



Verkehr

93/ME

REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

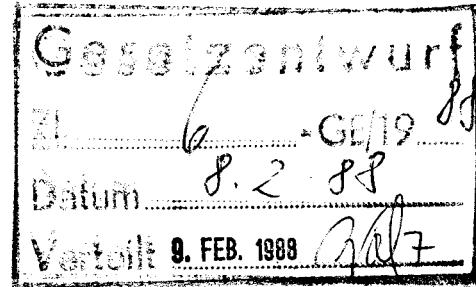
Z1. 220.312-1-II/2-1988
 Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses
 Schreibens anführen.

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
 Telex Nr.: 111800
 Telex Nr.: 132481 (Straßenverkehr)
 DVR: 0090204
 Sachbearbeiter:
 Tel. (0 22 2) 75 76 31 Kl. 9135
 od. 75 65 01

Wien, am 28. Jänner 1988

Ergeht an:

✓ 1. das Präsidium des Nationalrates,
 Dr. Karl Renner-Ring 3, 1017 Wien;



2. die Österreichische Präsidentschaftskanzlei,
 Hofburg, 1014 Wien;

3. das Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst,
 Ballhausplatz 2, 1014 Wien;

4. das Bundeskanzleramt, Sektion IV,
 Ballhausplatz 2, 1014 Wien;

5. das Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten,
 Ballhausplatz 2, 1014 Wien;

6. das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten,
 Stubenring 1, 1010 Wien;

7. das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie,
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien;

8. das Bundesministerium für Finanzen,
 Himmelpfortgasse 4 - 8, 1010 Wien;

- 2 -

- 9 das Bundesministerium für Inneres,
Herrengasse 7, 1014 Wien;
10. das Bundesministerium für Justiz,
Museumstraße 7, 1016 Wien;
11. das Bundesministerium für Landesverteidigung,
Dampfschiffstraße 2, 1033 Wien;
12. das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Stubenring 1, 1010 Wien;
13. das Bundesministerium für Arbeit und Soziales,
Stubenring 1, 1010 Wien;
14. das Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Sport,
Minoritenplatz 5, 1014 Wien;
15. das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung,
Minoritenplatz 5, 1014 Wien;
16. den Rechnungshof,
Dampfschiffstraße 2, 1033 Wien;
17. die Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen,
Elisabethstraße 9, 1010 Wien;
18. das Amt der Burgenländischen Landesregierung,
Landhaus, 7000 Eisenstadt;
19. das Amt der Kärntner Landesregierung,
Arnulfplatz 1, 9020 Klagenfurt;

- 3 -

20. das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung,
Herrengasse 9, 1014 Wien;
21. das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung,
Klosterstraße 7, 4020 Linz;
22. das Amt der Salzburger Landesregierung,
Chiemseehof, 5010 Salzburg;
23. das Amt der Steiermärkischen Landesregierung,
Hofgasse 15, 8010 Graz;
24. das Amt der Tiroler Landesregierung,
Landhaus, Maria Theresien-Straße 43, 6020 Innsbruck;
25. das Amt der Vorarlberger Landesregierung,
Landhaus, 6900 Bregenz;
26. das Amt der Wiener Landesregierung,
Neues Rathaus, 1010 Wien;
27. die Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt
der Niederösterreichischen Landesregierung,
Schenkenstraße 4, 1010 Wien;
28. die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft,
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien;
29. die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft,
Fachverband der Schienenbahnen,
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien;
30. den Österreichischen Arbeitersammertag,
Prinz Eugenstraße 20 - 22, 1040 Wien;

- 4 -

31. die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs,
Löwelstraße 1b, 1010 Wien;
32. den Österreichischen Landarbeiterkammertag,
Marco d'Avianogasse 1, 1010 Wien;
33. den Österreichischen Städtebund,
Neues Rathaus, 1010 Wien;
34. den Österreichischen Gemeindebund,
Johannesgasse 15, 1010 Wien;
35. den Österreichischen Gewerkschaftsbund,
Hohenstaufengasse 10 - 12, 1010 Wien;
36. die Vereinigung österreichischer Industrieller,
Schwarzenbergplatz 4, 1030 Wien.

Betreff: Entwurf eines Privatbahn
unterstützungsgesetzes 1988

Das geltende Privatbahnunterstützungsgesetz 1959, BGBI.Nr. 286/1958, zuletzt verlängert durch Bundesgesetz BGBI.Nr. 564/1978, tritt mit 31. 12.1988 außer Kraft. Aus diesem Anlaß wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Finanzen unter Bedachtnahme auf einen Antrag des Fachverbandes der Schienenbahnen der beigeschlossene Gesetzentwurf erarbeitet.

- 5 -

Dieser Gesetzentwurf übernimmt materiell jene Unterstützungen, die sich bereits nach dem geltenden Privatbahnunterstützungsgesetz als erforderlich erwiesen haben und schafft darüberhinaus für die schon bisher notwendigerweise gewährten Gütersubventionstarifentschädigungen und Investitionsförderungen, den Anregungen des Rechnungshofes folgend, die entsprechende gesetzliche Grundlage.

Alle diese Unterstützungsmaßnahmen sind eine unerlässliche Voraussetzung für den weiteren Betrieb der Privatbahnen, die etwa 1/10 der Beförderungsleistung der Österr. Bundesbahnen erbringen.

Der nähere Inhalt des Gesetzentwurfes ist aus dem Vorblatt und den Erläuterungen ersichtlich.

Der beigeschlossene Entwurf eines Privatbahnunterstützungsgesetzes samt Erläuterungen wird dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet (25-fach) und allen anderen Stellen mit dem Ersuchen übermittelt, hiezu eine allfällige Stellungnahme bis spätestens 25. März 1988 anher abzugeben.

Die begutachtenden Stellen werden ausdrücklich ersucht, 25 Abdrucke ihrer Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrats zuzuleiten.

Beilage:

Gesetzentwurf + Erläuterungen

Für den Bundesminister:

Dr. BAUER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Deidinger

Stand: 26. Jänner 1988

E N T W U R F

..... Bundesgesetz vom über die Unter-
stützung nicht-bundeseigener Unternehmen, die Haupt- oder
Nebenbahnen betreiben (Privatbahnunterstützungsgesetz 1988)

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz vorgesehenen Ansatzbeträge für Ausgaben zugunsten nicht-bundeseigener Unternehmen, die Haupt- und Nebenbahnen (§ 4 des Eisenbahnge- setzes 1957, BGBI.Nr. 60) betreiben, sind nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes zu verwenden.

§ 2. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den im § 1 genannten Unternehmen im öffentlichen Interesse durch Verordnung auftragen, aus betriebswirtschaft- lichen Gründen nicht gerechtfertigte Tarifermäßigungen im Schienenverkehr einzuräumen oder beizubehalten. Bei der Auftragserteilung ist darauf Bedacht zu nehmen, welche Tarifermäßigungen und in welchem Ausmaß jeweils den Öster- reichischen Bundesbahnen als gemeinwirtschaftliche Leistung übertragen sind.

- 2 -

(2) Der auf Grund eines Auftrages nach Abs. 1 entstehende Einnahmenausfall ist im Rahmen der hiefür gemäß § 1 verfügbaren Budgetmittel den Unternehmen auf Antrag abzugelten. Die Höhe des Abgeltungsbetrages ist auf Grund der dem Antrag anzuschließenden Nachweise vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zu bemessen.

(3) Die näheren Bestimmungen über die bei der Antragstellung und Abgeltung einzuhaltende Vorgangsweise hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Richtlinien festzulegen.

§ 3. (1) Die im § 1 genannten Unternehmen haben für die Benützung der Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen und für die in den Anschluß- und Übergangsbahnhöfen von den Österreichischen Bundesbahnen erbrachten personellen und sachlichen Leistungen nur jene Kosten zu tragen, die entfallen würden, wenn die nicht vom Bunde betriebenen Haupt- und Nebenbahnen eingestellt werden müßten.

(2) Bei Vorliegen der im § 5 Abs. 1 festgelegten Voraussetzungen hat der BUND die Kosten nach Abs. 1 zu tragen. Hierüber entscheidet auf Grund entsprechender Nachweise über

Antrag der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

§ 4. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den im § 1 genannten Unternehmen auf Ansuchen Förderungen für Investitionen gewähren. Diese Investitionen müssen zur Erfüllung der eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen zur Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs sowie zur Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs erforderlich sein und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit in Einklang stehen. Hierfür haben die Unternehmen mehrjährige Investitionspläne vorzulegen. In diesen sind die einzelnen Investitionsvorhaben darzustellen; hierbei ist glaubhaft zu machen, daß sie den vorstehend genannten Erfordernissen und Grundsätzen entsprechen.

(2) Die Gewährung dieser Förderungen kann davon abhängig gemacht werden, daß andere Gebietskörperschaften oder sonstige Rechtsträger, die am Betrieb einer Haupt- oder Nebenbahn interessiert sind, zusammen mindestens gleich hohe Beträge gewähren wie der Bund.

- 4 -

(3) Die näheren Bestimmungen über die Gewährung der Förderungen hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Richtlinien festzulegen.

§ 5. (1) Der Bundesminister für Finanzen hat auf die Einhebung der Körperschaftssteuer, der Gewerbesteuer, der Vermögenssteuer, des Erbschaftssteueräquivalents und der auf diese Abgaben entfallenden Nebengebühren zu verzichten, wenn die im § 1 genannten Unternehmen jeweils einen so hohen Betriebsabgang aufweisen, daß die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) bewilligt werden könnte und wenn durch den Verzicht allein oder in Verbindung mit anderen Maßnahmen die Betriebseinstellung vermieden werden kann.

(2) Dieser Verzicht kann auch dann erfolgen, wenn zwar kein Betriebsabgang vorliegt, die Einnahmen jedoch nicht zur Deckung der den Unternehmen eisenbahnrechtlich obliegenden Verpflichtungen zur Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs ausreichen. Ob und welche Verpflichtungen dieser Art bestehen, hat im Zweifel der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach Maßgabe des öffentlichen Verkehrsinteresses zu entscheiden.

- 5 -

(3) Die Anwendung der Bestimmungen des Abs. 2 ist davon abhängig zu machen, daß die dadurch ersparten Beträge für bestimmte der im Abs. 2 genannten Verpflichtungen verwendet werden.

§ 6. Die durch dieses Bundesgesetz und das Eisenbahngesetz 1957 veranlaßten Eingaben der im § 1 genannten Unternehmen sind gebührenfrei.

§ 7. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1989 in Kraft. Es tritt mit 31. Dezember 1998 außer Kraft.

(2) Anträge auf Gewährung von Unterstützungen nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1959, BGBI.Nr. 286/1958, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI.Nr. 564/1978, können bis 31. Dezember 1989 gestellt werden und sind nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1959 zu behandeln.

(3) Die bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bereits eingeräumten, aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigten Tarifermäßigungen im Schienenverkehr gelten vorerst bis 30. Juni 1989 als aufgetragen im Sinne des § 2 Abs. 1 dieses Bundesgesetzes.

- 6 -

§ 8. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich der §§ 1 und 5 der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, hinsichtlich der §§ 2, 3, 4 und 7 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich des § 6 der Bundesminister für Finanzen betraut.

V O R B L A T T

Problem

Das geltende Privatbahnunterstützungsgesetz - dieses wurde bereits wiederholt zeitlich verlängert - läuft mit Ende des Jahres 1988 ab. Es ist auch im Hinblick auf den den Österr. Bundesbahnen gemäß Bundesbahngesetz erteilten gemeinwirtschaftlichen Tarifermäßigungsauftrag (Tarifverordnung) anpassungsbedürftig. Weiters benötigen die schon derzeit gewährten Gütersubventionstarifentschädigungen und Investitionsförderungen eine entsprechende Gesetzesgrundlage.

Ziel

Neuerlassung des Privatbahnunterstützungsgesetzes. Dabei Bedachtnahme auf die für die Österr. Bundesbahnen parallel geltenden bundesbahngesetzlichen Regelungen für die Gewährung und Abgeltung von Tarifermäßigungen. Einbeziehung der Gütersubventionstarifentschädigungen und Förderungen im Rahmen mittelfristiger Investitionsprogramme in das neue Gesetz. Geltung des Gesetzes vorerst für 10 Jahre, das ist bis Ende 1998. Die Unterstützungen und Förderungen sind zur Weiterführung der Privatbahnen, die etwa 1/10 der Beförderungsleistung der Österr. Bundesbahnen erbringen, notwendig.

Inhalt

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Privatbahnen durch Verordnung einen gemeinwirtschaftlichen Tarifermäßigungsauftrag geben, wobei der Einnahmenausfall abzugelten ist (§ 2 des Gesetzentwurfes).

Vergütung der Kosten für den Anschluß der Privatbahnen an die Österr. Bundesbahnen (§ 3).

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Förderungen für Investitionen gewähren (§ 4).

- 2 -

Verzicht auf Steuern durch den Bundesminister für Finanzen (§ 5).
Gebührenbefreiungsbestimmung (§ 6).

Alternativen

Keine.

Kosten

Die mit dieser gesetzlichen Regelung verbundenen Kosten halten sich im Rahmen der bereits bisher den Privatbahnen vom Bund gewährten Unterstützungen. Während die Tarifabgeltungen geringeren Schwankungen unterliegen, ist die Höhe der Investitionsförderung vom Realisierungsplan der jeweils für fünf Jahre vereinbarten Investitionen abhängig; für 1988 verursachen die bisherigen Unterstützungen und Förderungen, die der neuen gesetzlichen Regelung konform sind, eine Belastung des Bundeshaushaltes in der Höhe von 360 Mio S, zuzüglich von etwa 5 Mio S für anfallende Steuerverzichte.

Erläuterungen zum Entwurf eines Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988

ALLGEMEINER TEIL

Das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1958, BGBI. Nr. 286/1958, über die Unterstützung nicht bundeseigener Unternehmungen, die Haupt- oder Nebenbahnen betreiben (Privatbahnunterstützungsgesetz 1959) war zunächst mit fünf Jahren befristet, wurde in der Folge abermals um fünf Jahre und danach jeweils zweimal um zehn Jahre verlängert (mit Bundesgesetz vom 10. Dez. 1968 erfolgte die Verlängerung von 1968 bis 1978 und schließlich mit Bundesgesetz vom 8. November 1978, BGBI. Nr. 564 von 1978 bis 31. Dez. 1988). Dieses Gesetz, das als Vorläufer das Privatbahnbegünstigungsgesetz aus 1954 hat, tritt mit 31. Dezember 1988 außer Kraft. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll deshalb die für den Weiterbestand der Privatbahnen notwendige gesetzliche Vorsorge getroffen werden.

Die nicht-bundeseigenen Haupt- und Nebenbahnen - kurz "Privatbahnen" genannt - werden von folgenden Unternehmen betrieben: Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft, Steiermärkische Landesbahnen, Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, AG der Wiener Lokalbahnen, Salzburger Stadtwerke (Lokalbahn Salzburg - Lamprechtshausen), Betriebsunternehmen Stern & Hafferl, Stubaitalbahn AG, Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (Zillertalbahn), Montafonerbahn AG, Achenseebahn AG.

Die Privatbahnen betreiben auf 563 km Schienenverkehr und befördern ca. 6,5 Mio t Güter und 14,9 Mio Personen pro Jahr, das sind in etwa 1/10tel der Leistungen der Österr. Bundesbahnen. Auf dem Sektor des Güterverkehrs ist eine leicht steigende Tendenz zu beobachten, da im Jahre 1978 ca. 5 Mio t befördert wurden. Im Personenverkehr sind die Leistungen ziemlich gleich geblieben, nämlich 14,8 Mio Personen im Jahre 1978 zu - wie erwähnt - 14,9 Mio im Jahre 1986. Aus diesen aufgezeigten Beförderungsleistungen lässt sich die Bedeutung der Privatbahnen für die österreichische Gesamtwirtschaft ersehen; zu deren Weiterführung ist die Verlängerung der Unterstützungsmaßnahmen gemäß dem vorliegenden Entwurf erforderlich. Trotz sparsamer Gebarung weisen nämlich die Privatbahnen einen negativen Erfolg auf; er betrug 1986 insgesamt etwa 311 Mio S (Ertrag minus Aufwendungen).

Der Personalstand der Privatbahnen konnte in den letzten Jahren durch die geförderten Investitionsmaßnahmen leicht abgesenkt werden und beträgt derzeit 1.965 Bedienstete.

In den letzten fünf Jahren entwickelten sich die Unterstützungsmaßnahmen wie folgt:

1983 betrugen die Aufwendungen des Bundes für die Sozialtarifentschädigungen und Anschlußkostenvergütungen der Privatbahnen 177 Mio Schilling. Für 1988 sind hiefür 211 Mio Schilling veranschlagt. Hiezu kommen noch jährliche Steuerverzichte von ca. 5 Mio Schilling. Neben diesen bisher im Privatbahnunterstützungsgesetz vorgesehenen Unterstützungen wurden den Privatbahnen vom Bund noch zusätzlich Gütersubventionstarifentschädigungen und Investitionsförderungen gewährt; 1983 wurden hiefür vom Bund 105 Mio S aufgewendet; 1988 sind hiefür 149 Mio Schilling vorgesehen. Zu den vom Bund geleisteten Förderungszuschüssen für notwendige Investitionsmaßnahmen haben die am weiteren Bestand der jeweiligen Privatbahn interessierten Gebietskörperschaften zumindest gleich hohe Beiträge geleistet. Diese Zuschüsse wurden vertraglich vereinbart; die Vereinbarungen sichern die Investitionszuschüsse bis einschließlich 1990 ab.

Die bestimmten Privatbahnen darüber hinaus gewährten Verlustabdeckungen (für 1988 sind hiefür 218 Mio Schilling vorgesehen) sind nicht Gegenstand dieses Gesetzentwurfes. Sie beruhen auf Übereinkünften im Zusammenhang mit Konzessionsverlängerungen.

Mit dem vorliegenden Entwurf eines Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988 sollen gegenüber bisher keine zusätzlichen Unterstützungen, sondern lediglich jene weiter gewährt werden, die die Privatbahnen schon bisher gemäß dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1959 in der geltenden Fassung und darüber hinaus gemäß anderen budgetären Vorsorgen erhalten haben. Unbeschadet des jeweiligen Bundesfinanzgesetzes sollen als andere budgetäre Vorsorgen die Gütertarifsubventionen und die Förderungen im Rahmen von mittelfristigen Investitionsprogrammen in das Privatbahnunterstützungsgesetz aufgenommen werden und so eine entsprechende gesetzliche Grundlage erhalten. Förderungen im Rahmen von mittelfristigen Investitionsprogrammen sind für die Privatbahnen zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsbedienung unerlässlich.

Durch die Vollzugstätigkeiten selbst, die das neue Gesetz erfordern wird, werden keine nennenswerten finanziellen Mehraufwendungen des Bundes anfallen.

Die verfassungsgesetzliche Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung gründet sich, soweit die Hoheitsverwaltung betroffen ist, auf Art. 10 Abs. 1 Z 4 und 9 B-VG.

BESONDERER TEIL

Zu § 2:

Diese Bestimmung ist dem gemeinwirtschaftlichen Leistungsauftrag und der hierfür vorgesehenen Abgeltung nach § 2 Abs. 4 und § 18 des Bundesbahngesetzes BGBI.Nr. 137/1969 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI.Nr. 151/1984 nachgebildet. Die Auftragerteilung wird sich zwar an dem den Österr. Bundesbahnen erteilten Auftrag orientieren, gegebenenfalls werden aber unterschiedliche Umstände Unterschiede in den Leistungsaufträgen bedingen.

Diese Bestimmung umfaßt sowohl die Sozialtarifentschädigungen als auch die Gütersubventionstarifentschädigungen.

Zu § 3:

Diese Bestimmung entspricht der heutigen Rechtslage (§ 3 des geltenden Privatbahnhilfengesetzes).

Zu § 4:

Die schon derzeit im Rahmen des mittelfristigen Investitionsprogrammes gewährten Förderungen sollen durch diese Bestimmung eine entsprechende Gesetzesgrundlage erhalten. Zu Abs. 2 ist festzuhalten, daß schon derzeit von den Ländern und anderen Körperschaften zumindest gleich hohe Beträge, wie sie der Bund leistet, den Privatbahnen gewährt werden.

Zu § 5:

Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen der heutigen Rechtslage (§ 4 des geltenden Privatbahnunterstützungsgesetzes). Es wurde lediglich der Begriff Stundungszinsen durch den weiteren Begriff der Nebengebühren ersetzt.

Zu § 6:

Diese Bestimmung entspricht der heutigen Rechtslage (§ 5 des geltenden Privatbahnunterstützungsgesetzes).

Zu § 7:

Abs. 1 sieht für das Gesetz einen zeitlichen Geltungsbereich von 10 Jahren vor. Dieser Zeitraum ist einerseits verkehrspolitisch überblickbar und gibt andererseits den Privatbahnen für den Weiterbetrieb eine ausreichende Orientierung.

Die Übergangsbestimmung des Abs. 2 berücksichtigt, daß Unterstützungen aus dem noch auslaufenden Jahr 1988 bis Ende 1989 beantragt werden können.

Nach der Übergangsbestimmung des Abs. 3 hat ein gemeinwirtschaftlicher Tarifermäßigungsauftrag an die Privatbahnen durch Verordnung bis Ende Juni 1989 zu erfolgen.