

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Haar, Daubertshäuser, Amling, Bamberg, Curdt, Kretkowski, Ibrügger und der Fraktion der SPD

— Drucksache 10/532 —

Zusammenführung der Busdienste des Bundes

Der Bundesminister für Verkehr – E 10/24.05.52/126 Vm 83 – hat mit Schreiben vom 10. November 1983 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Hält die Bundesregierung an dem Beschuß des Kabinetts vom 1. Juli 1981 fest, das Ergebnis der Überleitung des Postreisedienstes auf die Deutsche Bundesbahn erst nach erfolgter Überleitung und nach einer angemessenen Anlaufzeit, d. h. im Laufe des Jahres 1986, zu überprüfen?
2. Wenn nein, worauf gründet sich die Vermutung der Bundesregierung, die privatrechtlich organisierten Regionalverkehrsgesellschaften arbeiteten erheblich billiger als das öffentlich-rechtliche Organisationsmodell eines bei der Deutschen Bundesbahn zusammengefaßten Busdienstes?

Aufgrund der sich verschlechternden wirtschaftlichen Lage des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der finanziellen Lage der Deutschen Bundesbahn (DB) müssen alle Rationalisierungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden, ohne das bestehende Leistungsangebot wesentlich zu schmälern. Das gilt besonders für die Busdienste des Bundes, die ihre Leistungen vorwiegend in ländlichen Räumen erbringen.

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die nach 1976 gegründeten Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes ihre Leistungen deutlich kostengünstiger als die DB oder die Deutsche Bundespost (DBP) erbringen. Notwendige Anpassungsmaßnahmen brauchen sie daher – wenn überhaupt – nur in geringerem Umfang vorzunehmen. Außerdem wird durch die Überleitung des Postreisedienstes auf die DB die Kostendeckung des Bahnbusverkehrs nicht verbessert.

Unter diesen Umständen hält die Bundesregierung eine Prüfung für erforderlich, ob die erst für 1986 vorgesehene Entscheidung über die günstigste Betriebsform für die Busdienste des Bundes vorgezogen werden kann.

3. Sofern die Bundesregierung nicht mehr an ihrem Beschuß vom 1. Juli 1981 festhält, ist daran gedacht, die Besitzstandszusagen gegenüber den Omnibusfahrern der Deutschen Bundespost, die sich für einen dauernden Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn bereit erklärt haben, in Frage zu stellen?

Nein.

4. Wie hat sich die Übertragung der Personenbeförderung mit Kraftomnibussen von der Deutschen Bundesbahn auf die in der Vereinigten Bundesverkehrsbetriebe GmbH zusammengefaßten Regionalverkehrsgesellschaften bisher auf das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn ausgewirkt?
5. Wie hätte sich dieses Ergebnis verändert, wenn die im Bericht des Hauptprüfungsamtes für die Deutsche Bundesbahn zum Geschäftsjahr 1981 gemachten Bemerkungen (Textziffern 173 bis 178) voll berücksichtigt worden wären?
6. Trifft es zu, daß das Wirtschaftsergebnis des Geschäftsbereiches Busverkehr der Deutschen Bundesbahn für 1982 einen Überschuß von mehr als 30 Millionen DM ausweist?

Nach der Übertragung der Personenbeförderung mit Kraftomnibussen von der DB auf die in der Vereinigten Bundesverkehrsbetriebe GmbH (VBG) zusammengefaßten Regionalverkehrsgesellschaften (RVG) sind nach den Berechnungen der DB für 1981 Restkosten in Höhe von 21,7 Mio. DM bei der DB verblieben, die nach Ablauf einer Übergangszeit abgebaut sein werden. Andererseits ist die DB als Gesellschafterin der VBG an deren Überschüssen beteiligt, die 1981 5,3 Mio. DM betragen haben.

Wenn die Feststellungen des Hauptprüfungsamtes für die DB im Bericht zum Geschäftsjahr 1981 in vollem Umfang berücksichtigt worden wären, hätten sich die genannten Restkosten auf rd. 23 Mio. DM erhöht.

Das vorläufige Wirtschaftsergebnis der DB für das Geschäftsjahr 1982 läßt ein Ergebnis, wie in Frage 6 genannt, erwarten.

7. Was hat den Bundesminister für Verkehr veranlaßt, die laufende Zusammenführung der Busdienste des Bundes im Raum Augsburg/Allgäu plötzlich in Frage zu stellen?
8. Welches sind die von der Firma „Komm mit“ Morent GmbH, Sigishofen, vorgebrachten Gründe für ihre Weigerung, die bisher mit der Deutschen Bundespost praktizierte Kooperation nach Überleitung der Verantwortung fortsetzen zu wollen?
9. Hält die Bundesregierung die Einzelinteressen der Firma „Komm mit“ Morent GmbH, Sigishofen, für so bedeutend, daß deshalb in der gesamten Region Augsburg/Allgäu die Zusammenführung der Busdienste des Bundes völlig neu organisiert werden soll?

Durch eine Überleitung des Postreisedienstes auf die DB hätte der 1962 begonnene und seitdem zunehmend verflochtene Gemeinschaftsverkehr der DBP mit der Fa. „Komm mit“ im Allgäu aufge-

löst und getrennt werden müssen. Nachteile für die Fahrgäste und die gewachsene Verkehrsstruktur hätten dann nicht ausgeschlossen werden können.

Die Zusammenführung in eine Regionalverkehrsgesellschaft mit Beteiligung der DBP als Gesellschafter lässt demgegenüber eine ungestörte Fortführung dieser Gemeinschaftsverkehre zu. Entsprechendes gilt für die weitere Wahrnehmung der bestehenden Verkehrsbedienung im Kleinwalsertal.

Die Bildung einer weiteren Regionalverkehrsgesellschaft des Bundes bietet sich deswegen als Lösung für eine Zusammenführung an. Sie soll gebietlich nach den gleichen Grundsätzen abgegrenzt werden, die generell im Rahmen der Zusammenführung der Busdienste des Bundes gelten. Dieses Gebiet wird daher in Übereinstimmung mit dem bayerischen Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr den Verkehrsraum Schwaben umfassen. Da die Angehörigen des Fahrpersonals von DB und DBP weiterhin in ihrem bisherigen Dienstverhältnis verbleiben, entstehen für sie dadurch auch keine Nachteile.

Die ungestörte Fortsetzung der öffentlichen Verkehrsbedienung hat für die Bundesregierung im übrigen Vorrang gegenüber Einzelinteressen. Einer Kritik daran, daß ein mittelständischer Unternehmer sich um die Wahrung seines Besitzstandes bemüht, würde sie sich nicht anschließen.

10. Wie würde sich eine Ausgliederung des Bahnbusverkehrs in der Region Augsburg/Allgäu aus dem Geschäftsbereich der Deutschen Bundesbahn und dessen Übertragung auf die Vereinigte Bundesverkehrsbetriebe GmbH auf das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn auswirken?

Da bei Ausgliederung von Teilen des Bahnbusverkehrs der DB bei Gründung einer RVG viele Mitarbeiter, vor allem die Angehörigen des Fahrpersonals, im Dienst der DB verbleiben, ihre Arbeitsleistung jedoch der RVG zugute kommt, fallen in einer Übergangszeit bis zu einer Ersetzung dieser Personalteile durch Arbeitskräfte der RVG weiterhin Kosten bei der DB an, die durch Abgeltungen der RVG nicht voll gedeckt werden. Denn die Abgeltung der RVG umfaßt nur den Aufwand, der der RVG entstanden wäre, wenn sie während dieser Übergangszeit bereits eigenes Personal beschäftigt hätte. Die Höhe des Aufwandes bemäßt sich dabei nach den Arbeitsbedingungen entsprechend den ÖTV-Tarifverträgen, zuzüglich eines Gemeinkostenzuschlages.

Im ersten Jahr nach der Ausgliederung des GBB Augsburg würden sich nach Angaben der DB die Restkosten auf rd. 10 Mio. DM belaufen. Hierbei ist ein zu erwartender Gewinnanteil der DB aus dem Geschäftsbetrieb der RVG bereits berücksichtigt.

Bei der Bewertung dieser Zusammenhänge ist zu berücksichtigen, daß ein Wirtschaftsunternehmen zur Wahrung seiner Marktstellung und seiner Existenz – über die rein kassenmäßige und zeitlich begrenzte Betrachtung hinaus – alles daran setzen wird, ein Rationalisierungspotential in einem solchen Umfang so schnell wie möglich zu nutzen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51

ISSN 0722-8333