

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Ausgleich für defizitäre Verkraftung für den Bahnbusverkehr der Deutschen Bundesbahn

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In der Anlage 2 zur Anlage mit dem Titel „Alternative Möglichkeiten der Bedienung des Öffentlichen Personennahverkehrs durch die DB“ (Aktenzeichen Vst/DB – BPN Tpg 200 – 2 a) vom 9. November 1981 sind Summen angegeben für einen „Ausgleich für defizitäre Verkraftung“, die den Gesamterlösen des Bahnbusverkehrs zugerechnet sind.

Welche Rechtsgrundlage hat dieser Ausgleich?

2. Wann wurde dieser Ausgleich eingeführt?
3. Wer ist Kostenträger für diesen Ausgleich?
4. Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, damit es bei einer Verkraftung zu einem solchen Ausgleich kommt?
5. Unter welchen Voraussetzungen gilt eine Verkraftung als defizitär?
6. Für welche Strecken wurde in den Jahren 1976 bis 1980 dieser Ausgleich für defizitäre Verkraftung gewährt bzw. angerechnet?
7. Welche verkehrspolitische Zielrichtung hat dieser Ausgleich?
8. Wird dieser Ausgleich dem Verkehr auf der Schiene angelastet?
9. Kann aufgrund des Begriffs „defizitäre Verkraftung“ geschlossen werden, daß es Maßnahmen zur Umstellung des Reisezugbetriebes auf Busverkehr gibt oder gegeben hat, bei denen
 - a) der Busersatzverkehr defizitär ist oder war,
 - b) die Verkraftung im Vergleich zum Reisezugbetrieb ein schlechteres Kosten/Erlös-Verhältnis insgesamt zur Folge hat oder hatte?

Bonn, den 7. Februar 1984

Drabiniok
Beck-Oberdorf, Schily, Kelly und Fraktion

