

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans Büttner (Ingolstadt), Heide Mattischeck, Ingrid Becker-Inglau, Marion Caspers-Merk, Wolf-Michael Catenhusen, Peter Conradi, Rudolf Dreßler, Dr. Konrad Elmer, Gernot Erler, Elke Ferner, Dr. Peter Glotz, Reinhold Hiller (Lübeck), Gunter Huonker, Susanne Kastner, Marianne Klappert, Horst Kubatschka, Uwe Lambinus, Brigitte Lange, Ulrike Mascher, Dr. Jürgen Meyer (Ulm), Horst Niggemeier, Doris Odendahl, Dr. Martin Pfaff, Rudolf Purps, Otto Reschke, Günter Rixe, Harald B. Schäfer (Offenburg), Gudrun Schaich-Walch, Otto Schily, Renate Schmidt (Nürnberg), Dr. Jürgen Schmude, Dr. Werner R. Schuster, Erika Simm, Joachim Tappe, Uta Titze, Barbara Weiler, Dr. Axel Wernitz, Dr. Hans de With, Hanna Wolf
– Drucksache 12/1226 –

Verkaufsabsichten der Deutschen Bundesbahn von regionalen Busgesellschaften

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß nach den Ausführungen in Randnummer 45 zu Artikel 87 im Standardkommentar zum Grundgesetz von Maunz-Dürig-Herzog Privatisierung und Verkauf der von der Deutschen Bundesbahn betriebenen Buslinien ohne Änderung des Grundgesetzes verfassungswidrig sind?
Sind der Bundesregierung irgendwelche Gegenmeinungen aus der Rechtsliteratur und Rechtsprechung bekannt?

Die in der Kommentierung von Maunz-Dürig-Herzog vertretene Literaturmeinung ist der Bundesregierung bekannt. Sie wird von der Bundesregierung allerdings nicht geteilt, soweit sie auch Busverkehre umfaßt, die rein ergänzende Funktion haben.

2. Beabsichtigt die Bundesregierung, den geplanten Verkauf durch Einholung eines Rechtsgutachtens verfassungsrechtlich überprüfen zu lassen?

Nein.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 5. November 1991 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Ist die Bundesregierung bereit, wie vom Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn, Heinz Dürr, bei einem Gespräch mit dem Hauptvorstand der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands zugesagt, den Verkauf der regionalen Busgesellschaften an öffentlich-rechtliche Träger zu wesentlich günstigeren Preisen als an private Anbieter vorzunehmen?

Eine solche Aussage ist von Herrn Dürr nicht gemacht worden.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der öffentliche Personennahverkehr und somit auch die regionalen Busgesellschaften der Deutschen Bundesbahn in öffentlich-rechtlicher Trägerschaft unter mehrheitlicher Beteiligung der Städte, Landkreise und Länder weitergeführt werden sollten?

Der öffentliche Personennahverkehr kann nach Auffassung der Bundesregierung am besten vor Ort organisiert werden.

Die Bundesregierung würde die Bildung von Konsortien kommunaler und privater Interessenten begrüßen.

5. Ist die Bundesregierung bereit, den Gemeinden, Landkreisen und Ländern zur Bildung öffentlich-rechtlicher Konsortien eine über den 31. Dezember 1991 hinausgehende Frist einzuräumen?

Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß für ein Moratorium. Die BBHG ist seit Mai dieses Jahres mit einer offensiven Informationspolitik auf die Länder, den Deutschen Landkreistag sowie einzelne Landkreise zugegangen. In einer Reihe von Fällen haben die interessierten Gebietskörperschaften es relativ frühzeitig erreicht, gegenüber der BBHG als ernsthafte Interessenten aufzutreten.

6. Ist die Bundesregierung bereit, die derzeit laufenden Verhandlungen zwischen den regionalen Busgesellschaften, wie der Bahn-Bus-Holding, und privaten Anbietern so lange auszusetzen, bis öffentlich-rechtliche Anbieterkonsortien sich gebildet haben?

Einer Aussetzung der derzeit laufenden Verhandlungen bedarf es nach Auffassung der Bundesregierung nicht. Derzeit werden bei der BBHG die in Auftrag gegebenen Bewertungsgutachten für die einzelnen Regionalbusgesellschaften erwartet. Soweit sich die öffentlich-rechtliche Seite noch nicht gegenüber der BBHG geäußert hat, hat sie in der nächsten Zeit noch Gelegenheit, als Bieter aufzutreten.

7. Hält es die Bundesregierung für tragbar, daß, wie im Bereich der regionalen Busgesellschaft Augsburg (RBA), als Geschäftsführer ein Mann mit privaten Anbietern verhandelt, der selbst noch bis zum Mai 1991 neben seinem Amt als Geschäftsführer der RBA Geschäftsführer eines privaten Omnibusbetriebes war, der seinerseits Mitglied des privaten Konsortiums ist, das die RBA kaufen will?

Es trifft nicht zu, daß die Geschäftsführung der RBA Verkaufsverhandlungen führt. Diese Verhandlungen führt nur die BBHG. Die Geschäftsführung der RBA wird lediglich zu den Gesprächen beratend hinzugezogen und liefert darüber hinaus die erforderlichen Daten und sonstigen Informationen. Der angesprochene Geschäftsführer der RBA ist aufgrund eines Gesellschafterbeschlusses mit Wirkung vom 15. Februar 1990 aus der Geschäftsführung des privaten Omnibusbetriebes ausgeschieden.

8. Wird die Bundesregierung die beamteten Beschäftigten der derzeitigen regionalen Busgesellschaften im Rahmen von Dienstüberlassungsverträgen auch den unter öffentlich-rechtlicher Hand zu bildenden regionalen Konsortialträgern überlassen?

Die Deutsche Bundesbahn ist bereit, die beamteten Beschäftigten der derzeitigen regionalen Busgesellschaften auch öffentlich-rechtlichen Konsortien im Rahmen von Dienstleistungsüberlassungsverträgen zu überlassen.

9. Wie will die Bundesregierung auf die Deutsche Bundesbahn Einfluß nehmen, um im Rahmen der Privatisierung zu verhindern, daß eine Schwächung des ÖPNV im ländlichen Raum entsteht und das bestehende Netz zerschlagen wird?

In den jeweiligen Verträgen zur Veräußerung der regionalen Busgesellschaften wird u. a. ein neues Kooperationsabkommen enthalten sein, welches auch für die Zukunft die Zusammenarbeit zwischen Regionalbus- und Schienenpersonenverkehr der Deutschen Bundesbahn bei der Erstellung des Leistungsangebots und bei weiteren gemeinsamen marktkonformen Tarifangeboten sicherstellen wird.

Die BBHG verhandelt derzeit nur über die Abgabe ganzer Gesellschaften, so daß grundsätzlich die Zerschlagung bestehender Netze nicht zu befürchten ist.

10. Was will die Bundesregierung tun, um einer Verschlechterung der Kooperation zwischen Schiene und Bus entgegenzuwirken?

Durch das in der Antwort zu Frage 9 erwähnte Kooperationsabkommen wird die angesprochene Zielsetzung erreicht werden.

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Erhöhung des GVFG-Plafonds auch nach 1994 fortzuführen?

Der GVFG-Plafond (§ 10 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) wurde zuletzt durch den Einigungsvertrag von 2,6 Mrd. DM auf 3,28 Mrd. DM jährlich erhöht.

Die im Steueränderungsgesetz 1992 vorgesehene Mittelerhöhung geht auf das Ergebnis der Beratungen des Vermittlungsausschusses

ses vom 14. Juni 1991 zum Haushaltsbegleitgesetz 1991 zurück. Danach sollten die Mittel 1992 um 1,5 Mrd. DM und 1993 um 3 Mrd. DM angehoben werden. Über die Empfehlung des Vermittlungsausschusses hinaus soll den Ländern der Betrag von jeweils 3 Mrd. DM aber auch 1994 und 1995 zur Verfügung gestellt werden (Artikel 22 Nr. 4 StÄndG 1992).