

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Beabsichtigte Einstellung der Schienenbedienung zahlreicher Stückgutbahnhöfe durch die Deutsche Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn (DB) beabsichtigt, den Großteil der Stückgutbahnhöfe nicht mehr auf der Schiene zu bedienen. Die Ware soll künftig von einem Bahnhof (letzte Umladestelle) zu einem anderen Bahnhof (Stückgutbestimmungsbahnhof) mit Lkw auf der Straße transportiert werden, obwohl eine benutzbare Schienenstrecke zwischen den beiden Bahnhöfen vorhanden ist. Der DB-Stückgut-Hausverkehr soll dann ausschließlich von den schienenbedienten Stückgutbahnhöfen aus durchgeführt werden. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat die Bundesbahndirektionen angewiesen, im Bereich jeder Direktion bei drei Stückgutbahnhöfen unverzüglich den Ortsladedienst an den vorhandenen Stückgutunternehmer oder ein anderes Unternehmen zu übertragen.

Dazu fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie viele Stückgutbahnhöfe sind insgesamt von der beabsichtigten Umstellung betroffen
 - a) in absoluten Zahlen,
 - b) in Prozent der vorhandenen Stückgutbahnhöfe?
2. Bei welchen Bahnhöfen soll noch 1987 oder im Laufe des Jahres 1988 die Umstellung durchgeführt werden?
3. Wie haben sich der Hauptpersonalrat der DB, die Bezirkspersonalräte und die betroffenen örtlichen Personalräte zu den beabsichtigten Maßnahmen der DB geäußert?
4. Wie viele Arbeitsplätze bei der DB werden insgesamt durch die Umstellung vernichtet, und wie verteilt sich voraussichtlich diese Gesamtzahl der Arbeitsplatzvernichtungen auf die nächsten Jahre und die einzelnen Stückgutbahnhöfe?

Gibt es nicht auch für den Bundesbahnvorstand eine Fürsorgeverpflichtung für die Eisenbahner, deren Arbeitsplätze vernichtet werden, und wie wird der Bundesbahnvorstand dieser Fürsorgeverpflichtung gerecht?

5. Wie hoch sind die Einsparungen, die die DB damit insgesamt erreichen will?

Welche Alternativen sind von der DB untersucht worden?

Welche betriebsinternen Möglichkeiten wären vorhanden zur Kostensenkung und zur Leistungsverzahnung, und warum werden sie nicht genutzt?

6. Wie setzen sich die derzeitigen Kosten für die DB beim Stückgutortsladedienst im einzelnen zusammen, und welche dieser Kosten verbleiben auch nach der Leistungsvergabe an Stückgutunternehmer trotzdem bei der DB?

7. Aus welchen Gründen kann angeblich ein Stückgutunternehmer billiger arbeiten als die DB? Liegt es daran, daß die privaten Unternehmer ihre Arbeiter schlechter bezahlen?

Gibt es Rationalisierungsmöglichkeiten, die der Privatunternehmer im Gegensatz zur DB nutzt, und, wenn ja, warum kann die DB nicht selbst den Stückgutortslagerdienst in eigener Verantwortung ebenfalls rationeller und damit billiger durchführen?

8. Wie ist sichergestellt, daß die derzeitigen Angebote per Stückgutunternehmer nicht zu einem späteren Zeitpunkt doch wesentlich erhöht werden?

Macht sich die DB nicht abhängig von den Stückgutunternehmern und deren Preisgestaltung, die vielleicht jetzt nur deshalb so günstig ist, damit die Umstellung auch tatsächlich durchgeführt wird?

9. Welche Gesamtfahrleistung auf der Straße (Lkw-Kilometer) und welche Beförderungsleistung (Tonnenkilometer) werden aufgrund der Umstellung künftig zusätzlich vom Straßennetz aufzunehmen sein, und welche sozialen und gesellschaftlichen Folgekosten ergeben sich aus dem erhöhten Transportaufkommen auf der Straße?

10. Das neue Bedienungsmodell für den Stückgut-/Expreßgutverkehr ist von der DB erprobt worden bei den Bahnhöfen Bochum-Nord, Fellbach und Bruchsal.

Kann die Bundesregierung bestätigen, daß das Pilotprojekt in Bruchsal bereits nach drei Wochen abgebrochen werden mußte, weil es sich als nicht durchführbar erwies?

Kann die Bundesregierung weiter bestätigen, daß ein Bericht des Hauptprüfungsamtes der DB auch die anderen beiden Pilotprojekte keineswegs als so günstig einstuft, daß eine allgemeine Einführung geboten erschiene?

11. Es liegen Hinweise vor, wonach zumindest bei einer der beiden verbliebenen Pilotprojektdienststellen Mängel in der Leistungsqualität festgestellt worden sind, die einen erheblichen Ermittlungs- und Nachbesserungsaufwand erforderlich gemacht haben.

Ist dieser Aufwand in Geld quantifiziert worden? Wie hoch ist er? Ist er bei Vergleichsberechnungen berücksichtigt worden?

12. Es gibt Hinweise darauf, daß Stückgutunternehmer oftmals auch ihre Stellung dazu ausnutzen, Güter zur Beförderung durch das eigene oder andere Unternehmen zu akquirieren und der DB so vor allem auch im Bereich der Partiefracht und des Wagenladungsverkehrs Konkurrenz machen.

Welche Maßnahmen sind von der DB vorgesehen worden, um dies zu verhindern?

13. Welche Auswirkungen wird die Umstellung auf die Wirtschaftlichkeit der Strecken haben, deren Stückgutbahnhöfe betroffen sind?

Wird es Strecken geben, die insgesamt durch den Wegfall des Stückgutverkehrs auf der Schiene dann unwirtschaftlicher werden, so daß Streckenstilllegungsanträge gemäß § 44 Bundesbahngesetz die Folge sein werden?

Wie steht die Bundesregierung bzw. die DB zu dem Vorwurf, daß mit einer vorsätzlich herbeigeführten Einnahmeverminde rung auf der Schiene die Voraussetzungen für eine neue Runde von Nebenstreckenstilllegungen bei der DB eingeläutet werden soll, auch im Zusammenhang gesehen mit der geplanten Auflösung von 1 266 Tarifpunkten im Wagenladungsverkehr bzw. der Reduzierung der Zahlen für die schienennäßige Bedienung bei weiteren Tarifpunkten?

14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der GRÜNEN, daß der Güterverkehr aus ökologischen Gründen und aus Gründen der Verbesserung der Verkehrssicherheit soweit wie möglich auf den Schienen der DB oder über die Binnenschiffahrt abgewickelt werden sollte?

Was wird die Bundesregierung unternehmen, um die DB zu veranlassen, den Güterverkehr in Zukunft soweit wie möglich über die Schiene abzuwickeln und die beabsichtigte Umstellung der Bedienung im Stückgutverkehr nicht vorzunehmen?

Bonn, den 14. August 1987

Weiss (München)
Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion

