

## **Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN**

### **Beabsichtigte Reduzierung der Beförderung von Reisegepäck und Expreßgut bei der Deutschen Bundesbahn (DB) auf der Schiene und beabsichtigte weitere Reduktion der Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern in Zügen der DB**

Die geplanten Interregio-Züge der Deutschen Bundesbahn (DB) werden künftig anders als die bisher verkehrenden D-Züge keine Gepäckwagen mehr mitführen. Damit entfällt für die Interregio-Reisenden – so wie heute schon bei den Intercity-Zügen – die Möglichkeit, Fahrräder im Zug mitzuführen. Außerdem führt der Wegfall der Gepäckwagen zu einer weiteren Einschränkung der Beförderung von Reisegepäck und Expreßgut. Dazu fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie viele schienenbediente Reisegepäck- und Expreßgutabfertigungsstellen bzw. -ausgabestellen gibt es bei der DB derzeit?
2. Wie viele davon und welche sollen im Zuge der geplanten Neuordnung der Reisegepäck- und Expreßgutbeförderung auf Straßenbedienung umgestellt werden?
3. Sollen Abfertigungs- bzw. Annahmestellen für Reisegepäck und Expreßgut auch ganz geschlossen werden? Wenn ja, wie viele davon und welche?
4. Welche Verkehrsleistung wird dabei von der Schiene auf die Straße verlagert?
5. Wie viele Arbeitsplätze für Eisenbahner werden dabei abgebaut bzw. zu privaten Straßenspediteuren verlagert?
6. Werden dabei nicht nur Personalkosten für die DB durch Sachkosten (Vergütung an private Spediteure) ersetzt, um den politischen Vorgaben der Bundesregierung an die Deutsche Bundesbahn zum rigorosen Abbau von Eisenbahner-Arbeitsplätzen gerecht zu werden, ohne daß dabei eine echte Kosteneinsparung bei der DB erfolgt?
7. Haben sich die bei der DB entstehenden Kosten für den Reisegepäck- und Expreßgutverkehr durch das neu eingeführte Projekt „Stückfracht 88“ negativ entwickelt, weil nunmehr Kosten, die früher zumindest teilweise dem Stückgutver-

kehr angelastet werden konnten, jetzt ganz den Bereichen Reisegepäck- und Expressgutverkehr zugerechnet werden müssen, so daß die jetzt geplante Änderung zumindest zum Teil durch das Projekt „Stückfracht 88“ erzwungen wird?

8. Hat die geplante Änderung Auswirkungen auf die Qualität bzw. die Dauer der Beförderung von Reisegepäck und Expressgut? Wenn ja, welche?

Falls Verbesserungen erreicht werden sollen, wieso sind diese nicht bei Beibehaltung einer vollständigen Beförderung auf der Schiene möglich?

9. Wird es für die wegfallende Möglichkeit der Fahrradbeförderung in den Interregio-Zügen gegenüber den bisher verkehrenden D-Zügen einen angemessenen Ersatz geben?

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der GRÜNEN, daß die Kombination von Fahrrad und Zug zu den umweltfreundlichsten Reisemöglichkeiten gehört? Wenn ja, muß dann nicht die Entscheidung der DB zur Reduzierung der Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Zügen als umweltpolitischer Rückschritt im Verkehrsbereich angesehen werden?

Bonn, den 2. September 1988

**Weiss (München)**

**Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion**