

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion  
DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 11/2862 —**

**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**

*Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 19. September 1988 – E 15/24.04.00/218 Bb 88 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Wie viele schienenbediente Reisegepäck- und Expressgutabfertigungsstellen bzw. -ausgabestellen gibt es bei der DB derzeit?

Bei der DB gibt es derzeit rund 1 600 Stellen für die Annahme und Ausgabe von Reisegepäck und Expressgut. Davon werden etwa 100 Stellen, hauptsächlich in Gebieten mit Verkehrsverbünden, über die Straße bedient.

2. Wie viele davon und welche sollen im Zuge der geplanten Neuordnung der Reisegepäck- und Expressgutbeförderung auf Straßenbedienung umgestellt werden?

Die Planungen der DB sind hierzu noch im Gange. Für jede Stelle wird untersucht, welche Anbindung zur Hauptbeförderung auf der Schiene aus Leistungs- und Kostengründen günstiger ist.

3. Sollen Abfertigungs- bzw. Annahmestellen für Reisegepäck und Expressgut auch ganz geschlossen werden? Wenn ja, wie viele davon und welche?

Die vorgesehene Neuordnung der Reisegepäck- und Expressgutbeförderung enthält keine Planungen zur Schließung von Abferti-

gungsstellen. Ziel der DB ist es vielmehr, ihre Präsenz in der Fläche beizubehalten und abzusichern.

4. Welche Verkehrsleistung wird dabei von der Schiene auf die Straße verlagert?

Es werden ausschließlich Verkehrsleistungen des Nahverkehrs im Vor- und Nachlauf zur Schienenbeförderung zwischen den Bahnhöfen des Fernverkehrs auf die Straße verlagert. Eine Verlagerung erfolgt nur, wenn sich damit eine Leistungsverbesserung und eine Kostenreduzierung erreichen läßt.

5. Wie viele Arbeitsplätze für Eisenbahner werden dabei abgebaut bzw. zu privaten Straßenspediteuren verlagert?

Die Planungen der DB gehen davon aus, daß mit der Neuordnung der Personalbedarf im Ladedienst gesenkt werden kann. Die Einsparungen sind im wesentlichen das Ergebnis eines neuen Produktionssystems, geänderter Arbeitsabläufe sowie des Einsatzes technischer Hilfsmittel und führen nicht dazu, daß die betroffenen Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz bei der DB verlieren.

Bei der Erschließung der Fläche sollen verstärkt Straßenfahrzeuge eingesetzt werden. Diese Leistungen beabsichtigt die DB nicht selbst zu erbringen, sondern privaten Spediteuren zu übertragen.

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?

Die Planungen der DB zielen darauf ab, die Wirtschaftlichkeit und die Qualität dieser Dienste entscheidend zu verbessern, um damit ihre Markt- und Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen. Von einer Vernichtung von Eisenbahner-Arbeitsplätzen kann keine Rede sein; auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

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 Stückgutverkehr 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?

Die Maßnahme „Stückfracht 88“ hat weder die Kosten noch die Qualität des Gepäck- und Expreßdienstes in irgendeiner Weise beeinflußt.

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?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

Die vorgesehenen Verbesserungen wären bei der Beibehaltung einer vollständigen Schienenbeförderung nicht möglich.

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

Die Überlegungen der DB sind dazu noch nicht abgeschlossen.

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 Verkehrsreich angesehen werden?

Die Bundesregierung steht einem sinnvollen Zusammenwirken von Fahrrad und Bahn positiv gegenüber. Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

