

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lambinus, Lutz, Stiegler, Kastner, Amling, Vahlberg, Leidinger, Kießlinger, Wimmer (Neuötting), Dr. Schöfberger, Bamberg, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

— Drucksache 11/6492 —

Verlagerung des Knotenpunktbahnhofes Aschaffenburg

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 4. April 1990 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt, den Knotenpunktbahnhof Aschaffenburg aufzulösen.

Von dieser Maßnahme wären insbesondere die in diesem Gebiet ansiedelten Firmen betroffen, die ihren Güterverkehr über die Schiene abwickeln. Für sie ergäben sich längere Anfahrtswege zum nächsten Knotenpunktbahnhof. Bedingt durch die damit gleichzeitig steigenden Kosten und den länger benötigten Zeitaufwand, um Güter zu verladen bzw. zu entladen, wird es aller Wahrscheinlichkeit nach zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße kommen. Eine Maßnahme, die unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten gerade nicht gewollt wird.

Des weiteren ist bei dieser geplanten Auflösung des Knotenpunktbahnhofes Aschaffenburg sicherlich auch die zu erwartende Arbeitsplatzverlagerung der Eisenbahner und Eisenbahnerinnen der Deutschen Bundesbahn im Raum Aschaffenburg von großer Bedeutung. Nicht nur ihnen, sondern auch ihren Familien wird ein großes Opfer abverlangt. So könnten sie gezwungen sein, ihren Wohnort zu wechseln und damit langjährige soziale Beziehungen aufzugeben, oder sie wären genötigt, lange Anfahrtswege zu ihrer neuen Arbeitsstätte in Kauf zu nehmen.

Es entsteht so der Eindruck, daß es der Deutschen Bundesbahn bei dieser Verlagerung des Knotenpunktbahnhofes nicht um eine erhöhte Attraktivität des Güterverkehrs geht, sondern lediglich Einsparungen im Personalbereich vorgenommen werden sollen, die im Gegenteil zu Lasten der Attraktivität der Deutschen Bundesbahn gehen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Absicht der Deutschen Bundesbahn, Knotenpunktbahnhöfe aufzulösen und deren Aufgaben in Ballungszentren zu verlagern?

Bei der Auflösung von Knotenpunktbahnhöfen und Verlagerung der dort bisher wahrgenommenen Aufgaben handelt es sich um eine bundesbahninterne organisatorische Maßnahme ohne negative Auswirkungen auf das Leistungsangebot der Deutschen

Bundesbahn. Es geht nicht darum, in dem betroffenen Knotenpunktbahnhof die Abfertigung für den Güterverkehr einzuschränken oder aufzuheben; Ziel ist vielmehr, die Sammlung und die Verteilung der bei den einzelnen Gütertarifpunkten aufkommenden Wagenladungen neu zu strukturieren. Die Deutsche Bundesbahn entscheidet dabei im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen in eigener Zuständigkeit und unternehmerischer Verantwortung.

2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß eine Auflösung von Knotenpunktbahnhöfen außerhalb der Ballungszentren zu einer verminderten oder gesteigerten Attraktivität des Güterverkehrs führt, und wie begründet sie diese Auffassung?

Die Deutsche Bundesbahn ist bemüht, in einem verschärften Wettbewerb zu bestehen und die vom Markt geforderten Leistungen zu vertretbaren Kosten zu erbringen. Da die Leistungserstellung in der hergebrachten Form zu einem Verlust der Marktfähigkeit des Transportangebotes führt, überprüft die Deutsche Bundesbahn ihr System im Einzelwagenverkehr dahin, wie zukünftig durch

- eine Direktverbindung aller Rangierbahnhöfe mit vertretbaren Auslastungen,
- den weitgehenden Verzicht auf zeit- und kostenintensive Unterwegsbehandlung der Güterwagen und
- eine spürbare Verkürzung der Transportzeiten sowie ausreichende Kostensenkungen

die Markt- und Wettbewerbsfähigkeit des Einzelwagenverkehrs erhalten werden kann. Die Bundesregierung hat keine Veranlassung, diese Vorgehensweise der Deutschen Bundesbahn zu beanstanden, da sie dem Kunden zugute kommt und zu einer Sicherung des Schienengüterverkehrs auch in der Fläche führt.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Rationalisierungen sich die Deutsche Bundesbahn von einer Auflösung des Knotenpunktbahnhofes Aschaffenburg erhofft, und wie bewertet sie diese Absicht?

Die Deutsche Bundesbahn teilt mit, daß ihre Untersuchungen über die künftige Infrastruktur des Bahnhofs Aschaffenburg zur Zeit noch nicht abgeschlossen sind. Nach dem derzeitigen Untersuchungsstand sind bei einer Auflösung des Knotenpunktbahnhofes Aschaffenburg folgende Einsparungen möglich:

- ca. 26 Kilometer Gleis,
- 147 Weicheneinheiten,
- ein Triebfahrzeug der Baureihe 323 (Köf),
- 15 Mitarbeiter im maschinen- und elektrotechnischen Dienst.

Dadurch reduzieren sich die Kosten der Vorhaltung um rund 2 Mio. DM je Jahr und die Kosten der Betriebsführung um rund 1 Mio. DM je Jahr.

4. Welche Einsparungen wären nach Meinung der Bundesregierung bei einer Angliederung des Bahnhofes Hanau an Aschaffenburg im Bereich der Deutschen Bundesbahn zu erzielen gewesen?
5. Ist der Bundesregierung bekannt, warum die Untersuchung durch die Interne Revision beim Vorstand der Deutschen Bundesbahn einseitig zu Lasten von Aschaffenburg vorgenommen wurde?
Welche Gründe lagen hierbei vor?

Im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Neuordnung der Knotenpunktbahnhöfe hat die Deutsche Bundesbahn eine Voruntersuchung durchgeführt, um die Zielrichtung der Hauptuntersuchung festzulegen. Dabei ergaben sich eindeutige Vorteile für den Standort Hanau, unter anderem durch

- die geographisch günstigere Lage im Netz am Schnittpunkt der Nord-Süd-Strecke mit der Verbindung Frankfurt/M.–Franken,
- das höhere Wagenaufkommen des Tarifpunktes Hanau (rund zwanzig Wagen/Tag) gegenüber dem Tarifpunkt Aschaffenburg (rund fünf Wagen/Tag) und
- die Struktur der Wagenströme; für 60 Prozent der Wagen in beiden Knotenpunktbereichen führt der kürzeste Leitungsweg über den Rangierbahnhof Frankfurt am Main und für 40 Prozent der Wagen über den Rangierbahnhof Würzburg.

Nach diesen eindeutigen Ergebnissen der Vorstudie hat die Deutsche Bundesbahn vertiefende Untersuchungen für den Standort Aschaffenburg nicht mehr durchgeführt.

6. Wie viele Arbeitsplätze der Eisenbahner im Aschaffenburger Raum würden bei einer Realisierung der Auflösung des Knotenpunktbahnhofes Aschaffenburg eingespart, und welche Folgen ergäben sich für die betroffenen Arbeitnehmer/innen und ihre Familien?

Im maschinen- und elektrotechnischen Instandhaltungsdienst werden 15 Dienstposten freigesetzt. Die Freisetzung setzt sich zusammen aus:

- fünf Dienstposten für die Instandhaltung der elektrotechnischen Anlagen und
- zehn Dienstposten für die Instandhaltung der Triebfahrzeuge, die als Ergebnis einer eigenständigen Rationalisierungsuntersuchung im Bereich der Werkstätten freigesetzt werden konnten und in den vorläufigen Revisionsbericht übernommen wurden.

Diese Maßnahme wurde bereits zum Juni 1989 umgesetzt. Für die betroffenen Mitarbeiter wurden im Einvernehmen mit der Personalvertretung Sozialpläne erstellt, in deren Rahmen die Mitarbeiter zum Betriebswerk Würzburg umgesetzt oder in den Ruhestand versetzt wurden.

Im Falle einer Freisetzung der fünf Dienstposten des elektrotechnischen Dienstes wird die Deutsche Bundesbahn für die betroffenen Mitarbeiter Sozialpläne erstellen, in deren Rahmen diese möglichst heimatnah weiterbeschäftigt werden.

7. Mit welchen weiteren Rationalisierungen im Aschaffenburger Raum ist nach Meinung der Bundesregierung als Folge der Auflösung des Knotenpunktbereiches Aschaffenburg zu rechnen?

Da die Untersuchungen über den Standort des Knotenpunktbahnhofes noch nicht abgeschlossen sind, kann die Deutsche Bundesbahn zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Möglichkeit weiterer Rationalisierungsmaßnahmen nicht abschätzen.

8. Zu welchem Zeitpunkt ist nach den gegenwärtigen Vorstellungen der Deutschen Bundesbahn die Auflösung des Rangierknotenpunktbahnhofes Aschaffenburg beabsichtigt?

Falls es zu einer Auflösung des Knotenpunktbahnhofes Aschaffenburg kommt, ist eine Realisierung dieser Maßnahme frühestens zum Winterabschnitt des Jahresfahrplans 1990/1991 (Ende September 1990) möglich.