

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Rezzo Schlauch  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 13/645 —**

**Das neue Frachtzentrum in Köngen und der fehlende Gleisanschluß**

Presseberichten zufolge wird die Post ihr neues Frachtzentrum in Köngen am 6. März in Betrieb nehmen. Weil das neue Frachtzentrum keinen Gleisanschluß hat, muß die Firma Siegloch in Blaufelden, die vor allem den Versand von Zeitschriften betreibt, ihren gesamten Warenausstoß von rund 2 500 Waggons von der Schiene auf die Straße verlagern.

1. Welches Unternehmenskonzept der Bundespost lag dem Frachtzentrum Köngen zugrunde?

Die strategische Neuausrichtung der Deutschen Post AG formuliert sich in den Unternehmenszielen

- eine hohe Qualität im internationalen Spitzenmaßstab zu erreichen,
- ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen unter Berücksichtigung der Infrastrukturaufgaben zu führen und
- die unternehmerische Struktur auf Kunden und Mitarbeiter auszurichten.

Um diese Ziele zu erreichen, hat sich die Deutsche Post AG für völlig neue Betriebskonzepte in den Sparten Frachtpost, Briefpost und Postfilialen entschieden.

2. Nach welchem Fracht- und Frachtverteilungskonzept wurde das Frachtzentrum Köngen geplant?

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Post und Telekommunikation vom 16. März 1995 übermittelt.*

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

Im Frachtpostbereich befindet sich die Deutsche Post AG seit jeher in einem Wettbewerbsmarkt und muß ihre Strategie an den Kundenwünschen und dem Wettbewerbsverhalten ausrichten. Um eine hohe Zuverlässigkeit bei der Laufzeit, eine übersichtliche Preisgestaltung und ein effektives Nachforschungsverfahren anbieten zu können, hat die Deutsche Post AG ein völlig neues Produkt- und Produktionssystem entwickelt.

Das Frachtpostkonzept impliziert eine bundesweite Umstrukturierung des bisherigen Systems. Die optimierte Anzahl der Regionen und die Standorte der Frachtpostzentren wurden mit einem rechnergesteuerten Simulationsmodell ermittelt. An den so gefundenen Idealstandorten der 33 Regionen wurden verkehrsgünstig gelegene und ausreichend große Flächen erworben. Die logistischen, baulichen und technologischen Planungen sind vom Grundsatz her für die 33 Frachtpostzentren identisch.

3. Wann ist die Konzeption dem Land und den Gebietskörperschaften im Detail bekannt gemacht worden?
4. Wie wurden Land und Gebietskörperschaften in Informations- und Entscheidungsprozesse einbezogen?

Die Planungen für das Frachtpostkonzept begannen 1990; im Jahre 1991 wurden die ersten Grundstücke erworben. Im Rahmen der Verhandlungen mit den Ländern und Gebietskörperschaften wurde das Konzept detailliert erläutert und Wünsche sowie Anforderungen entgegengenommen.

5. Seit wann stand fest, daß das Frachtzentrum Köngen ohne Gleisanschluß gebaut wird?

Das logistische Konzept wurde für alle 33 Frachtpostzentren entwickelt. Bei der Standortplanung war ein wesentliches Kriterium die Nähe zu den KLV-Terminals (Kombinierter Verkehr) der Deutschen Bahn AG, da der grundsätzliche Transport auf der Schiene nie in Frage stand.

Der Kombinierte Verkehr sieht vor, daß die Sendungen vom Abgangs-Frachtpostzentrum in Wechselcontainern auf der Straße zum nächstgelegenen KLV-Terminal, weiter per Bahn zum KLV-Terminal in Nähe des Eingangs-Frachtpostzentrums und das letzte Stück dorthin auf der Straße transportiert werden.

Die Frachtpostzentren korrespondieren im 24-Stunden-Takt miteinander; 80 % der Sendungen werden am nächsten Tag beim Empfänger sein. Für jede Verkehrsrelation wird nach den Kriterien Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Kosten der optimale Verkehrsweg ermittelt. Dabei gilt die Maxime „So viel Schiene wie möglich, so wenig Straße wie nötig“.

Wo immer die marktübliche Qualität erreicht werden kann, wird die Schiene genutzt. Dies ist mit der Deutschen Bahn AG vertraglich vereinbart. Aufgrund des permanenten Ausbaus des hierfür erforderlichen Bahn-Netztes werden innerhalb von drei Jahren

70 % der Sendungen auf der Schiene transportiert werden. Dadurch wird der notwendigen wirtschaftlichen Unternehmensführung der Deutschen Post AG Rechnung getragen, die Zukunft des Unternehmens langfristig gesichert und nicht zuletzt die Ökologie als wesentlicher Faktor im Produktionssystem berücksichtigt.

6. Wie und wann wurden Land und Gebietskörperschaften darüber informiert?

Das Konzept der Frachtpostbearbeitung sieht Gleisanschlüsse für die Frachtzentren nicht vor.

Auch dies wurde bei den Verhandlungen mit den Ländern und Gebietskörperschaften verdeutlicht (siehe auch Antwort zu Fragen 3 und 4).

7. Wann wurde mit dem Bau des Frachtzentrums in Köngen begonnen?

Mit dem Bau des Frachtpostzentrums Köngen wurde im November 1993 begonnen.

8. Welche Mengen an Gütern werden im Frachtzentrum Köngen umgeschlagen?

Im Frachtpostzentrum Köngen werden arbeitstäglich durchschnittlich 126 000 Sendungen im Abgangs- und 67 000 Sendungen im Eingangsverkehr umgeschlagen.

9. Über welche Entfernungen werden diese Güter durchschnittlich transportiert?

Die 33 Frachtpostzentren korrespondieren miteinander, wobei z. B. große Entfernungen wie München/Neumünster oder Krefeld/Dresden zurückgelegt werden müssen. Eine durchschnittliche Entfernung für Sendungen eines Frachtpostzentrums läßt sich zur Zeit nicht ermitteln.

10. In welcher Höhe würden sich Mehrkosten für die Post ergeben, wenn weiterhin die Schiene anstelle der Straße genutzt würde?

Wenn die Deutsche Post AG ihre Sendungen im herkömmlichen Güterverkehrssystem der Deutschen Bahn AG transportierte, fielen Mehrkosten in dreistelliger Millionenhöhe an. Entscheidend wäre hierbei aber der Qualitätsverlust, denn die von den Kunden geforderten Laufzeiten könnten nicht erreicht werden. Dies würde eine weitere Kundenabwanderung zu den Wettbewerbern bewirken, die ihre Laufzeiten im Gegensatz zur Deutschen Post AG ausschließlich über den Straßentransport realisieren.

11. Wieviel CO<sub>2</sub> wird durch den Transport dieser Güter auf der Straße mehr produziert gegenüber einem Transport auf der Schiene?

Die Anzahl der Frachtpostbearbeitungsstätten verringert sich von rund 180 auf 33, dadurch ist eine Bündelung der Verkehrsströme möglich. Die lose Beladung der Wechselcontainer führt zu einer besseren Volumenausnutzung und somit zu einem geringeren Transportbedarf. Dies und der Kombinierte Verkehr führen zu einer insgesamt geringeren Umweltbelastung.

12. Welche Auswirkungen wird die Verlagerung auf die Straße für den Durchgangsverkehr in der Gemeinde Rot am See haben?

Durchschnittlich elf Lkw-Züge der Deutschen Post AG werden die Firma Sigloch arbeitstäglich anfahren.

13. Welche Folgen für Zulieferer hat die Inbetriebnahme des Frachtzentrums ohne Gleisanschluß?

Es gibt keine Folgen für die Zulieferer.

14. Wann ist der jetzt von Stilllegung bedrohte Gleisanschluß der Firma Sigloch gelegt worden?

Der Gleisanschluß der Firma Sigloch, der soweit bekannt, 1992 gebaut worden ist, bleibt bis auf weiteres bestehen.

15. In welcher Höhe sind für die Einrichtung des Gleisanschlusses öffentliche Mittel verwendet worden?

Die damalige Deutsche Bundesbahn und die Bundesregierung haben für die Einrichtung des Gleisanschlusses keine Mittel zur Verfügung gestellt.

16. Ist der Bundesregierung bekannt, daß das Schienenverkehrsvorhaben der Deutschen Eisenbahngesellschaft und der Firma Transfracht, die im Bereich Lauda – Crailsheim – Donauwörth den Einsatz eines Shuttle-Zuges planen, sich nur rechnet, wenn Großkunden wie die Post nicht abspringen?

Die Deutsche Bahn AG und ihre Töchter sowie die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen entscheiden in Fragen der Betriebsführung, der Angebots- und Tarifgestaltung im Güterverkehr als im Wettbewerb stehende Verkehrsträger in eigener unternehmerischer Zuständigkeit und Verantwortung. Die Bundesregierung nimmt darauf keinen Einfluß.

17. Entspricht die Inbetriebnahme neuer Frachtzentren der Bundespost ohne Gleisanschluß den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung?
18. Hält die Bundesregierung es für hinnehmbar, wenn durch Entscheidungen von Unternehmen, auf die der Bund noch einen Einfluß hat, der Schienenverkehr in einer ganzen Region bedroht und so die Luftreinhaltepolitik der Bundesregierung konterkariert wird?

Ja, weil der Transport zwischen den 33 Frachtpostzentren – wo immer betrieblich möglich – mit speziellen Ganzzügen des Kombinierten Verkehrs erfolgen wird. Der größere Teil der Standorte der Frachtpostzentren befindet sich in der Nähe von Bahn-KLV-Terminals bzw. Bahnfrachtzentren. Die Deutsche Post AG strebt eine Erhöhung des Nutzungsgrades der Schienentransporte entsprechend dem Ausbau des hierfür erforderlichen Bahn-Netzes und der dadurch mittelfristig erfolgenden Zunahme der Anzahl der Direktverkehre sowie der Fahrgeschwindigkeiten der Züge der Deutschen Bahn AG an.

19. Welche Änderungen sind zu erwarten, wenn wie geplant auch das neue Briefverteilzentrum in Köngen in Betrieb genommen wird?

Das Brief- und das Frachtpostkonzept wurden jedes für sich entwickelt, weil die Sendungsarten und -mengen ganz unterschiedliche Anforderungen an die Produktion und Logistik stellen. Die Systeme sind unabhängig voneinander; daher werden mit der Inbetriebnahme des Briefpostzentrums keine Änderungen eintreten.

20. Ist es möglich, das Frachtzentrum in Köngen nachträglich mit einem Schienenanschluß auszurüsten?
21. Gibt es bei der Post Planungen, das Frachtzentrum Köngen nachträglich mit einem Schienenanschluß zu versehen?
22. Unter welchen Voraussetzungen würde die Post mit einem nachträglich zu errichtenden Gleisanschluß Teile des Frachtaufkommens von der Straße auf die Schiene zurückverlagern?

Aufgrund der Entscheidung zur Nutzung des Kombinierten Verkehrs (vgl. die Antwort zu Frage 5) erübrigen sich Überlegungen für die Einrichtung von Gleisanschlüssen in den Frachtpostzentren. Die Zu- und Abführung von Sendungen über einen Gleisanschluß am Frachtpostzentrum würde dem System des Kombinierten Verkehrs zuwiderlaufen und die bereits in der Antwort zu Frage 10 erläuterten Konsequenzen nach sich ziehen.





