

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs

Neben dem Ganzzugverkehr und dem Kombinierten Verkehr zählt der Einzelwagen- oder Wagenladungsverkehr zum dritten bedeutenden Produktionssystem im Schienengüterverkehr. Der Einzelwagenverkehr eröffnet dem Güterkunden die Möglichkeit, Güter zum Empfänger zu senden bei der die Versandmenge nur eine Waggonladung oder Wagengruppe umfasst. Dabei sind Versender und Empfänger idealerweise über einen Gleisanschluss angebunden.

Aufgrund der höheren Zahl von Schnittstellen und des betrieblichen Aufwands der Zugauflösung und Zugneubildung in den Rangierbahnhöfen und bei der Zustellung der Einzelwagen bzw. Wagengruppen an den Empfänger, sind die Prozesse des Einzelwagenverkehrs komplex.

Das heutige Produktionssystem des Einzelwagenverkehrs („Produktionssystem 200X“), das 2006 die DB Schenker Rail Deutschland AG einführte, ist letztendlich eine Weiterentwicklung des 1975 von der Deutschen Bundesbahn umgesetzten Knotenpunktsystems (KPS). Herzstück des heutigen Einzelwagensystems sind die neun großen Zugbildungsanlagen bzw. Rangierbahnhöfe mit den zugeordneten Knotenpunktbahnhöfen (www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/9249/).

Die Deutsche Bahn AG hat mit dem 2001 vorgestellten und von 2002 bis 2004 umgesetzten Konzept „MORA C“ (marktorientiertes Angebot Cargo) die Zahl der Bedienpunkte bzw. Tarifpunkte von rund 2.100 auf 1.000 drastisch reduziert und erhoffte sich davon eine grundlegende wirtschaftliche Sanierung des Einzelwagensegments. Doch letztendlich bestehen nach Ansicht der Fragesteller die wirtschaftlichen Probleme des Wagenladungsverkehrs bis heute fort. Nach aktuellen Medienberichten hat DB Cargo ein Gutachten zur Zukunft des Einzelwagenverkehrs bei den Beratungsgesellschaften Oliver Wyman und SCI-Verkehr beauftragt, in dem offenbar eine weitere drastische Reduzierung der Bedienpunkte und Zugbildungsstellen als Szenario untersucht bzw. vorgeschlagen wird (ntv vom 10. September 2019, www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-prueft-wohl-Kahlschlag-im-Gueterverkehr-article21264174.html).

Der Einzelwagenverkehr trägt etwa ein Fünftel zur Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr bei. Wichtige Industriezweige in Deutschland sind auf einen funktionierenden und leistungsfähigen Einzelwagenverkehr angewiesen.

Nach Auffassung der Fragesteller muss der Einzelwagenverkehr gestärkt werden. Große Potentiale zu Verbesserung der Wirtschaftlichkeit liegen in der weitgehenden Automatisierung der Prozesse in den Zugbildungsanlagen und

bei der Nahbereichsbedienung etwa durch Einführung der automatischen Bremsprobe und der Umrüstung der Waggons auf die automatische Mittelpufferkupplung (neuerdings auch digitale automatische Kupplung, DAK, genannt). Die Fragestellenden sind der Ansicht, dass eine weitere Reduzierung der Bedienpunkte die Vorstufe der Einstellung des Systems wäre. Dieser Schritt würde auch das 2010 gegründete europäische Netzwerk des Einzelwagenverkehrs Xrail in Deutschlands Nachbarländern, dem sieben europäische Güterbahnen angehören, empfindlich schwächen. Xrail bietet derzeit ein Netzwerk von europaweit rund 12.000 Bedienpunkten des Wagenladungsverkehrs (s. www.xrail.eu/de/wagonload-intro). Eine Reduzierung des Einzelwagenverkehrs in Deutschland führt auch zur Mengenerosion dieses Produktionssystems in den Nachbarländern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich seit Einführung des Produktionssystems „200X“ im Jahr 2006 die Verkehrsleistung im Einzelwagenverkehr der Deutschen Bahn AG entwickelt (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?
2. Wie hat sich seit Einführung des Produktionssystems „200X“ im Jahr 2006 die im Einzelwagensystem transportierte Gütermenge entwickelt (auch Anzahl eingespeister Wagenladungen für jedes Jahr angeben)?
3. In welchen Zugbildungsanlagen bzw. Rangierbahnhöfen findet derzeit Ablaufbetrieb statt?
4. In welchen Zugbildungsanlagen bzw. Rangierbahnhöfen hat die DB AG seit 2001 den Ablaufbetrieb eingestellt (bitte Zugbildungsanlage und Jahr der Einstellung nennen)?
5. Wie hat sich seit 2010 (einschließlich) die Zahl der umgestellten Waggons in den neun großen Zugbildungsanlagen des Einzelwagenverkehrs der DB AG entwickelt?
6. Wie viele Knotenpunktbahnhöfe werden von der DB AG derzeit betrieben, und um welche Standorte handelt es sich dabei konkret?
7. Welche Knotenpunktbahnhöfe betrieb die DB AG im Jahr 2004 bzw. 2010 (bitte Standorte benennen)?
8. Wie viele Satelliten (mit Rangiermittel), und wie viele Satelliten (ohne Rangiermittel) betreibt die DB AG in ihrem Einzelwagensystem derzeit, und welchen Knotenpunktbahnhöfen sind diese jeweils zugeordnet (bitte genaue Standortbezeichnung angeben)?
9. Welche Satelliten (mit Rangiermittel), und wie viele Satelliten (ohne Rangiermittel) hat die DB AG in ihrem Einzelwagensystem nach Umsetzung des Programms „MORA C“ bzw. der Einführung des Produktionssystems „200X“ aufgegeben (bitte Jahreszahl der Einstellung des Betriebs bzw. der Vorhaltung für den Einzelwagenverkehr angeben)?
10. Welcher Verwendung hat die DB AG die bisher dem Einzelwagenverkehr dienenden Anlagen (Satelliten mit Rangiermittel und Satelliten ohne Rangiermittel) zugeführt, bzw. wie werden die Anlagen heute genutzt?
11. In welchen Fällen hat die DB AG die für den Einzelwagenverkehr aufgegebenen Anlagen zurückgebaut, von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt (Freistellung nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – AEG) oder sogar die besagten Flächen verkauft (bitte für jede aufgegebene Anlage differenziert angeben)?

12. Wie hat sich die Zahl der Bedienpunkte bzw. Tarifpunkte im Einzelwagensystem der DB seit 2006 entwickelt (bitte für jedes Jahr angeben, bitte Anzahl der Tarifpunkte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
13. Wie viele Bedienpunkte bzw. Tarifpunkte im Einzelwagensystem hat die DB AG seit 2006 aufgegeben, und wie viele Tarifpunkte bzw. Bedienpunkte wurden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Programms „Zukunft Bahn“ aufgegeben?
14. Hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Fortentwicklung der Gleisanschlussförderrichtlinie bzw. bei Aufstellung des Zukunftsprogramms Schienengüterverkehr erfasst, welche aufgegebenen Bedienpunkte bzw. Gleisanschlüsse sich schnell – also mit geringem baulichem Aufwand – reaktivieren ließen?
Wenn ja, wie viele Gleisanschlüsse ließen sich innerhalb kurzer Zeit wieder in Betrieb nehmen?
Wenn nein, warum nicht?
15. Wie hat sich seit 2010 die durchschnittliche Auslastung der Züge des Einzelwagenverkehrs entwickelt (durchschnittliches Bruttozuggewicht für jedes Jahr)?
16. Wie haben sich seit Umsetzung des Produktionssystems „200X“ die durchschnittlichen Wagenlaufzeiten bzw. Transportzeiten vom Versender zum Empfänger entwickelt?
17. Wie hat sich seit 2014 die Anzahl der Züge des Einzelwagenverkehrs entwickelt, die länger als 24 Stunden zum Stehen kommen („Langsteher“), und was waren die häufigsten Gründe für dieses Problem?
18. Wie hoch ist bei den Zügen des Einzelwagenverkehrs aktuell der Zugfahranteil der Lokführer im Verhältnis zur Gesamtarbeitszeit (bitte Entwicklung seit 2014 angeben)?
19. Wie hat sich seit 2010 die Zahl der Beschäftigten im Segment Einzelwagenverkehr bei DB Cargo entwickelt, und wie viele Beschäftigte scheidet altersbedingt bis 2025 aus?
20. Wie hat sich der Anlagenzustand und das durchschnittliche Anlagenalter in den großen Zugbildungsanlagen bei der vollautomatischen Bremstechnik und den Ablaufsteuerrechnern entwickelt, und welcher Ersatzinvestitionsbedarf ergibt sich bis 2025 und bis 2030 (bitte Ersatzinvestitionsbedarf für jedes Jahr angeben)?
21. Welches Durchschnittsalter haben die im Einzelwagenverkehr eingesetzten Rangierloks (Rangiermittel in den Zugbildungsanlagen, Knotenpunktbahnhöfen und in Satelliten) erreicht, und welcher Investitionsbedarf ergibt sich in diesem Fahrzeugsegment bis 2025 und 2030 (bitte Investitionsbedarf für jedes Jahr angeben)?
22. Welches Durchschnittsalter haben die im Einzelwagenverkehr eingesetzten Streckenloks erreicht, und welcher Investitionsbedarf ergibt sich bis 2025 und bis 2030 für die Erneuerung der Flotte (bitte nach E-Loks und Diesel-loks differenzieren)?
23. Wie haben sich der Güterwagenbestand und die durchschnittliche Laufleistung der im Einzelwagenverkehr eingesetzten Waggons seit 2010 entwickelt (bitte für jedes Jahr angeben)?
24. Wie hat sich das Durchschnittsalter der im Einzelwagenverkehr eingesetzten Güterwagen seit 2010 entwickelt, und welcher Investitionsbedarf ergibt

sich bis 2025 und 2030 für die Erneuerung der Flotte (bitte Investitionsbedarf für jedes Jahr angeben)?

25. Wie haben sich seit 2014 die Wageninstandhaltungskosten der DB Cargo im Segment Einzelwagenverkehr entwickelt (bitte Gesamtkosten der Wageninstandhaltung und die prozentuale Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr angeben)?
26. Welche externen Effekte leistet der Einzelwagenverkehr in der Verbundproduktion von DB Cargo (Nutzen für das Gesamtsystem) beispielsweise durch die Beförderung von Leerwagen und der Zuführung von Schadwagen in die jeweiligen Ausbesserungswerke?
27. Wie hoch sind die monetarisierten externen Effekte des Einzelwagenverkehrs in der Verbundproduktion von DB Cargo in den oben genannten Bereichen bzw. insgesamt?
28. Welchen Beitrag zum Betriebsergebnis von DB Cargo erbrachte der Einzelwagenverkehr seit 2014 (bitte wenn möglich Ergebniszahlen mit Gewinnen und Verlusten bis einschließlich erstes Halbjahr 2019 angeben)?
29. Welche Maßnahmen zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs hat die Bundesregierung seit 2010 auf den Weg gebracht, und welche Investitionen sind dafür vom Bund aufgebracht worden?
30. Welche Investitionen in die Modernisierung der Zugbildungsanlagen hat der Bund seit 2004 vorgenommen (bitte jede Maßnahme mit jeweiligem Investitionsaufwand angeben)?
31. Welche Investitionen in die Modernisierung der Zugbildungsanlagen setzt die DB AG derzeit gerade um, und welche Maßnahmen sind bis 2025 geplant (bitte genaue Beschreibung der Maßnahmen unter Angabe des Investitionsumfanges und der vorgesehenen Förderung durch den Bund)?
32. Sieht die Bundesregierung weitere Potentiale, die Wirtschaftlichkeit des Einzelwagenverkehrs durch Investitionen in die Modernisierung der Zugbildungsanlagen zu verbessern?
Wenn ja, welche Investitionen könnten die Wirtschaftlichkeit anheben?
33. Bis wann will die Bundesregierung die Evaluierung der Gleisanschlussförderrichtlinie abschließen?
34. An welchen Stellen sieht die Bundesregierung Überarbeitungs- und Verbesserungsbedarf bei der derzeitigen Gleisanschlussförderrichtlinie?
35. Welche Aktivitäten und Fördermaßnahmen plant die Bundesregierung zur Unterstützung der VDV-Gleisanschlusscharta (VDV = Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)?
36. Welche Maßnahmen zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs erörtert die Bundesregierung mit der Bahnbranche im Rahmen des „Runden Tisches Schienengüterverkehrs“ bzw. der Arbeitsgruppe „Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr“?
37. Welche Maßnahmen zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs plant die Bundesregierung aktuell, und welche Haushaltsmittel sollen dafür eingesetzt werden?
38. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Anstrengungen DB Cargo unternommen hat, um neue Angebote des Einzelwagenverkehrs beispielsweise im Bereich Konsumgüter und Nahrungsmittel zu entwickeln?
39. Welche Modelle zur Stärkung und Förderung des Einzelwagenverkehrs sind der Bundesregierung aus den europäischen Nachbarländern bekannt,

und welche hält die Bundesregierung für geeignet, um den Einzelwagenverkehr in Deutschland zu stabilisieren und auszubauen?

40. Wie bewertet die Bundesregierung den Ansatz, die Zugbildungsanlagen, Knotenpunktbahnhöfe und Satelliten des Einzelwagenverkehrs einschließlich der Rangiermittel und des für den Betrieb der Anlagen erforderlichen Personals vollständig dem Netz zuzuordnen, wie es in Nachbarländern bereits praktiziert wird?
41. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie sich eine weitere deutliche Reduzierung der Bedienpunkte des Einzelwagenverkehrs oder gar die Einstellung des Einzelwagenverkehrs, wie sie von der DB AG gutachterlich untersucht wurde (s. www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/gutachten-zu-db-cargo-einzelwagenverkehr-muss-subventioniert-oder-geschrumpft-werden/24861164.html), auf den Einzelwagenverkehr in den europäischen Nachbarländern, insbesondere in Belgien, der Schweiz, in Österreich, Tschechien und Polen, auswirkt?

Wenn ja, was will die Bundesregierung unternehmen, um die weitere Mengenerosion im deutschen Einzelwagenverkehr und die absehbar negativen Auswirkungen auf die Produktionssysteme des Einzelwagenverkehrs in den Nachbarländern zu unterbinden, damit dort keine Abwärtsspirale in Gang gesetzt wird?
42. Welche Maßnahmen zur Erschließung neuer Verkehrspotentiale für den Einzelwagenverkehr hält die Bundesregierung im europäischen Kontext für sinnvoll, und welche Rolle soll dabei das Netzwerk Xrail spielen?
43. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, um das europäische Netzwerk des Einzelwagenverkehrs Xrail zu stärken und die Kooperation in diesem Segment zu vertiefen?
44. Wie viel Prozent der im deutschen Einzelwagenverkehr transportierten Güterwagen entfallen auf Exportverkehre, Importverkehre und Transitverkehre (bitte nach Export, Import und Transit differenzieren und auch das Versender- und Empfängerland angeben, wenn möglich auch jeweilige Verkehrsleistung in Tonnenkilometer – tkm – angeben)?
45. Wie hoch ist der Anteil sogenannter Listengüter, also Gefahrgütern nach § 35 der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB), die im Einzelwagensystem befördert werden (bitte Anteil am Güteraufkommen des Einzelwagensystems und Anteil an der Verkehrsleistung des Einzelwagenverkehrs bzw. Verkehrsleistung in tkm angeben)?
46. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, das von der DB AG beauftragte Gutachten (s. www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-prueft-wohl-Kahlschlag-im-Gueterverkehr-article21264174.html) zum Einzelwagenverkehr den Abgeordneten des Deutschen Bundestages zuzuleiten und die Ergebnisse zur Diskussion zu stellen?
47. Welche Szenarien zur Fortführung des Einzelwagenverkehrs haben die Gutachter konkret untersucht, und welche Empfehlungen zur Sanierung des Segments werden vorgeschlagen?
48. Wie viele Arbeitsplätze wären bei DB Cargo in einem Szenario gefährdet, bei dem die Zahl der Bedienpunkte abermals deutlich reduziert wird, und wie viele bei der Einstellung des Einzelwagenverkehrs?

49. Wie würde sich in beiden Szenarien der Modal Split verändern, und welcher zusätzliche Lkw-Verkehr würde durch Verlagerung von Verkehr auf die Straße entstehen (bitte Angabe in tkm)?
50. Ist es zutreffend, dass die von der DB beauftragten Gutachter in einem Szenario die weitere Reduzierung um 400 Bedienpunkte empfehlen?
Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung diese Maßnahme vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Ziele zur Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Schiene?
51. Nach welchen Kriterien haben die Gutachter die aufzugebenden Bedienpunkte ausgewählt?
52. Welche Bedienpunkte des Einzelwagenverkehrs sollen nach dem Gutachten aufgegeben werden (bitte Lage im Netz und Bundesland angeben)?
53. Wie sieht der Zeitplan von DB Cargo zur Konsolidierung und Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs aus, und bis wann sollen Entscheidungen zur Art und Weise der Sanierung des Segments getroffen werden?
54. Lässt die DB Cargo neben Fördermodellen auch die Ausschreibung von Einzelwagenverkehren (Nahbereichsbedienung wie Verkehr zwischen den Zugbildungsanlagen bzw. Rangierbahnhöfen bzw. Verkehr zwischen Zugbildungsanlagen und Knotenpunktbahnhöfen) untersuchen?
Wenn nein, wird sich die Bundesregierung dazu ggf. Expertise einholen?
55. Beabsichtigt die Bundesregierung die Auflage eines Forschungsprogramms zur Weiterentwicklung eines zukunftsfähigen und modernen Einzelwagenverkehrs über das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF)?
Wenn ja, in welchen Bereichen sieht die Bundesregierung Forschungsbedarf, und welche Haushaltsmittel sollen dafür zur Verfügung gestellt werden?
Wenn nein, warum nicht?
56. Welche Maßnahmen der Innovationsförderung hält die Bundesregierung zur Stabilisierung und Stärkung des Einzelwagenverkehrs für geeignet?
57. Bestehen die nach Vollenbetriebnahme der Zugbildungsanlage (ZBA) Halle (Saale) im Dezember 2018 aufgetretenen Probleme fort (www.mz-web.de/halle-saale/planungs--und-baumaengel--halles-neuer-rangierbahnhof-kommt-an-seine-grenzen-31999878)?
58. Wie viele Güterzüge des Einzelwagenverkehrs mussten im ersten Halbjahr 2019 auf andere Zugbildungsanlagen ausweichen, weil die ZBA Halle (Saale) nicht aufnahmefähig war?
59. Wie viele Güterwagen werden in der ZBA Halle (Saale) aktuell werktäglich umgestellt, und können alle ursprünglich geplanten Leistungen in Halle (Saale) erbracht werden?
Wenn nein, was plant DB Cargo, um die Unzulänglichkeiten der ZBA Halle (Saale) zu beheben?

Berlin, den 24. September 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

