

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Bernd Reuther und der Fraktion der FDP

Wirtschaftliche Herausforderungen im Bereich des Schienengüterverkehrs bei der Deutschen Bahn AG

Die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn AG (DB AG), die DB Cargo, steht weiterhin unter massivem Druck. Nachdem 2018 ein Verlust von 180 Mio. Euro angehäuft wurde, stehen 2019 voraussichtlich fast 300 Mio. Euro zu Buche (www.tagesspiegel.de/wirtschaft/db-cargo-warum-der-gueterverkehr-die-groesste-baustelle-der-bahn-ist/23915420.html).

Der Marktanteil ist wie die Unternehmenszahlen rückläufig. Dieser sank seit 2008 kontinuierlich, von 79 Prozent auf nunmehr 52 Prozent im Jahr 2017. Hinzu kommt, dass aufgrund der dünnen Personaldecke bis zu 40 Züge pro Tag gestrichen werden, obwohl diese im Fahrplan stehen. Die Bundesregierung hat zwar 11 Mrd. Euro an Kapitalerhöhung für die kommenden Jahre gebilligt. Wie diese jedoch zur Verbesserung der Bahn eingesetzt werden sollen, ist unklar (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-will-156-milliarden-euro-ausgeben-16404670.html).

Die Folgen für die Deutsche Bahn AG sind aus Sicht der Fragesteller dramatisch. Jedoch leidet unter der schwachen Gütersparte auch die Wirtschaft. Denn der Güterkraftverkehr verfügt nicht über die Kapazität, um Güter von der Schiene aufnehmen zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuellen Verluste bei DB Cargo, und wie hoch werden diese zum Ende des Jahres 2019 ausfallen?

Gibt es bereits Prognosen für das Jahr 2020?

2. Welche Gründe sieht die Bundesregierung für die dauerhaft negativen wirtschaftlichen Zahlen bei DB Cargo?
3. Welche Konzepte wurden der Bundesregierung von der Deutschen Bahn AG oder der DB Cargo unterbreitet, um DB Cargo in die Gewinnzone zu führen?

Gibt es Konzepte von externen Beratungsfirmen, die der Bundesregierung vorliegen, und falls ja, was ist deren Inhalt?

4. Hat die Bundesregierung ein eigenes Konzept, um DB Cargo zu sanieren?
Wenn nein, wird ein solches aufgrund der Lage erstellt, oder wird die Bundesregierung allein auf die Expertise externer Beraterfirmen oder von der DB AG vertrauen?
5. Wieso waren nach Meinung der Bundesregierung vorherige Sanierungskonzepte nicht erfolgreich (www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/sanierungsplan-fuer-db-cargo-deutsche-bahn-kopiert-strategie-von-air-berlin/13698786.html; www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-tochter-db-cargo-steigert-verluste-a-1292950.html)?
6. Wie viele externe Berater sind derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer Neuaufstellung bei DB Cargo betraut?
7. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Marktanteil von DB Cargo am gesamten Schienengüterverkehr?
Wie hat sich dieser seit 2008 entwickelt?
8. Wie viele Züge können täglich aufgrund von technischen Mängeln oder der dünnen Personaldecke nicht fahren (bitte seit 2008 nach Begründung des Ausfalles aufschlüsseln)?
9. Welche Anreize wird die Bundesregierung setzen, um gleichzeitig sowohl den Fahrermangel im Güterkraft- als auch im Schienengüterverkehr zu reduzieren?
10. Hat die Bundesregierung Teile der im Rahmen des Klimapakets für den Schienenverkehr beschlossenen Mittel auch für den Schienengüterverkehr eingeplant?
Wenn ja, wie sehen diese Pläne aus?
11. Welche Überlegungen gibt es von Seiten der Bundesregierung, die in diesem Zusammenhang zur Verfügung gestellten Mittel für den Schienengüterverkehr an das Erreichen gewisser Qualitätskennzahlen oder andere Bedingungen zu knüpfen?
Wenn ja, an welche?

Berlin, den 14. November 2019

Christian Lindner und Fraktion