

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Oliver Luksic,
Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/16751 –**

Wirtschaftliche Herausforderungen im Bereich des Schienengüterverkehrs bei der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

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-gueterv-kehr-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.

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?

Es wird auf den Integrierten Zwischenbericht 2019 der Deutschen Bahn AG (DB AG) verwiesen (vgl. https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2019/Berichte/ZB19_d_web_02.pdf). Der Jahresabschluss 2019 wird derzeit erstellt. Nach aktueller Prognose bleibt die wirtschaftliche Lage auch im Jahr 2020 angespannt.

2. Welche Gründe sieht die Bundesregierung für die dauerhaft negativen wirtschaftlichen Zahlen bei DB Cargo?

Für die anhaltenden Verluste im Geschäftsfeld DB Cargo sind im Wesentlichen folgende Gründe zu identifizieren:

- DB Cargo partizipiert nicht am Wachstum des deutschen und europäischen Schienengüterverkehrs und verliert Marktanteile an Wettbewerber. Im Unterschied zu diesen enthält das Auftragsportfolio von DB Cargo in starkem Maße Verlader mit rückläufiger Transportnachfrage (Kohle, Erz und Stahl).
- DB Cargo leidet unter Ressourcenengpässen, unter einer unzureichenden Qualität und unter einer im Branchenvergleich geringeren Produktivität.
- DB Cargo hält Güterverkehrsstellen und Einzelwagenverkehr unter erschwerten Bedingungen aufrecht.
- Unternehmensinterne Maßnahmenprogramme zur Optimierung von Kapazitäten und Prozessen ließen die gewünschten Effekte bislang nicht eintreten.

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?

Im Jahr 2016 hat die DB AG das Programm „Zukunft Bahn @ DB Cargo“ aufgelegt, dessen Umsetzung Schwierigkeiten bereitete. Im Rahmen der im Juni 2019 vorgestellten Dachstrategie der DB AG „Starke Schiene“ wurde entsprechend der verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung auch bei DB Cargo ein unternehmerisches Konzept vorgelegt.

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?

Die Bundesregierung wird ihre Interessen als Vertreterin des Eigentümers über die entsprechenden Gremien in Form von Zielen und inhaltlichen Vorgaben einbringen. Grundlage ist dabei u. a. der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitete Masterplan Schienengüterverkehr.

Die Bundesregierung unterstützt die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene. Die DB Cargo AG ist dabei ein wichtiger Akteur des Schienengüterverkehrs in Deutschland. Mit dem Masterplan Schienengüterverkehr hat das BMVI mit dem Sektor bereits 2017 ein breites Bündel von 66 Maßnahmen und fünf Sofortmaßnahmen mit dem Ziel vorgelegt, den Marktanteil der Schiene am Güterverkehr zu steigern und eine dauerhafte, nachweisliche Verbesserung der Wettbewerbs- und Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu erreichen (vgl. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile). Dabei sind sowohl unternehmerisches Handeln als auch politische Anpassungen der Rahmenbedingungen notwendig. Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr ist im Koalitionsvertrag festgeschrieben und bereits weit fortgeschritten.

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-d-b-cargo-steigert-verluste-a-1292950.html)?

Nach Einschätzung der Bundesregierung ist DB Cargo bisher keine Gegensteuerung zu negativen Entwicklungen gelungen. Eine Anpassung an eine sich wandelnde Güterstruktur und nachhaltige Verbesserung von Qualität und Zuverlässigkeit ist notwendig.

6. Wie viele externe Berater sind derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer Neuaufstellung bei DB Cargo betraut?

Keine.

7. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Marktanteil von DB Cargo am gesamten Schienengüterverkehr?

Wie hat sich dieser seit 2008 entwickelt?

Im Schienengüterverkehr (SGV) Markt Europa (EU 28 +CH + NO) liegt der aktuelle Marktanteil (2018) der DB Cargo bei 19 Prozent.

SGV Markt Europa¹: Marktanteil DB Cargo

in %, Basis tkm



¹ EU 28 + CH + NO

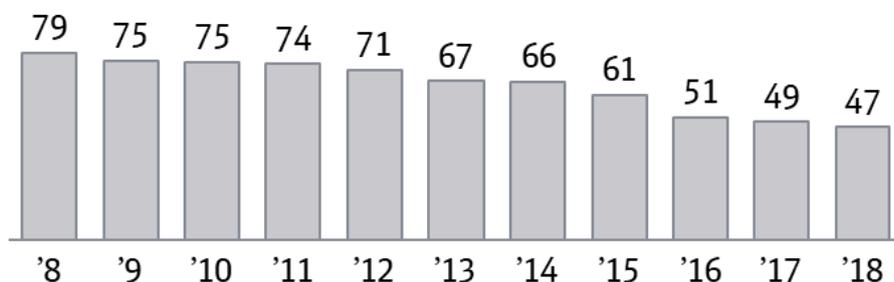
Quelle: Eurostat*

Für den SGV Markt Deutschland hat die Bundesnetzagentur in der „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2019“ den Marktanteil von DB Cargo nach den Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes mit 48,6 Prozent angegeben. Der rechnerische Marktanteil liegt in Deutschland in 2018 nach aktueller Einschätzung bei 47,2 Prozent.

* Die farbige Darstellung der Abbildung ist auf Bundestagsdrucksache 19/17387 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Marktanteil im Heimatmarkt (DB Cargo)

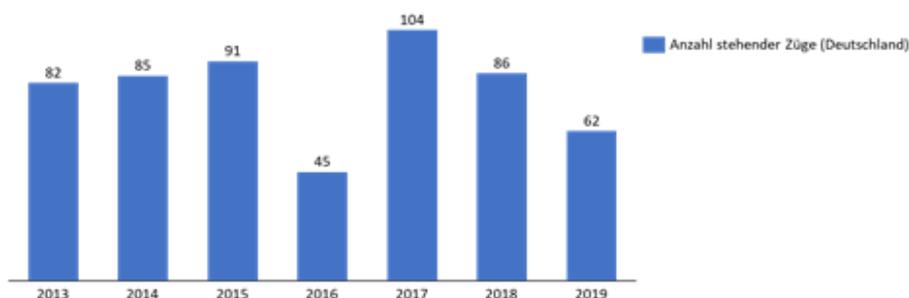
in %, Basis tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

8. Wie viele Züge können täglich aufgrund von technischen Mängeln oder der dünnen Personaldecke nicht fahren (bitte seit 2008 nach Begründung des Ausfalles aufschlüsseln)?



Quelle: DB AG*

Nach Auskunft der DB AG sind die Hauptgründe für den sprunghaften Anstieg in 2017/2018 Sturmtiefs (Beispiel Sturm Frederike) und Großstörungen (u. a. Rastatt). Seit 2016 werden durch die DB AG Gründe erfasst. Seit dem 2. Januar 2018 werden die Daten systematisch zu den stehenden Zügen inkl. der Gründe erfasst. Hier kann zwischen unternehmensinternen und externen Gründen unterschieden werden.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

* Die farbige Darstellung der Abbildung ist auf Bundestagsdrucksache 19/17387 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

9. Welche Anreize wird die Bundesregierung setzen, um gleichzeitig sowohl den Fahrermangel im Güterkraft- als auch im Schienengüterverkehr zu reduzieren?

Nach der aktuellen Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit besteht ein Fachkräftemangel bei Berufskraftfahrern (Güterverkehr/LKW). Fahrermangel hat eine wesentliche Ursache in den schwierigen Arbeitsbedingungen (atypische Arbeitszeiten, ungünstige Lohnbedingungen), die staatlich kaum zu beeinflussen sind. Das BMVI unterstützt die Verkehrswirtschaft bei dem Anliegen, für die Fahrerberufe zu werben und Nachwuchs zu gewinnen. Zudem unterstützt das BMVI mit mehreren Maßnahmen und Schirmherrschaften die Aufwertung der Berufe in der Güterverkehrsbranche.

Für den Güterkraftverkehr bestehen Förderprogramme des BMVI für Unternehmen in den Bereichen Aus- und Weiterbildung. Die Agenturen für Arbeit und Jobcenter können bei Vorliegen der gesetzlichen Fördervoraussetzungen nach dem SGB III bzw. SGB II sowohl Beschäftigte und ihre Betriebe als auch arbeitslose Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit Förderleistungen zur beruflichen Weiterbildung in Logistikberufen unterstützen. Zudem sind mit Inkrafttreten der Verordnung zur Änderung der Beschäftigungsverordnung und der Aufenthaltsverordnung Verbesserungen bei der Gewinnung qualifizierter Berufskraftfahrer aus Drittstaaten zu erwarten.

Für den Schienensektor wurde vom Lenkungskreis des „Zukunftsbündnisses Schiene“, das aus mehr als 25 Mitgliedern (BMVI, DB AG, Sektor) besteht, eine eigene Arbeitsgruppe „Fachkräfte gewinnen (Zukunftssichere Bahn)“ eingesetzt.

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?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung wurden Maßnahmen zur Stärkung des SGV beschlossen. Dabei wurde eine Stärkung des Einzelwagenverkehrs über eine Förderung zur Reduzierung der Anlagenpreise im SGV vereinbart. Hierfür sind im Bundeshaushalt 2020 Mittel in Höhe von 40 Mio. Euro eingestellt worden. Die Absenkung der Anlagenpreise soll über eine Förderrichtlinie erfolgen, für die derzeit ein Konzept erarbeitet wird.

Zudem wurden die Mittel für das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr zur Förderung von Innovationen im SGV um 10 Mio. Euro aufgestockt. Auch wird der SGV mittelbar von den vorgesehenen Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Höhe von 11 Mrd. Euro, z. B. in Form von Investitionen in die Streckenelektrifizierung des SGV sowie in Terminals des Kombinierten Verkehrs, Zugbildungsanlagen und Gleisanschlussinfrastruktur profitieren.

Die Bundesregierung verbindet Förderungen mit der Erfüllung bestimmter Voraussetzungen und Ziele. Auch bezüglich der Stabilisierung und dem Ausbau des SGV wird bei der Evaluierung die Wirksamkeit einer Maßnahme überprüft.

