

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,  
Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/21026 –**

### **Beschaffung von rollendem Material bei der Deutschen Bahn AG**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Sowohl im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) als auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind in den vergangenen Jahren stetige Zuwächse bei den Fahrgastzahlen zu beobachten gewesen. So ist allein bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) die Zahl der Passagiere im Fernverkehr im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Millionen bzw. um 1,9 Prozent gestiegen. Erstmals nutzten demnach in einem Jahr mehr als 150 Millionen Reisende die Fernzüge der DB AG (<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-erzielt-fahrgast-rekord-im-fernverkehr-a-30509468-b0b4-4fa5-9419-d7e7aea921671>). Und auch im SPNV hat sich die Anzahl der Fahrgäste in den vergangenen zehn Jahren um rund 26 Prozent erhöht (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/261310/umfrage/fahrgaeste-im-spnv-in-deutschland/>). Über Parteigrenzen hinweg besteht zudem das Ziel, zukünftig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. So sollen nach dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode durch einen „Schiene-pakt“ die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, die Zahl der Bahnkunden bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Auch die Menge der auf der Schiene transportierten Güter soll demnach deutlich gesteigert werden.

Durch eine solche Zunahme des Verkehrs auf der Schiene ergeben sich nach Auffassung der Fragesteller weiterführende Fragestellungen hinsichtlich der Bereitstellung ausreichender Kapazitäten von rollendem Material. Sowohl im SPFV als auch im SPNV und im Güterverkehr ist die DB AG darauf angewiesen, dass jederzeit genügend Triebwagen, Waggons und Güterwagen für den zukünftigen Bedarf zur Verfügung stehen. Um dies zu gewährleisten, müssen nach Auffassung der Fragesteller sowohl ältere Fahrzeuggenerationen länger betrieben als auch neues Material verlässlich zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig sieht sich die DB AG bei der Auslieferung neuer Züge häufig mit technischen Mängeln konfrontiert. So konnten zuletzt im Januar 2020 25 neue Intercity-Züge aufgrund erheblicher Mängel nicht vom Hersteller abgenommen werden (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/bahn-bombardier-ic-101.html>).

1. Welche Fahrzeuge standen der DB Fernverkehr zum Stichtag 30. Juni 2020 im SPFV zur Verfügung (bitte nach ICE und IC sowie nach Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) standen der DB Fernverkehr AG zum 30. Juni 2020 insgesamt 303 ICE-Triebzüge, neun IC-Triebzüge (KISS), 238 IC-Loks und 1.338 IC-Wagen für den Betrieb zur Verfügung.

2. Welche Fahrzeuge standen der DB Regio zum Stichtag 30. Juni 2020 im SPNV zur Verfügung (bitte nach Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG standen der DB Regio AG zum 30. Juni 2020 insgesamt 1219 Verbrennungs-Triebwagen, 2748 Elektro-Triebwagen, 643 Loks und 2219 Reisezugwagen für den Betrieb zur Verfügung.

3. Welche Fahrzeuge standen der DB Cargo zum Stichtag 30. Juni 2020 im Güterverkehr zur Verfügung (bitte nach Lokomotiven und Güterwagen aufschlüsseln)?

Der DB Cargo AG stehen nach Auskunft der DB AG insgesamt 1702 Lokomotiven (Stand: 1. Januar 2020) und 72.227 Güterwagen (Stand: 30. Juni 2020) zur Verfügung.

4. Welche Fahrzeuge wurden in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Fernverkehr ausgeliefert (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?

Die folgende Tabelle der DB AG gibt den Bestand neuer Fahrzeuge zum 1. Januar der genannten Jahre wieder:

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Triebzüge	ICE				5	9	12	16	25	42	59
	IC										9
Loks	IC						18	27	27	40	44
Wagenparks	IC						18	27	27	40	44

Quelle: DB AG

Die DB Fernverkehr AG beschafft nach Auskunft der DB AG keine einzelnen Waggons, sondern Wagenparks. Die in der obigen Tabelle angeführten Wagenparks bestehen jeweils aus fünf Doppelstockwagen.

5. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Fernverkehr ausgelieferten Fahrzeuge (mit/ohne eigenen Antrieb) haben nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und wurden daher nicht abgenommen (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
9. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Regio ausgelieferten Fahrzeuge haben nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und wurden daher nicht abgenommen (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?

13. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Cargo ausgelieferten Fahrzeuge haben nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und wurden daher nicht abgenommen (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Güterwagen aufschlüsseln)?

Die Fragen 5, 9 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Auslieferung von Fahrzeugen erfolgt nach Auskunft der DB AG erst, wenn diese Fahrzeuge abnahmefähig sind.

6. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Fernverkehr ausgelieferten Fahrzeuge haben im ersten Jahr nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und mussten daher durch den Hersteller nachgebessert werden (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
10. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Regio ausgelieferten Fahrzeuge haben im ersten Jahr nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und mussten daher durch den Hersteller nachgebessert werden (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
14. Wie viele der in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Cargo ausgelieferten Fahrzeuge haben im ersten Jahr nach Auslieferung Mängel aufgewiesen und mussten daher durch den Hersteller nachgebessert werden (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Güterwagen aufschlüsseln)?

Die Fragen 6, 10 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG teilt dazu mit, dass bei Beschaffungsprojekten die Mängelbeseitigung für den Zeitraum der Gewährleistung dem Fahrzeughersteller obliegt. Hierzu werden im jeweiligen Beschaffungsvorhaben zwischen Betreiber und Hersteller Prozesse vereinbart, wie diese Mängel bearbeitet und abgestellt werden. Aufgrund der unterschiedlichen Regelungen werden Gewährleistungsfälle projektspezifisch erfasst. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

7. Wie hoch waren die Ausgaben der DB Fernverkehr für die in den vergangenen zehn Jahren neu ausgelieferten Fahrzeuge (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
11. Wie hoch waren die Ausgaben der DB Regio für die in den vergangenen zehn Jahren neu ausgelieferten Fahrzeuge (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
15. Wie hoch waren die Ausgaben der DB Cargo für die in den vergangenen zehn Jahren neu ausgelieferten Fahrzeuge (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Güterwagen aufschlüsseln)?

Die Fragen 7, 11 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind Angaben zu Kaufpreisen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der kaufenden Unternehmen. Die DB AG befindet sich derzeit im Austausch mit den Unternehmen.

Die Antworten konnten in der für die Beantwortung der parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorgelegt werden. Sobald die Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

8. Welche Fahrzeuge wurden in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Regio ausgeliefert (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG ist der Beschaffung von Neufahrzeugen eine von DB Regio AG gewonnene Verkehrsausschreibung vorgelagert, in der die Fahrzeuganforderungen des Aufgabenträgers erfüllt wurden.

Die folgende Tabelle der DB AG gibt Auskunft über die beschafften Fahrzeuge:

Typ	Endbestand beschaffte Neufahrzeuge zum Jahresende										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Loks</b>	0	0	0	0	0	20	52	71	78	78	78
<b>Triebwagen</b>	0	0	22	132	279	524	628	666	749	863	993
<b>Reisezugwagen</b>	28	82	115	115	115	115	152	244	281	311	347

Quelle: DB AG

12. Welche Fahrzeuge wurden in den vergangenen zehn Jahren neu an die DB Cargo ausgeliefert (bitte nach Jahr sowie Triebwagen, Lokomotiven und Güterwagen aufschlüsseln)?

Die folgende Tabelle der DB AG beinhaltet Angaben über die Fahrzeugflotte der DB Cargo AG Deutschland:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Lok</b>	0	0	50	51	24	5	0	7	53	83	58
<b>GW</b>	1173	1090	528	592	283	277	420	232	118	173	1004

Quelle: DB AG

16. Welche Fahrzeuge sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren an die DB Fernverkehr ausgeliefert werden (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie nach Triebwagen und Waggons aufschlüsseln)?

Die folgende Tabelle der DB AG zeigt den kumulierten Bestand der ab 2021 geplant zulaufenden Fahrzeuge zum 1. Januar des jeweiligen Jahres:

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Triebzüge</b>	ICE	59	85	112	150	167	167	167	167	167	167
	IC		8	8	8	8	8	8	8	8	8
<b>Loks</b>	IC	29	49	59	70	81	81	81	81	81	81
<b>Wagen-parks</b>	IC 2 (5-Teiler)	56	69	69	69	69	69	69	69	69	69
	IC (ECx) (17-Teiler)			4	12	23	23	23	23	23	23

Quelle: DB AG

Die DB Fernverkehr AG beschafft laut DB AG keine einzelnen Waggon, sondern Wagenparks. Bei den in der obigen Tabelle angeführten Wagenparks handelt es sich um jeweils fünfteilige Doppelstockwagen bzw. 17-teilige ECx.

17. Welche Fahrzeuge sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren an die DB Regio ausgeliefert werden (bitte nach Jahr sowie nach Triebwagen und Waggon aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG geben die Aufgabenträger die Fahrzeuganforderungen in den Verdingungsunterlagen der Verkehrsausschreibung vor. Eine Verkehrsausschreibung beginnt in der Regel frühestens drei Jahre vor Beginn des Verkehrsvertrags. Vor diesem Hintergrund liegen die Zahlen nur bis Ende 2024 vor:

Typ	Endbestand geplante Neufahrzeuge zum Jahresende				
	2020	2021	2022	2023	2024
Triebwagen	118	148	220	288	336
Reisezugwagen <sup>1</sup>	36	36	108	196	280

<sup>1</sup> Auch Triebwagen möglich I, Quelle: Planungsrunde 2019

Quelle: DB AG

18. Welche Fahrzeuge sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren an die DB Cargo ausgeliefert werden (bitte nach Jahr sowie nach Triebwagen und Güterwagen aufschlüsseln)?

Die erbetenen Informationen über Fahrzeuge, die in den nächsten Jahren an die DB Cargo AG ausgeliefert werden, unterliegen laut DB AG einer Vertraulichkeitsvereinbarung mit den Lieferanten der Fahrzeuge und stellen Geschäftsgeheimnisse sowohl der DB Cargo AG als auch der Lieferanten dar, und können nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Unternehmen berührt sind. Die Veröffentlichung kann darüber hinaus das wirtschaftliche Handeln des Unternehmens und damit auch das fiskalische Interesse des Bundes beeinträchtigen. Beim Güterverkehr aus den Informationen, wann welche Lokomotiven und Güterwagen an die DB Cargo AG ausgeliefert werden, detaillierte Rückschlüsse auf die Mittel- und Langfristplanung der DB Cargo AG abgeleitet werden. Wettbewerbern wäre es möglich aus den Zahlen abzuleiten, in welchen Segmenten die DB Cargo AG in den kommenden Jahren welches Wachstum plant – diese Informationen sind, anders als bei anderen DB-Unternehmen, nicht öffentlich bekannt. Daran könnten sich Wettbewerber in ihrer eigenen Strategie orientieren, was zu einem erheblichen wirtschaftlichen Nachteil der DB Cargo AG führen kann. Die Offenlegung dieser Information kann das wirtschaftliche Handeln der DB Cargo AG deutlich beeinträchtigen und erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen, da sie auf einem umkämpften Markt mit vielen Wettbewerbern in einem von besonders hoher eigenwirtschaftlicher Wettbewerbsintensität gekennzeichneten Umfeld im Bereich der Beschaffung von rollendem Material agiert. Im Regionalverkehr besteht dagegen aufgrund der Ausschreibung von Verkehren durch Aufgabenträger ein völlig anderes Wettbewerbsumfeld. Die Fahrzeuganforderungen werden durch die Aufgabenträger in den Verdingungsunterlagen der Verkehrsausschreibung vorgegeben. Das geschützte Interesse der DB Cargo AG ist an diesem Punkt daher besonders hoch zu werten.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für das betroffene Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlusssache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

19. Wie hat sich das durchschnittliche Fahrzeualter der DB Fernverkehr in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach ICE und IC, Jahr sowie nach Triebwagen und Waggons aufschlüsseln)?

Das durchschnittliche Fahrzeualter bei der DB Fernverkehr AG hat sich in den vergangenen zehn Jahren nach Auskunft der DB AG wie folgt entwickelt:

	Durchschnittsalter zum 1. Januar									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ICE-Triebzüge	13	14	15	16	17	18	19	19	20	19
IC-Wagen	31	32	33	34	35	36	35	34	34	32

Quelle: DB AG

Wie aus der Antwort zu Frage 16 ersichtlich, wird sich das durchschnittliche Fahrzeualter in den kommenden Jahren durch den Zulauf neuer ICE-Triebzüge und IC 2-Wagen bei gleichzeitiger Außerbetriebnahme älterer Fahrzeuge laut DB AG verjüngen.

20. Wie hat sich das durchschnittliche Fahrzeualter der DB Regio in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?

Die folgende Tabelle der DB AG gibt Auskunft über das durchschnittliche Fahrzeualter bei der DB Regio AG:

	Durchschnittsalter zum Jahresende										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Triebwagen</b>	9,3	9,8	11,3	11,5	11,5	11,3	11,5	12,1	12,6	13,1	12,6
<b>Lokomotiven</b>	22,2	22,9	23,4	24,4	25,2	24,9	24,7	24,7	24,3	24,5	21,1
<b>Reisezugwagen</b>	21,7	21,6	20,7	21,0	21,4	21,9	21,8	20,7	19,1	18,5	17,2

Quelle: DB AG

21. Wie hat sich das durchschnittliche Fahrzeualter der DB Cargo in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr sowie nach Triebwagen und Güterwagen aufschlüsseln)?

Die folgenden Tabellen der DB AG geben Auskunft über das durchschnittliche Fahrzeualter bei der DB Cargo AG:

<b>Durchschnittsalter der Güterwagen</b>											
<b>Jahr</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Ø-Alter (Jahre)</b>	26,2	26,5	27,1	27,2	27,4	27,9	28,4	29,1	29,6	30,0	30,2

Quelle: DB AG

<b>Durchschnittsalter der Lokomotiven</b>											
<b>Jahr</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Ø-Alter E-Lok</b>	17	17	17	15	18	18	17	15	16	16	15
<b>Ø-Alter V-Lok</b>	34	29	29	28	29	30	29	26	27	27	27
<b>Ø-Alter R-Lok</b>	42	42	41	40	38	38	39	39	40	41	42
<b>Ø-Alter Gesamt (Jahre)</b>	28	28	28	27	27	27	27	26	26	26	26

Quelle: DB AG

22. Welche Fahrzeuge hat die DB Fernverkehr in den vergangenen zehn Jahren gebraucht erworben (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Die DB AG teilt mit, dass die DB Fernverkehr AG im Jahr 2011 zwei Sitzwagen 2. Klasse und im Jahr 2012 16 Autotransportnachtzüge gebraucht erworben hat. Ferner hat die DB Fernverkehr AG 2019 einen Kaufvertrag über die Lieferung von 17 gebrauchten Triebzügen geschlossen, von denen neun Triebzüge noch 2019 geliefert wurden.

23. Wie beurteilt die Bundesregierung den Umstand, dass die DB Fernverkehr durch den Kauf von gebrauchten Triebzügen von der österreichischen Westbahn dem übrigen Eisenbahnverkehrsmarkt Fahrzeuge entzogen und gleichzeitig zusätzliche Komplexität in die eigene Flotte gebracht hat?

Die DB AG teilt mit, dass sie und ihre Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ihren jeweiligen Bedarf an Fahrzeugen am freien Markt decken, was allen Marktteilnehmern offen steht. Die DB AG und ihre Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betreiben laut eigenen Angaben seit Jahrzehnten eine Reihe unterschiedlicher Fahrzeugtypen, die auf ihre jeweiligen Einsatzfelder zugeschnitten sind. Die sich daraus ableitenden Anforderungen werden bei den Investitionsentscheidungen berücksichtigt.

24. War bei der Kaufentscheidung über die gebrauchten Triebzüge von der österreichischen Westbahn nach Kenntnis der Bundesregierung der Aufsichtsrat der DB AG involviert, und gab es eine Wirtschaftlichkeitsprüfung, die auch die Betriebs- und Wartungskosten einschließt?

Beratungen und Entscheidungen des Aufsichtsrats unterliegen der Vertraulichkeit.

25. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, ob die Wartung der gebrauchten Triebzüge von der österreichischen Westbahn durch die DB AG vorgenommen werden kann?

Falls nein, welche zusätzlichen Kosten entstehen dadurch?

Nach Auskunft der DB AG wird die betriebsnahe Instandhaltung im Fernverkehr grundsätzlich in Eigenleistung erbracht. Vor diesem Hintergrund arbeitet die DB AG derzeit an der Übernahme der Durchführung der Instandhaltungsarbeiten von der ÖBB Stadler Service GmbH (ÖSS). Hierzu ist allerdings die Werkeinfrastruktur an die fahrzeugspezifischen Besonderheiten der Triebzüge der österreichischen Westbahn anzupassen. Die notwendigen Projekte haben laut DB AG bereits begonnen. Durch die Instandhaltung bei ÖSS in Wien entstehen keine zusätzlichen Kosten, da Wien fahrplanmäßig mit diesen Zügen täglich angefahren wird.

26. Welche Fahrzeuge hat die DB Regio in den vergangenen zehn Jahren gebraucht erworben (bitte nach Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Regio AG in den vergangenen zehn Jahren keine gebrauchten Fahrzeuge am Markt erworben.

27. Welche Fahrzeuge hat die DB Cargo in den vergangenen zehn Jahren gebraucht erworben (bitte nach Jahr sowie nach Triebwagen und Güterwagen aufschlüsseln)?

Die folgende Tabelle der DB AG gibt Auskunft über die von der DB Cargo AG erworbenen gebrauchten Fahrzeuge:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Lok	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
GW	0	0	0	412	0	0	97	0	0	0	0

Quelle: DB AG

28. Wann hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung den letzten Kaufvertrag über Reisezugwagen für den Schienenpersonenverkehr abgeschlossen, in dem eine Ausrüstung der Wagen mit WLAN nicht vorgesehen war (bitte jeweils für SPNV und SPFV sowie Jahr angeben)?

Nach Auskunft der DB AG beschafft die DB Fernverkehr AG grundsätzlich keine Fahrzeuge mit herstellereitigen WLAN-Systemen, sondern setzt auf ein herstellerunabhängiges, einheitliches System in allen Fahrzeugflotten. Dafür beschafft DB Fernverkehr AG seit 2011 nur noch ICE- und seit 2013 nur noch IC-Züge, die für WLAN vorgerüstet sind. Damit gewährleistet die DB Fernverkehr AG einheitlich hohe Qualitätsstandards. Seit Anfang 2017 ist die gesamte



ICE-Flotte mit einem kostenlosen und leistungsfähigen WLAN ausgerüstet. Seit Sommer 2019 wird auch die IC-Flotte schrittweise mit dieser Technik ausgestattet.

Der letzte abgeschlossene Kaufvertrag von DB Regio AG ohne WLAN ist der Rahmenvertrag „Dosto 2010“ Reisezugwagen. In den Einzelabrufen „Dosto 2010“ ist laut DB AG entsprechend der Fahrzeuganforderung durch den Aufgabenträger eine Nachrüstung erfolgt.

29. Welche Fahrzeuge hat die DB Fernverkehr in den vergangenen zehn Jahren verkauft, und welche Einnahmen wurden dadurch erzielt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
30. Welche Fahrzeuge hat die DB Regio in den vergangenen zehn Jahren verkauft, und welche Einnahmen wurden dadurch erzielt (bitte nach Triebwagen, Lokomotiven und Waggons aufschlüsseln)?
31. Welche Fahrzeuge hat die DB Cargo in den vergangenen zehn Jahren verkauft, und welche Einnahmen wurden dadurch erzielt (bitte nach Jahr sowie nach Triebwagen und Güterwagen aufschlüsseln)?

Die Fragen 29 bis 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind Angaben zu Kaufpreisen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der kaufenden Unternehmen. Die DB AG befindet sich derzeit im Austausch mit den Unternehmen.

Die Antworten konnten in der für die Beantwortung der parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorgelegt werden. Sobald die Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

32. Wie hoch ist die aktuelle Stillstandreserve der DB Fernverkehr, und wie hat sich diese in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Die DB Fernverkehr AG setzt nach Auskunft der DB AG den gesamten Fahrzeugbestand ein, um ein breites und stabiles Verkehrsangebot anbieten zu können. Für Ersatz- und Entlastungsverkehre kommen laut DB AG als Rückfallebene aktuell 17 Elektroloks und 71 klimatisierte Reisezugwagen zum Einsatz. Die DB AG teilt mit, dass die Situation der Stillstandsreserve in den letzten zehn Jahren vergleichbar mit der gegenwärtigen Situation war.

33. Wie hoch ist die aktuelle Stillstandreserve der DB Regio, und wie hat sich diese in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Die DB AG teilt mit, dass die Stillstandreserve je Verkehrsvertrag geplant und kalkuliert wird. Die Höhe der Reserve wird in der Regel vom Aufgabenträger vorgegeben. Die DB Regio AG hat für zusätzliche Sonder- und Ersatzverkehre eine zentrale Fahrzeugreserve, bestehend aus vier Loks und 16 klimatisierten Doppelstockwagen, die zu Tagessätzen vermietet werden. Die DB AG teilt mit, dass die Situation der Stillstandsreserve in den letzten zehn Jahren vergleichbar mit der gegenwärtigen Situation war.

34. Wie hoch ist die aktuelle Stillstandreserve der DB Cargo, und wie hat sich diese in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Die erbetenen Informationen bezüglich der Stillstandsreserve und ihrer Entwicklung bei der DB Cargo AG können nach Auskunft der DB AG nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des betroffenen Unternehmens berührt sind. Diese sensiblen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse betreffen auch das fiskalische Interesse des Bundes. Die Offenlegung dieser Information kann das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen, da sie auf einem umkämpften Markt mit vielen Wettbewerbern in einem von besonders hoher eigenwirtschaftlicher Wettbewerbsintensität gekennzeichneten Umfeld im Bereich der Beschaffung von rollendem Material agiert. Bei der Stillstandsreserve der DB Cargo handelt es sich, anders als bei anderen DB-Unternehmen, um eine nicht öffentlich bekannte Information. Bei einem Bekanntwerden der Stillstandsreserve der DB Cargo AG wäre es Wettbewerbern möglich, ihre Tätigkeit zum Nachteil der DB Unternehmen auszurichten. Wettbewerber könnten daraus Rückschlüsse auf die allgemeine Kostensituation bei DB Cargo AG gewinnen. Im Regionalverkehr besteht dagegen aufgrund der Ausschreibung von Verkehren durch Aufgabenträger ein völlig anderes Wettbewerbsumfeld. Im Regionalverkehr wird die Stillstandreserve in der Regel vom Aufgabenträger vorgegeben und ist daher keine freie wirtschaftliche Entscheidung, an der sich Wettbewerber zum Nachteil der DB AG orientieren könnten. Das geschützte Interesse der DB Cargo AG ist an diesem Punkt daher besonders hoch.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für das betroffene Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

35. Hält die Bundesregierung die Konditionen der DB AG für die Finanzierung in der Zugbeschaffung für marktüblich?
36. Welche Vorteile bei den Finanzierungsbedingungen erhält die DB AG aufgrund von nicht vorhandenem Kreditrisiko im Vergleich zu privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) nach Auffassung der Bundesregierung?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse zur Marktüblichkeit von Finanzierungsbedingungen und diesbezüglichen Risikoprämien bei der Zugbeschaffung vor.



