

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Thomas Ehrhorn und der Fraktion der AfD**

### **Entwicklung der Einzelwagenverkehre der Bahn**

Der Güterverkehr in Deutschland und der Europäischen Union nimmt vor dem Hintergrund eines weltweiten Warenaustausches stetig zu. Der Bezug von Gütern für die Produktion ist mittlerweile ein weltweites Unterfangen, bei dem Kosten-, Qualitäts- und Zeitvorteile die maßgebliche Rolle spielen. In zahlreichen Fällen wurden Produktionsstandorte aus dem Inland in das preisgünstigere Ausland verlegt.

Die Zukunft des Schienengüterverkehrs wird nach Auffassung der Fragesteller somit auch von der Frage tangiert, welche Rolle die Bahn im Einzelwagenverkehr zukünftig spielen wird und inwieweit eine Optimierung bisheriger Beförderungssysteme möglich sein wird.

Der Einzelwagenverkehr ist dadurch charakterisiert, dass der einzelne Wagen nur Ladung mit gleichem Ziel enthalten kann. Er stellt somit die kleinste geschlossene Einheit im Schienengüterverkehr dar. In gewissem Sinne kann man den Einzelwagen mit dem Lkw vergleichen, mit dem Unterschied, dass der Einzelwagen für die Fahrt zwischen Knotenbahnhöfen zu zielreinen Zügen gebündelt werden muss. Dies reduziert die zeitliche Flexibilität des Einzelwagens erheblich. Zugleich werden oft mehrere Rangiervorgänge notwendig, bis der Einzelwagen sein Ziel erreicht hat. Diese Prozesse sind zeit- und kostenintensiv und reduzieren die Wettbewerbsfähigkeit des Einzelwagenverkehrs erheblich.

Es kommt ein weiterer Aspekt innerhalb der Quell- und Zielbereiche hinzu: Während der Wettbewerber Lkw auf einem Betriebsgelände flexibel rangieren kann und eine Verlagerung von Lieferbereichen innerhalb des betrieblichen Geländes unproblematisch ist, erfordert dies im Schienenverkehr in der Regel auch infrastrukturelle Anpassungen, betriebliche Investitionen, die von den beteiligten Unternehmen möglichst vermieden werden.

Am problematischsten ist der eine Wagen, der einmal pro Woche beigestellt bzw. abgeholt werden muss. Demgegenüber steht der Ganzzugverkehr, der die eigentliche Domäne des schienengebundenen Güterverkehrs darstellt (<https://dnb.info/999983202/34>).

Die „DVZ“ schreibt (<https://www.dvz.de/rubriken/meinung/detail/news/fuenf-gruende-gegen-eine-subventionierung.html>): „Eine Subventionierung kann das zentrale Problem des Einzelwagenverkehrs nicht lösen. Das ist dessen mangelnde Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem LKW. Dabei geht es weniger um die Kosten als um die Leistung. Logistiker messen Dienstleister daran, ob sie den Transport zwischen 20 Uhr und 4 Uhr bewältigen. Das gelingt im Schie-

nenverkehr allenfalls in Einzelfällen mit Kombizügen; mit Sicherheit aber nicht im Einzelwagenverkehr.

Sinnvoll wäre aber eine Innovationsförderung, die auch, aber nicht ausschließlich dem Einzelwagenverkehr dient.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Einzelwagen- und Gesamtzugverkehre wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2015 bis 2020 durch die Deutsche Bahn (DB) sowie den Privatbahnen als Verkehrsleistung in Milliarden Tonnenkilometern (tkm) und Anzahl der Fahrten durchgeführt?
2. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung der monetäre Aufwand, die Einnahmen und der Gewinn bzw. Verlust aus dem Einzelwagenverkehr, unter der Angabe, wie sich die Anpassung der Trassenpreise auf den Gewinn bzw. Verlust ausgewirkt hat?
3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Mitarbeiter und der prozentuale Anteil der Mitarbeiter bei der DB Cargo, welche für Einzelwagen- und Gesamtzugverkehre tätig sind?
4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Einzelwagenverkehre, welche Gewinn abwerfen und derer, welche Verluste einführen, anteilig in Prozent, nach Anzahl Fahrten und, wenn möglich, nach Transportentfernung?
5. Gibt es regelmäßige Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu Einzelwagenverkehren bei der Deutschen Bahn und/oder beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)?
6. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Tonnage bzw. Nutzlast je Fahrt bei Einzelwagen- und Ganzzugverkehren?
7. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlich zurückgelegte Strecke per Bahn vom Quell- bis zum Zielbahnhof, also ohne Lkw-Vorlauf und Lkw-Nachlauf?
8. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil der Einzelwagenfahrten, bei dem Verloader und Empfänger einen eigenen Bahnanschluss haben, also ohne Lkw-Vorlauf und Lkw-Nachlauf stattfanden?
9. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich die zusätzliche Fahrstrecke in Kilometern und als Verkehrsleistung in Tonnenkilometern, aus Vor- und Rücklauf per Lkw sowie der Bahntransport von und zum Rangierbahnhof und der zusätzlichen Strecken vom Startrangierbahnhof zum Zielrangierbahnhof gegenüber einer Direktfahrt per Lkw von Haustür zu Haustür?
10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Energieverbrauch je 1 000 Tonnenkilometer für den Betrieb der Loks und eventueller Ladeeinrichtungen zum Zusammenstellen der Ganzzüge vom Beladebahnhof zum Rangierbahnhof und vom Rangier- zum Zielbahnhof zur Entladestelle?
11. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich der zusätzliche Zeitaufwand für Einzelwagenverkehre gegenüber einer Lkw-Direktfahrt?
12. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die jährliche durchschnittliche Fahrleistung eines Einzelwagenwaggons in Kilometern?
13. Wie viel Prozent der Einzelwagenverkehre wären nach Kenntnis der Bundesregierung ohne Subvention wirtschaftlich darstellbar?

14. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der vom Kunden als Einzelwagen gebuchten Transportaufträge an die Deutsche Bahn, die dann aber tatsächlich per Lkw, beispielsweise über DB Schenker, transportiert wurden?
15. Würde der Vorstand der Deutschen Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung Einzelwagenverkehre durchführen, wenn es keine politischen Entscheidungen zu Gunsten der Einzelwagenverkehre dazu geben würde?
16. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Subventionen für den Einzelwagenverkehr nicht von der DB Cargo für Ganzzüge oder kombinierten Verkehr verbraucht werden?
17. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Mittel der Subvention zur Einführung innovativer Technologien zur Rationalisierung und Produktivitätssteigerung genutzt werden und nicht im allgemeinen Alltagsgeschäft der DB Cargo versickern?
18. Wann werden die Subventionen für Einzelwagenverkehre nach Auffassung der Bundesregierung entbehrlich sein?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, dass eine allgemeine Innovationsförderung sinnvoller als die ausschließliche Förderung des Einzelwagenverkehrs sei?
20. Welche externen Berater sind von der DB Cargo zur Beurteilung der Einzelwagenverkehre beauftragt, und welche Kosten entstehen bzw. entstanden dafür?  
Gibt es Ergebnisse von externen Beratern, wie sind diese Ergebnisse, und sind diese öffentlich zugänglich?

Berlin, den 16. Dezember 2020

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

