

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/25458 –**

Entwicklung der Einzelwagenverkehre der Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

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://d-nb.info/999983202/34>).

Die „DVZ“ schreibt (<https://www.dvz.de/rubriken/meinung/detail/news/fuenfgruende-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 Schienenverkehr allenfalls in Einzelfällen mit Kombizügen; mit Sicherheit aber nicht im Einzelwagenverkehr.

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

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?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden seit 2015 folgende Verkehrsleistungen im Einzelwagenverkehr (EWV) sowie Ganzzugverkehr und Kombinierten Verkehr (GV/KV) erbracht. Für 2020 liegen noch keine Angaben vor. Die Verkehrsleistungen werden in Mrd. Tonnenkilometern (tkm, ohne Wagen- und Lokgewicht) angegeben.

Jahr	In Mrd. tkm		
	EV	GV/KV	Gesamt
2015	19,2	50,5	69,7
2016	19,3	48,0	67,3
2017	20,1	46,2	66,3
2018	20,3	42,7	63,0
2019	18,7	41,1	59,7

Über die Anzahl der Fahrten und zu nichtbundeseigenen Eisenbahnen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Das Ergebnis beträgt nach Auskunft der DB Cargo AG im EWV rund. 200 Millionen Euro im Jahr 2019. Die Trassenpreisförderung hat einen geschätzten Effekt von rund. 25 Mio. Euro im Jahr.

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?

Die DB Cargo AG produziert ihre Verkehre im Verbund. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden sowohl im GZ, KV als auch im EWV eingesetzt.

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?

Der EWV wird durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durchgeführt. Nach Auskunft der DB AG gestaltet die DB Cargo AG den EWV jährlich auf

Basis der zu erwartenden Transportbedürfnisse ihrer Kunden. Hierbei sind der Bedarf an Ressourcen und deren Auslastung zu optimieren und die Transportanforderungen der Kunden zu erfüllen. Auch die Zuführung der leeren Wagen zu den Kunden folgt diesem Prinzip.

Eine Bewertung einzelner Sendungen nach ihrer Wirtschaftlichkeit ist nach Auskunft der DB AG nicht möglich.

5. Gibt es regelmäßige Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu Einzelwagenverkehren bei der Deutschen Bahn und/oder beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)?

Nach Auskunft der DB Cargo AG wird die Wirtschaftlichkeit des EWW monatlich überwacht. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur führt hierzu keine eigenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durch.

6. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Tonnage bzw. Nutzlast je Fahrt bei Einzelwagen- und Ganzzugverkehren?

Nach Auskunft der DB AG betrug 2019 die durchschnittliche Zugauslastung im gesamten Güterverkehr (für EWW, KV und GZ) 617 t je Zug (ohne Gewicht von Lok und Wagen).

Für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Nach Auskunft der DB AG betrug 2019 die durchschnittliche zurückgelegte Strecke auf der Schiene 533 Tarifkilometer.

Für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

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 Start-rangierbahnhof zum Zielrangierbahnhof gegenüber einer Direktfahrt per Lkw von Haustür zu Haustür?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

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?

Die DB Cargo AG erbringt nach eigener Auskunft ihre Verkehrsleistung in Deutschland zu 95 Prozent elektrisch. Die Streckenlokomotiven der DB Cargo AG hatten im Jahr 2020 im gesamten Güterverkehr einen Verbrauch von 12,0 kWh/1.000 tkm (Elektrolokomotiven) und 3,5 l/1.000 tkm (Diesellokomotiven).

11. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich der zusätzliche Zeitaufwand für Einzelwagenverkehre gegenüber einer Lkw-Direktfahrt?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

12. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die jährliche durchschnittliche Fahrleistung eines Einzelwagenwaggons in Kilometern?

Die DB Cargo AG verfügt nach eigener Auskunft nicht über Güterwagen, die allein für den EWV verwendet werden. Je nach Wagentyp und Kundenabforderung legen die Güterwagen der DB Cargo AG jährlich zwischen 11.000 und 80.000 km zurück.

13. Wie viel Prozent der Einzelwagenverkehre wären nach Kenntnis der Bundesregierung ohne Subvention wirtschaftlich darstellbar?

Der Bundesregierung liegen dazu keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Nach Auskunft der DB AG wickelt die DB Cargo AG ihre Transportaufträge im EWV über die Schiene ab.

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?
18. Wann werden die Subventionen für Einzelwagenverkehre nach Auffassung der Bundesregierung entbehrlich sein?

Die Fragen 15, 16 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der EWB wird in Deutschland eigenwirtschaftlich von Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht. Die Bundesregierung fördert gemäß der Vereinbarungen im Masterplan Schienenverkehr, Masterplan Schienengüterverkehr und im Klimaschutzprogramm 2030 mit wettbewerbsneutralen Maßnahmen den Schienengüterverkehr sowie dessen wichtiges Segment des EWB, um einen Impuls für den Transport von Gütern auf der Schiene zu setzen. Eine allgemeine Subventionierung des EWB findet nicht statt. Seit dem 13. Dezember 2020 fördert der Bund nach der „Richtlinie über eine anteilige Finanzierung der Entgelte in Serviceeinrichtungen des Schienengüterverkehrs mit dem Schwerpunkt Einzelwagenverkehr“ Infrastrukturnutzungsentgelte der Kategorie Zugbildung anteilig mit dem Fokus auf den EWB. Im Jahr 2024 ist die Evaluierung der Wirksamkeit vorgesehen.

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?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, dass eine allgemeine Innovationsförderung sinnvoller als die ausschließliche Förderung des Einzelwagenverkehrs sei?

Die Fragen 17 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Richtlinie „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr zur Förderung von Innovationen (Z-SGV)“ fördert die Bundesregierung die Erprobung und Markteinführung von Innovationen im Bereich des gesamten Schienengüterverkehrs. Zuwendungen werden im Rahmen eines Projektkostenzuschusses vergeben. Die Mittel dürfen nur im Rahmen des beantragten Projekts eingesetzt werden, was durch die Bewilligungsbehörde überprüft wird.

Der EWB profitiert zudem von dem im Rahmen des Bundesprogramms unterstützten digitalen Testfeld „Zugbildungsanlage der Zukunft“ und wird im Rahmen der „Richtlinie über eine anteilige Finanzierung der Entgelte in Serviceeinrichtungen des Schienengüterverkehrs mit dem Schwerpunkt Einzelwagenverkehr“ entlastet. Der Bund prüft laufend die Wirksamkeit der eingesetzten Förderinstrumente sowie den notwendigen Bedarf einer Förderung.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 41 und 46 bis 52 auf Bundestagsdrucksache 19/15100 verwiesen.

