

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/32031 –**

#### **Verlagerung von KEP-Verkehren auf die Schiene**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

Als Staatsunternehmen waren Bahn und Post lange Zeit eng verbunden, so dass die Deutsche Bundespost und Deutsche Post für den Großteil der Brief- und Paketsendungen auf die Transportleistungen der Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn zurückgriffen. Mit der Privatisierung der Deutschen Bundespost und der Gründung der Deutschen Post AG am 2. Januar 1995 setzte sich die Verkehrsverlagerung auf den Luftverkehr und vor allem den Straßenverkehr beschleunigt fort. Mit der Einstellung der Bahnpost zum Fahrplanwechsel am 31. Mai 1997 endete in Deutschland die Briefbeförderung auf der Schiene, womit nach rund 150 Jahren enger Verbindung zwischen Eisenbahn- und Postwesen eine Ära zu Ende ging.

Fortan nutzte die Deutsche Post AG die Schiene lediglich für einen geringen Teil der Paketbeförderung. Für den Transport der Pakete setzte bzw. setzt die Post teils eigene Züge („Parcel InterCity“) ein und nutzt auch die Regelzüge des Kombinierten Verkehrs.

Nach Gründung der Deutsche Post AG investierte das Unternehmen in ein neues Transport- und Zustellnetz, dessen Rückgrat die 36 Paket- und 82 Briefzentren bilden. Allerdings entstanden die neuen Verteilzentren für Briefe und Pakete in günstiger Lage im Fernstraßennetz; die Anbindung an die Schiene – auch die Option einer späteren „Nachrüstung“ – war bei der Standortwahl dagegen kein Kriterium. Nach Auffassung der Fragesteller wird dadurch die nunmehr angestrebte Verkehrsverlagerung auf die Schiene unnötig erschwert.

Im Frühjahr 2021 erklärte die Deutsche Post AG, für die Brief- und Paketbeförderung nunmehr wieder verstärkt auf die Schiene zu setzen. So strebt das Unternehmen im Segment der Paketdienste einen Bahnanteil von 20 Prozent an (siehe Wirtschaftswoche vom 22. April 2021).

Die Deutsche Post AG befördert mit ihrem Unternehmen DHL in Deutschland werktäglich 5,9 Millionen Pakete und kommt damit auf einen Marktanteil von 48 Prozent. Der Anteil des Schienengüterverkehrs am Sendungsaufkommen der Deutschen Post AG beträgt derzeit etwa 2 Prozent (siehe Deutsche Post AG).

1. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1995 das Aufkommen an Briefsendungen und die Anzahl von Paketsendungen entwickelt, und wie haben sich die Marktanteile der Verkehrsträger Schiene, Straße und Luft am Sendungsaufkommen entwickelt (bitte für jedes Jahr und die jeweilige Verkehrsleistung der Verkehrsträger angeben)?

Nach Auskunft der Bundesnetzagentur stellt sich die Entwicklung des Aufkommens an Brief- und Paketsendungen wie folgt dar:

Briefmengen (lizenzpflichtiger Briefbereich)\*:

1998: 15,0 Milliarden Sendungen

1999: 15,5 Milliarden Sendungen

2000: 16,6 Milliarden Sendungen

2001: 16,5 Milliarden Sendungen

2002: 16,5 Milliarden Sendungen

2003: 16,6 Milliarden Sendungen

2004: 17,0 Milliarden Sendungen

2005: 16,9 Milliarden Sendungen

2006: 17,3 Milliarden Sendungen

2007: 17,7 Milliarden Sendungen

2008: 17,4 Milliarden Sendungen

2009: 16,3 Milliarden Sendungen

2010: 16,4 Milliarden Sendungen

2011: 16,7 Milliarden Sendungen

2012: 16,3 Milliarden Sendungen

2013: 16,1 Milliarden Sendungen

2014: 15,9 Milliarden Sendungen

2015: 15,7 Milliarden Sendungen

2016: 15,0 Milliarden Sendungen

2017: 14,9 Milliarden Sendungen

2018: 14,2 Milliarden Sendungen

2019: 13,6 Milliarden Sendungen

2020 (Prognose, Stand: Januar 2021): 12,4 Milliarden Sendungen.

\* Angaben sind bei der Bundesnetzagentur erst ab 1998, dem Gründungsjahr der Behörde, verfügbar. Die Angaben der Jahre ab 2016 sind aufgrund von Anpassungen der Erhebungsmethodik nur bedingt mit den Angaben aus den Vorjahren vergleichbar (vergleiche Bundesnetzagentur, Jahresbericht 2019, Seite 95).

Paketmengen\*\*:

2010: 1,71 Milliarden Sendungen

2011: 1,85 Milliarden Sendungen

2012: 1,93 Milliarden Sendungen

2013: 2,04 Milliarden Sendungen

2014: 2,16 Milliarden Sendungen

2015: 2,33 Milliarden Sendungen

2016: 2,53 Milliarden Sendungen

2017: 2,66 Milliarden Sendungen

2018: 2,88 Milliarden Sendungen

2019: 3,06 Milliarden Sendungen

2020 (Prognose, Stand: Januar 2021): 3,59 Milliarden Sendungen.

\*\* Vor dem Jahr 2010 wurden die Sendungsmengen im Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) nicht systematisch jährlich erhoben. Die Angaben der Jahre ab 2018 sind aufgrund von Veränderungen beim Erhebungsansatz nicht unmittelbar mit den Angaben aus den Vorjahren vergleichbar.

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, wie sich das Sendungsaufkommen von Briefen und Paketen je Verkehrsträger entwickelt hat.

2. Wie viele Paketzentren, mechanisierte Zustellbasen und Briefzentren der Deutschen Post AG haben nach Informationen der Bundesregierung einen betriebsbereiten Gleisanschluss, und wie viele von diesen Paketzentren, mechanisierten Zustellbasen und Briefzentren nutzen diesen im täglichen Geschäft?

Nach Auskunft der Deutschen Post AG verfügt derzeit keine Betriebsstätte des Unternehmens über einen eigenen Gleisanschluss.

3. Wie viele Gleisanschlüsse für Paketzentren, mechanisierte Zustellbasen und Briefzentren hatte die Deutsche Bundespost zu den Stichtagen 31. Dezember 1990 und 31. Dezember 1994 betrieben bzw. genutzt?

Der Bundesregierung liegen diese Zahlen nicht vor. Auch der Deutschen Post AG liegen diese Daten nach eigener Auskunft nicht vor.

4. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Marktanteil der Verkehrsträger Schiene, Straße und Luft von 1990 bis 1994 bei der Brief- und Paketbeförderung in Deutschland entwickelt?
5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Marktanteil der Verkehrsträger Schiene, Straße und Luft bei der Brief- und Paketbeförderung seit Gründung der Deutschen Post AG bzw. der Liberalisierung des Postwesens entwickelt?

Die Fragen 4 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen dazu keine Daten vor. Auch seitens des Marktes können dazu keine Informationen bereitgestellt werden.

6. Wie viele Gleisanschlüsse hat die Deutsche Post AG seit dem 2. Januar 1995 zurückgebaut bzw. bei wie vielen die Bedienung eingestellt (bitte für jedes Jahr seit Gründung der Deutschen Post AG angeben)?

Der Bundesregierung liegen diese Zahlen nicht vor. Auch das Unternehmen Deutsche Post AG kann diese Zahlen nach eigenen Angaben ohne aufwendige Recherche nicht ermitteln.

7. Wie viele der neu- oder umgebauten Paketzentren, mechanisierten Zustellbasen und Briefzentren haben seit Gründung der Deutschen Post AG einen Gleisanschluss erhalten?

Nach Auskunft der Deutschen Post AG verfügt keine Betriebsstätte über einen eigenen Gleisanschluss.

8. Wie viele Paketzentren, mechanisierte Zustellbasen und Briefzentren der Deutschen Post AG, welche keinen Gleisanschluss besitzen, sind in der Nähe von bereits existierender Eisenbahninfrastruktur und ließen sich nach Kenntnis der Bundesregierung vergleichsweise einfach wieder an das Schienennetz anbinden?

Nach Auskunft der Deutschen Post AG könnten zwei Standorte vergleichsweise einfach an das Schienennetz angebunden werden.

9. Hat die Deutsche Post AG nach Kenntnis der Bundesregierung Aktivitäten entwickelt, um die Standorte ihrer Verteilzentren auf eine mögliche Anbindung an das Schienennetz hin zu untersuchen?

Wenn ja, welche Untersuchungen haben dazu stattgefunden bzw. sind geplant, und welche Erkenntnisse haben die Untersuchungen erbracht?

12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von den Plänen der Deutschen Post AG, den Marktanteil bei der Brief- und Paketbeförderung zu erhöhen, und welche konkreten Maßnahmen sind demnach geplant?
13. Beabsichtigt die Deutsche Post AG in diesem Zusammenhang die Inanspruchnahme der Gleisanschlussförderung, um stillgelegte Gleisanschlüsse zu reaktivieren und neue Gleisanschlüsse zu Verteilzentren zu schaffen?
14. Wenn ja, für wie viele Gleisanschlüsse bzw. Verteilzentren hat die Deutsche Post AG entsprechende Anträge zur Inanspruchnahme der Gleisanschlussförderung gestellt, bzw. welche Voruntersuchungen haben in diesem Zusammenhang bereits stattgefunden?

Die Fragen 9 und 12 bis 14 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat die Deutsche Post AG grundsätzlich das Ziel, die Zusammenarbeit mit Bahnunternehmen, insbesondere mit der Deutschen Bahn AG, auszubauen. Dazu sei es nach Angaben des Unternehmens nicht zwingend notwendig, Standorte mit einem unmittelbaren Schienenanschluss zu versehen, es würde auch die Nutzung bestehender Bahnhofsinfrastruktur in Betracht kommen.

Die Deutsche Post AG hat nach eigenen Angaben bereits eine Reihe von Standorten im Hinblick auf eine Anbindung an das Schienennetz untersucht; weitere Detailuntersuchungen zu einzelnen Standorten würden derzeit noch andauern. Eine abschließende Bewertung, ob und gegebenenfalls welche Betriebsstandorte künftig direkt mit einem Gleisanschluss versehen werden könnten, liegt dem Unternehmen noch nicht vor.

Bisher hat die Deutsche Post AG beim Bund keine Anträge auf Anschlussförderung gestellt oder Fördermittel in Anspruch genommen; der Bundesregierung sind aus den oben genannten Gründen auch keine Absichten dazu bekannt.

10. In welchen standardisierten Transportbehältnissen findet der Transport im Hauptlauf von Briefen und Paketen nach Kenntnis der Bundesregierung statt (bitte alle verwendeten Arten aufzählen)?

Nach Informationen der Deutschen Post AG werden Briefsendungen im Hauptlauf, d. h. im Transport zwischen den Briefzentren über große Strecken, in der Regel in sogenannten Rollbehältern mit LKW befördert. Paketsendungen werden laut Deutsche Post AG im Hauptlauf in der Regel lose oder in Rollbehältern mittels LKW-Wechselbrücken transportiert.

11. Welche dieser Transportbehältnisse lassen sich entweder nur auf einem Lkw, nur auf einem Eisenbahnwaggon oder sowohl auf einem Eisenbahnwaggon als auch auf einem Lkw transportieren, und welche Arten von Tragwagen werden dafür nach Kenntnis der Bundesregierung benötigt?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor. Die Kompatibilität der Transportbehältnisse ist nach Angabe der Branche zudem nicht der einzig ausschlaggebende Faktor für den Bahntransport von Postsendungen. Zu berücksichtigen sind auch kurze Laufzeiten für Brief- und Paketsendungen, welche in diesem Dienstleistungssektor ein wesentliches Qualitätsmerkmal darstellen.

15. Hat die Bundesregierung Kenntnis von einer verstärkten Kooperation zwischen Deutscher Post AG und DB Cargo oder anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, um die genannten Verlagerungsziele zu erreichen?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind geplant?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG strebt die Deutsche Post AG an, den Anteil der auf der Schiene beförderten Paketsendungen von 2 Prozent auf 20 Prozent zu erhöhen. Dazu haben die DB Cargo AG und die Deutsche Post DHL Group einen privatwirtschaftlichen Vertrag geschlossen.

16. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung entwickelt, um Flächen für neue Zugangsstellen des Schienengüterverkehrs – insbesondere großflächige Anlagen des Kombinierten Verkehrs – zu sichern, um eine bahnfremde Nutzung solcher Flächen zu unterbinden?

Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr wurde erörtert, wie nicht genutzte Eisenbahnverkehrsflächen für eine spätere Nutzung für den Güterverkehr insbesondere in Städten erhalten bleiben können. Die Entscheidungsfindung dauert an.

17. Welches Potential birgt das Flächenportfolio der DB AG, um neue Anlagen des Kombinierten Verkehrs oder andere Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr einzurichten, und welche Untersuchungen hat die DB AG dazu angestellt, bzw. welche Untersuchungen sind dazu geplant?
18. Welche neuen Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr untersucht bzw. plant die DB AG derzeit auf eigenen Flächen, und welche Planungen für neue Zugangsstellen sollen bis 2025 angestoßen werden (bitte Art der Zugangsstelle und Größe der Anlage genau beschreiben)?

Die Fragen 17 und 18 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG werden die zukünftige Ausrichtung des Kerngeschäftes und Potenziale betrachtet; eingeschlossen ist eine Betrachtung der vorhandenen Flächen und des Flächenbedarfs. Die Deutsche Bahn AG verkauft deshalb keine Flächen, bei denen künftig ein Eigenbedarf bestehen könnte.



