

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Aktuelle Lage der DB Cargo AG**

Nach wie vor schreibt die Schienengüterverkehrstochter der DB AG, die DB Cargo AG, hohe Verluste (vgl. [www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/db-schenker-mit-rekordgewinn-db-cargo-mit-hohem-verlust.html](http://www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/db-schenker-mit-rekordgewinn-db-cargo-mit-hohem-verlust.html)). Laut dem kürzlich vorgestellten Integrierten Zwischenbericht der Deutschen Bahn AG (DB AG) weist das EBIT bei der DB Cargo AG von Januar bis Juli 2023 ein Minus in Höhe von 195 Mio. Euro aus. Insgesamt hat der Systemverbund Bahn in den ersten sechs Monaten 2023 einen Verlust von 339 Mio. Euro verzeichnet (vgl. [www.deutschebahn.com/de/presse/suche\\_Medienpakete/DB-Konzern-erzielt-trotz-wirtschaftlich-schwierigen-Umfelds-im-ersten-Halbjahr-2023-positive-s-operatives-Ergebnis-10961288](http://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/DB-Konzern-erzielt-trotz-wirtschaftlich-schwierigen-Umfelds-im-ersten-Halbjahr-2023-positive-s-operatives-Ergebnis-10961288)).

Forderungen an die DB Cargo AG, profitabel zu werden, bestehen nach Auffassung der Fragesteller nicht nur seitens der Politik, sondern auch seitens der DB AG. So stellte der Vorstand Finanzen und Logistik beim DB-Konzern in einem Interview kürzlich fest: „Ein zweiter wichtiger Baustein ist, dass DB Cargo produktiver werden muss. [...] Bei den Verlusten, die wir derzeit bei DB Cargo haben, darf es auf keinen Fall bleiben“ (vgl. [www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/db-cargo-muss-produktiver-werden.html](http://www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/db-cargo-muss-produktiver-werden.html)).

Wir fragen die Bundesregierung :

1. Wie soll der im Koalitionsausschuss Ende März 2023 beschlossene Investitionsbedarf von rund 45 Mrd. Euro bis 2027 für die DB AG finanziert werden?
2. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Lage der DB Cargo AG und die hohen Verluste, die das Unternehmen nach wie vor einfährt?
3. Wie sieht die Bundesregierung die Zukunft der DB Cargo AG, und wie soll das Unternehmen in Zukunft unterstützt werden?
4. Wie soll das „Transformationsprogramm“ für die DB Cargo AG, das die Vorstandschefin des Unternehmens vor Kurzem vorgestellt hat (vgl. [www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-gueterverkehr-wissing-rot](http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-gueterverkehr-wissing-rote-zahlen-1.5966488?reduced=true#:~:text=Der%20G%C3%BCterverkehrstochter%20der%20Bahn%2C%20der,zu%20einem%20derartigen%20Kahlschlag%20kommt.), der DB Cargo AG konkret bei der Bewältigung der angespannten Finanzlage helfen (bitte detailliert auflühren)?</a></li><li>5. Welche Einschnitte und organisatorischen Veränderungen enthalten das Sanierungsprogramm für die DB Cargo AG im Detail, und wie soll dieses Sanierungsprogramm die Profitabilität des Unternehmens steigern (vgl. <a href=)).

e-zahlen-1.5966488?reduced=true#:~:text=Der%20G%C3%BCterverkehrs tochter%20der%20Bahn%2C%20der,zu%20einem%20derartigen%20Kahlschlag%20kommt)?

6. Welche wesentlichen Punkte enthält das angepasste Konzept der Bundesregierung zur Ausgestaltung und Durchführung der geplanten Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs (EWV)?
7. Wie hat sich die Anzahl der bedienten Gleisanschlüsse der DB Cargo AG in Deutschland zwischen 2012 und 2022 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
8. Wie viele der in Deutschland bestehenden Gleisanschlüsse werden für den EWV genutzt (bitte detailliert tabellarisch auführen)?
9. Will die Bundesregierung dafür sorgen, dass Gleisanschlüsse wieder attraktiver und gestärkt werden, und wenn ja, wie?
10. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der im Jahr 2021 überarbeiteten Gleisanschluss-Förderrichtlinie?
  - a) Wie viele positive Bescheide zum Neu- und Ausbau sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen gab es im Rahmen der Förderrichtlinie 2022?
  - b) Welche Faktoren verhindern nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin die Inbetriebnahme von Gleisanschlüssen?
11. Welcher Anteil der Betriebs- und Verkehrsleistung sowie des Verkehrsaufkommens im EWV entfiel 2022 auf die DB Cargo AG?
12. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, welche Defizite beim Betreiben des Einzelwagenverkehrs für die DB Cargo AG entstehen?
  - a) Wenn ja, wie setzen sich die Defizite im Einzelwagenverkehr bei der DB Cargo AG im Detail zusammen (bitte entsprechend der Sondererhebung Einzelwagenverkehr der Bundesnetzagentur 2022 ([www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen\\_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/Sondererhebung/EWV\\_Bericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/Sondererhebung/EWV_Bericht.pdf?__blob=publicationFile&v=1), S. 9) nach Hauptlauf, Vor- und Nachlauf und Wagenübergänge aufschlüsseln)?
  - b) Wenn nein, warum nicht?
13. Plant die DB Cargo AG, den Einzelwagenverkehr wirtschaftlich zu betreiben, und wenn ja, ab wann?
14. Wie erklärt die Bundesregierung, dass private Wettbewerber der DB Cargo AG „leicht schwarze Zahlen“ schreiben, wohingegen die DG Cargo AG defizitär ist (vgl. <https://die-gueterbahnen.com/news/der-bund-muss-das-selbstzerstoerungsprogramm-bei-dbcargo-stoppen.html>)?
15. Teilt die Bundesregierung die Kritik der Schienenbranche und der Konkurrenten der DB Cargo AG, dass das Unternehmen das System des Einzelwagenverkehrs nicht effizient betreibt, und wenn nein, warum nicht?
16. Wie kommt die DB Cargo AG auf die Höhe der notwendigen Finanzmittel zur Unterstützung des EWV von aktuell 350 Mio. Euro, während der Vorstandsvorsitzende der DB AG das Defizit 2019 auf 140 Mio. Euro bezifferte (vgl. <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/db-cargo-faehrt-nach-hoeheren-verlust-ein>)?

17. Wie erklärt die Bundesregierung die Vervierfachung des Anteils des EWW am negativen Ergebnis der DB Cargo AG von 140 Mio. Euro im Jahr 2019 auf 442 Mio. Euro im Jahr 2022?
  - a) Wie erklärt die Bundesregierung diese Steigerung vor dem Hintergrund der 2018 begonnenen Trassenpreisförderung und der Anlagenpreisförderung?
  - b) Sind diese beiden Förderungen für die DB Cargo AG aus Sicht der Bundesregierung nicht ausreichend und/oder nicht effektiv?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit einer Alternative zum jetzigen Betrieb des Einzelwagenverkehrs, beispielsweise durch ein „Hub-System in die Fläche“ wie es z. B. in der Schweiz etabliert ist?
19. Wodurch hat die DB Cargo AG im Jahr 2022 416 Mio. Euro Verlust durch andere Geschäftssegmente als den Einzelwagenverkehr gemacht, und wie setzt sich dieser Verlust pro Geschäftsbereich zusammen (bitte nach Geschäftsbereich aufschlüsseln)?
20. Welche eigenen Anstrengungen unternimmt die DB Cargo AG, um den Ganzzugverkehr und Kombinierten Verkehr profitabler zu betreiben?
21. An welchen europäischen und außereuropäischen Güterbahnen ist die DB Cargo AG seit wann und in welchem Umfang beteiligt (bitte Umfang der Beteiligung angeben und seit wann die Beteiligung besteht)?
22. Plant die DB Cargo AG derzeit weitere Auslandsaktivitäten im Schienengüterverkehr, wenn ja, welche Beteiligungen oder Zukäufe werden derzeit für wann genau geplant und konkret vorbereitet, und welche Investitionen plant die DB Cargo AG jeweils in den Jahren 2024 bis 2027, und wenn nein, warum nicht?
23. In welchen europäischen bzw. außereuropäischen Staaten sind Tochtergesellschaften der DB Cargo AG aktiv, und welchen Umsatz und welche Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erzielten diese Auslandsgesellschaften zwischen 2012 und 2022 (bitte je Tochtergesellschaft für die erfragten Zeiträume differenziert aufschlüsseln)?
24. Wie hat sich das Güteraufkommen und die Verkehrsleistung von DB Cargo AG (in Millionen Tonnen beförderte Güter, in Tonnenkilometern, durchschnittliche Auslastung je Zug) zwischen 2012 und 2022 entwickelt, und wie haben sich die Anteile der Verkehrsleistung im innerdeutschen und im europäischen Verkehr entwickelt (bitte nach Jahren sowie nach innerdeutschem und europäischem Verkehr aufschlüsseln)?
25. Welche Höhe an Investitionen hat die DB Cargo AG zwischen 2017 und 2022 in den Bestand von Triebfahrzeugen (Tfz) und Güterwagen der DB Cargo AG investiert (bitte nach Antriebsarten differenzieren und nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?
26. Wie weit ist die fahrzeugseitige Ausrüstung der Triebfahrzeuge der DB Cargo AG mit ETCS (Europäisches Zugbeeinflussungssystem) fortgeschritten?
27. Wie viele Triebfahrzeuge sind mit ETCS Level 2 ausgerüstet, und bis wann soll die Umrüstung der Bestandsflotte abgeschlossen werden (bitte angeben, welcher Anteil des Tfz-Bestands bereits mit ETCS ausgerüstet ist)?
28. Wie haben sich der Güterwagenbestand und die durchschnittliche Laufleistung der Güterwagen der DB Cargo AG über alle Segmente zwischen 2012 und 2022 entwickelt (ggf. Laufleistung nach Ganzzugverkehr, Kombiniertes Verkehr, Einzelwagenverkehr differenzieren)?

29. Wie hat sich das Durchschnittsalter der Güterwagenflotte der DB Cargo AG zwischen 2012 und 2022 entwickelt (bitte nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?
30. Mit welchen Maßnahmen will die DB Cargo AG den Dieselkraftstoffverbrauch bis 2030 weiter reduzieren (bitte Maßnahmen mit jeweiligem Minderungseffekt unterlegen und Zielwerte für den Verbrauch im Jahr 2030 angeben)?
31. Wie hat sich die Pünktlichkeit von DB Cargo AG zwischen 2012 und 2022 entwickelt (bitte nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?
32. Wie haben sich Gesamtumsatz, Umsatz (bereinigt), EBITDA-bereinigt (EBITDA = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), EBIT-bereinigt (EBIT = Gewinn vor Zinsen und Steuern), der Bruttogewinn und der Nettogewinn von DB Cargo AG zwischen 2012 und 2022 entwickelt (bitte nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?
33. Wie haben sich die Abschreibungen von DB Cargo AG zwischen 2012 und 2022 entwickelt (bitte nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?

Berlin, den 21. September 2023

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**