

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/8624 –

Aktuelle Lage der DB Cargo AG

Vorbemerkung der Fragesteller

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). 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-positives-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).

1. Wie soll der im Koalitionsausschuss Ende März 2023 beschlossene Investitionsbedarf von rund 45 Mrd. Euro bis 2027 für die DB AG finanziert werden?

Es ist beabsichtigt, den Investitionsbedarf anteilig durch Haushaltsmittel des Einzelplans 12, durch Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds, durch einen Eigenbetrag der Deutschen Bahn (DB AG) sowie durch eine Eigenkapitalerhöhung zu decken.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Lage der DB Cargo AG und die hohen Verluste, die das Unternehmen nach wie vor einfährt?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist der Schienengüterverkehr (SGV) ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr. Die Erhö-

hung des Marktanteils des SGV am gesamten Verkehrsaufkommen ist ein wesentliches verkehrspolitisches Ziel, konkret soll der Anteil in Deutschland von heute rund 19 auf 25 Prozent erhöht werden. Die Bundesregierung hat daher ein Interesse an wirtschaftlich robusten und auf Wachstum ausgerichteten Güterbahnen, darunter der DB Cargo AG (DB Cargo) als größte Güterbahn.

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Cargo mit der Strategie „Starke Cargo“ im Jahr 2020 auf ein starkes Mengenwachstum gesetzt. Elementares Ziel der DB Cargo sei es demnach, Transporte von der Straße auf die klimafreundlichere Schiene zu verlagern. Definierter Anspruch sei es, grün und leistungsfähig zu sein und in den ersten fünf Jahren mit bis zu zweistelligen Prozentsätzen zu wachsen.

Im Jahr 2022 konnte die DB Cargo etwa 0,5 Prozent weniger Verkehrsleistungen (84 468 Mio. tkm) erbringen als im Jahr zuvor. Dies sei maßgeblich auf Verfügbarkeitsprobleme und fehlende Kapazitäten auf der deutschen Schieneninfrastruktur zurückzuführen, die im Jahr 2022 zu extremen externen Disruptionen geführt hätten. Weiterhin habe diese Situation dazu geführt, dass DB Cargo der Belastung ihrer Betriebsqualität mit einem zusätzlichen Ressourceneinsatz gegensteuern musste. Die Maßnahmen zur Stützung der Betriebsqualität wären erforderlich, denn der langfristige Erfolg einer Verlagerung von Verkehren auf die Schiene hänge wesentlich von der Verlässlichkeit von Verkehrsleistungen ab.

3. Wie sieht die Bundesregierung die Zukunft der DB Cargo AG, und wie soll das Unternehmen in Zukunft unterstützt werden?

Mit Blick auf ihre klima- und verkehrspolitischen Ziele hat die Bundesregierung zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung der gesamten Schienengüterverkehrsbranche auf den Weg gebracht. Der „Masterplan Schienengüterverkehr“ hat dafür die Grundlage geschaffen. Die Bundesregierung hat ein ganzheitliches Konzept zur Stärkung der Branche entwickelt. Wesentliche Elemente sind – neben der Verbesserung der Infrastruktur – die Förderung der Trassenpreise im SGV, die Förderung der Anlagenpreise im Bereich der Zugbildung, die Förderung der Betriebskosten im Einzelwagenverkehr (EWV; siehe Antwort zu Frage 6), das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Gleisanschlussförderung und die Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV). Insgesamt zielt die Bundesregierung auf ein Level Playing Field zwischen den Verkehrsträgern ab.

Im Rahmen des „Runden Tisches Schienengüterverkehr“ und der „AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“ findet ein intensiver Austausch mit Branchenvertretern statt. Die Bundesregierung hat auf dieser Basis dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages ein Konzept zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs ab 2024 vorgelegt. Aus Sicht der Bundesregierung ist es dabei für die Zukunft des SGV entscheidend, Maßnahmen in den Handlungsfeldern leistungsfähige Infrastruktur, Zugang zum Netz, Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des SGV im Allgemeinen und des EWV im Besonderen sowie Modernisierung und Förderung von Innovationen voranzutreiben.

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-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 aufführen)?
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. 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)?
20. Welche eigenen Anstrengungen unternimmt die DB Cargo AG, um den Ganzzugverkehr und Kombinierten Verkehr profitabler zu betreiben?

Die Fragen 4, 5 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Vorstand der DB Cargo hat ein Transformationsprogramm aufgesetzt, um DB Cargo zu einem nachhaltig wirtschaftlichen Unternehmen mit branchenüblichen Renditen zu machen. Zentraler Aspekt ist dabei die Komplexitätsreduzierung in der Durchführung der Verkehre in allen drei Segmenten (Ganzzugverkehr, EKV und KV). Um den aktuellen Herausforderungen seitens der Infrastruktur und den zu erwartenden externen Disruptionen zu begegnen, wird die Betriebsabwicklung vereinfacht. Die Verringerung der Komplexität kann entsprechend mit einer angepassten Anzahl an Mitarbeitenden im administrativen und produktiven Overhead einhergehen. Da die DB AG insgesamt weiterhin einen Bedarf an Personalaufwuchs hat, ist vorgesehen, in diesem Fall Mitarbeitende über den internen Arbeitsmarkt des Konzerns in anderen Bereichen weiter zu beschäftigen. Kündigungen sind daher nicht vorgesehen.

6. Welche wesentlichen Punkte enthält das angepasste Konzept der Bundesregierung zur Ausgestaltung und Durchführung der geplanten Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs (EKV)?

Zum Konzept wird verwiesen auf den am 14. August 2023 zu Ausschussdrucksache 20(8)3642neu an den Haushaltsausschuss übermittelten Bericht des BMDV vom 2. August 2023 (BMF-Vorlage Nr. 244/2023).

7. Wie hat sich die Anzahl der bedienten Gleisanschlüsse der DB Cargo AG in Deutschland zwischen 2012 und 2022 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Die Anzahl der bedienten Güterverkehrsstellen durch DB Cargo hat sich wie folgt entwickelt:

2012: 2 312,
2013: 2 309,
2014: 2 261,
2015: 2 240,
2016: 2 206,

2017: 2 190,
2018: 2 193,
2019: 2 238,
2020: 2 241,
2021: 2 260,
2022: 2 279.

8. Wie viele der in Deutschland bestehenden Gleisanschlüsse werden für den EHV genutzt (bitte detailliert tabellarisch auflühren)?

Die Bundesregierung nimmt Bezug auf von der DB AG übermittelte Daten aus dem Konzern: Zur Sicherstellung der Flächenbedienung betreibt die DB Cargo ein EHV-Netzwerk mit ca. 1 350 Punkten zur Zugbildung (9 Rangierbahnhöfen, 23 Knotenbahnhöfen, 112 Satelliten mit Rangiermitteln, 1 206 Satelliten ohne Rangiermittel), die 1 566 bediente Gleisanschlüsse verknüpfen.

9. Will die Bundesregierung dafür sorgen, dass Gleisanschlüsse wieder attraktiver und gestärkt werden, und wenn ja, wie?

Die Bundesregierung wird die geltende Anschlussförderung im engen Austausch mit dem Schienengüterverkehrssektor und dem Eisenbahn-Bundesamt als Bewilligungsbehörde fortentwickeln und so Neu- und Ausbau, Reaktivierung und Ersatz von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des SGV attraktiver machen. Dazu wird derzeit eine Evaluierung vorbereitet.

10. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der im Jahr 2021 überarbeiteten Gleisanschluss-Förderrichtlinie?

Aus Sicht der Bundesregierung wurde mit der seit 1. März 2021 geltenden überarbeiteten Anschlussförderrichtlinie auf Grund bisheriger Rückmeldungen aus dem Sektor die richtige Richtung bei der Förderung eingeschlagen. Weitere Rückschlüsse wird die Evaluierung der Anschlussförderrichtlinie erbringen.

- a) Wie viele positive Bescheide zum Neu- und Ausbau sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen gab es im Rahmen der Förderrichtlinie 2022?

Im Jahr 2022 wurden ein Förderbescheid für Neubau, sieben für Ausbau, sechs für Reaktivierung sowie acht Förderbescheide für Ersatz erlassen.

- b) Welche Faktoren verhindern nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin die Inbetriebnahme von Gleisanschlüssen?

Der Bundesregierung sind die Gründe, auf deren Basis Unternehmen letztlich ihre Entscheidungen gegen die Schaffung von Gleisanschlüssen treffen, nicht bekannt.

11. Welcher Anteil der Betriebs- und Verkehrsleistung sowie des Verkehrsaufkommens im EWV entfiel 2022 auf die DB Cargo AG?

Auf die DB Cargo entfiel im Jahr 2022 ein Anteil von rund 90 Prozent der Verkehrsleistung im EWV.

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, S. 9) nach Hauptlauf, Vor- und Nachlauf und Wagenübergänge aufschlüsseln)?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
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)?

Die Fragen 12 bis 12b und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in diesen Fragen erbetenen Informationen können nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB Cargo betroffen sind. Diese sensiblen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse betreffen auch das fiskalische Interesse des Bundes. Ihre Offenlegung – insbesondere in der angefragten Detailtiefe – würde das wirtschaftliche Handeln der DB Cargo deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen.

Die Kenntnis der erfragten detaillierten und umfassenden Informationen zur Zusammensetzung der Defizite im EWV ermöglicht es inter- und intramodalen Wettbewerbern von DB Cargo, ihre Tätigkeit zum Nachteil des Unternehmens auszurichten. Sie erhalten dadurch Transparenz über interne Finanz- und Geschäftszahlen und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens, die die Wettbewerber in Zukunft nutzen können, um dies bei künftigen Verhandlungen wie zum Beispiel bei Angeboten für neue Kunden aber auch für ihre strategische Aufstellung zu nutzen, um DB Cargo zu schädigen und z. B. zu unterbieten, während gleichzeitig DB Cargo keine Möglichkeit hat, an vergleichbare Informationen über ihre Wettbewerber zu gelangen. Kenntnisse über interne Finanzkennzahlen lassen Rückschlüsse auf die internen Organisationsstrukturen in einzelnen Geschäftsfeldern zu. Diese Informationen sind für die Konkurrenten relevant, um bei der Bewerbung um Aufträge ihre eigenen Kalkulationen anzustellen. Verluste von Aufträgen führen bei der DB Cargo zu sinkenden Marktanteilen und Umsatzeinbußen.

Im Rahmen der Abwägung stellt es einen angemessenen Ausgleich zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch und den dargestellten besonders sensiblen Geschäftsgeheimnissen der DB Cargo dar, wenn die angefragten Informationen in der Geheimschutzstelle des Bundestags hinterlegt werden. Die Bundesregierung hat die erbetenen Informationen als Verschlusssache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

13. Plant die DB Cargo AG, den Einzelwagenverkehr wirtschaftlich zu betreiben, und wenn ja, ab wann?

Die DB Cargo plant, den EWV ab 2025 mit einem positiven operativen Ergebnis (EBIT) zu betreiben. Dafür ist die wettbewerbsneutrale Betriebskostenförderung für den EWV ein zentrales Element, bis die erwarteten Effekte der Automatisierung und Digitalisierung eintreten.

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>)?

Wettbewerber der DB Cargo auf der Schiene sind weit überwiegend in den Segmenten Ganzzugverkehr und KV aktiv. Im EWV gibt es aufgrund seiner Nicht-Auskömmlichkeit bisher wenig Wettbewerb. Dort wo Wettbewerber im EWV aktiv sind, konzentrieren sie sich auf ausgewählte Transportaufträge und hängen meistens EWV-Wagen(-gruppen) an ihre Systemverkehre an. Sie sind deshalb in der Lage, auch im EWV schwarze Zahlen zu schreiben. Die DB Cargo betreibt hingegen ein flächendeckendes EWV-Netzwerkangebot und bündelt breit gestreute Mengen in einem sehr fixkostenlastigen Transportsystem. Die Preisgestaltung im EWV erfolgt allerdings für ca. 90 Prozent der Mengen im Wettbewerb zum Lkw, dessen Transportkosten deutlich niedriger liegen, da nur ca. 10 Prozent der transportierten Güter nicht auf der Straße transportiert werden dürfen. Aus der Kombination von hohen Fixkosten und niedrigen Preisobergrenzen resultieren rote Zahlen in den Nahbereichen der DB Cargo und auch teilweise nicht wirtschaftlich abbildbare Fernverkehrsrelationen.

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?

Die Bundesregierung hat großes Interesse daran, einen bedarfsgerechten und kundenorientierten EWV in Deutschland zu erhalten. Für die Industrie, insbesondere die mittelständische, ist dieses System von zentraler Bedeutung. Um das Gesamtsystem wirksam zu betreiben, bedarf es nach den gegenwärtigen Produktionskonzepten im EWV in der Regel mehrstufiger Sammel- und Verteilprozesse, die in Deutschland derzeit nur von der DB Cargo durchgeführt werden.

Um auch von diesen Verkehren die Wirtschaftlichkeit sicherzustellen, ist die Förderung der Anschlussfahrten vorgesehen.

Der EWV hat im Vergleich zum Lkw einen systemischen Nachteil bei der Bedienung von Güterverkehrsstellen mit einem Aufkommen von weniger als 2 000 Wagen pro Jahr. In diesem Bereich sind DB Cargo und Dritt-Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv. Um das Angebot solcher Verkehre zu erhöhen, ist die Förderung der Bedienfahrten vorgesehen.

16. Wie kommt die DB Cargo AG auf die Höhe der notwendigen Finanzmittel zur Unterstützung des EWB 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-noch-hoeheren-verlust-ein>)?

Die DB Cargo hat bestehende Modelle zur Betriebskostenförderung des EWB in Nachbarländern wie Österreich und Frankreich untersucht. Die Anwendung dieser in der EU etablierten EWB-Fördermodelle auf Deutschland ergibt laut Auskunft von DB Cargo eine jährliche Gesamtförderung des EWB von ca. 350 Mio. Euro.

17. Wie erklärt die Bundesregierung die Vervierfachung des Anteils des EWB 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?

Die Fragen 17 bis 17a werden gemeinsam beantwortet.

Das negative EBIT der DB Cargo betrug 2019 im EWB -199 Mio. Euro. Dieser Betrag hat sich bis 2022 nicht vervierfacht, sondern etwas mehr als verdoppelt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass DB Cargo die Herausforderungen der Schieneninfrastruktur und daraus resultierende Belastung der Betriebsqualität im Jahr 2022 mit einem hohen zusätzlichen Ressourceneinsatz ausgeglichen hat. Denn die Bereitschaft der Kunden zur langfristigen Verlagerung ihrer Transporte auf die Schiene hängt maßgeblich von ausreichender Leistungsqualität ab. Dadurch sind die Betriebskosten der DB Cargo bei unveränderten Erlösen deutlich gestiegen, was das EBIT im Vergleich zu 2019 verschlechtert hat.

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?

In allen Staaten, in denen EWB betrieben wird, steht der Betrieb vor erheblichen wirtschaftlichen Herausforderungen. In Deutschland liegt der Betrieb in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Bundesregierung ist im Austausch mit anderen europäischen Staaten einschließlich der Schweiz zu Möglichkeiten der Unterstützung und zu einer wirtschaftlich nachhaltigen Weiterentwicklung des EWB. In der Schweiz gibt es bisher eine der deutschen Anlagenpreisförderung vergleichbare Unterstützung des EWB. Die Überlegungen auf Seiten der Schweiz zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport einschließlich des dortigen sog. Einzelwagenladungsverkehrs sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher nicht abgeschlossen.

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)?

Die DB Cargo ist in Europa seit dem Jahr 2000 über eigene Gesellschaften aktiv. Beteiligungen an europäischen oder außereuropäischen Güterbahnen bestehen nicht.

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?

Nach Auskunft der DB AG sind die Planungen der DB Cargo für den Mittelfristzeitraum 2024 bis 2028 noch nicht abgeschlossen.

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)?

Die DB AG zufolge hat sich der Umsatz (in Mio. Euro) der europäischen bzw. außereuropäischen Tochtergesellschaften wie folgt entwickelt.

Gesellschaft	Land	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DB Cargo UK	Großbritannien	500,5	498,2	520,9	499,4	372,7	334,9	316,5	319,1	263,0	347,3	349,1
DB Cargo France	Frankreich	184,8	197,7	196,5	195,8	171,0	148,6	146,1	144,7	134,1	140,4	144,7
Transfesa	Spanien	174,5	183,7	203,9	218,7	199,9	184,1	177,0	211,4	220,9	220,1	254,2
DB Cargo Nederland N.V.	Niederlande	151,8	144,3	115,4	117,1	124,6	120,8	129,5	122,7	109,7	106,7	104,2
DB Cargo Schweiz GmbH	Schweiz	6,6	8,5	8,6	11,8	17,5	20,0	17,7	22,0	18,6	27,0	23,8
DB Cargo Scandinavia A/S	Dänemark	68,0	65,9	58,6	59,2	67,0	67,5	69,0	70,8	75,1	60,1	63,1
DB Cargo Belgium BV	Belgien	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	31,4	50,5	46,9	46,2
DB Cargo Italia S.r.l.	Italien	56,5	40,0	38,8	42,3	47,1	49,8	50,5	64,9	57,6	66,0	75,9
DB Cargo Polska S.A. Group	Polen	233,8	188,2	188,9	198,9	190,9	212,8	216,3	226,3	214,7	227,6	274,0
DB Cargo Romania S.R.L.	Rumänien	20,2	27,0	33,0	37,1	40,7	39,8	44,0	49,0	52,0	54,5	71,6

DB Cargo Hungaria Kft.	Ungarn	4,6	5,6	8,7	10,5	9,0	9,2	11,6	11,0	10,7	12,6	19,7
DB Cargo Bulgaria EOOD (C)	Bulgarien	9,3	12,4	14,6	18,0	15,6	12,0	12,0	10,6	10,1	10,7	12,5

Die DB AG zufolge hat sich die Verkehrsleistung (in Mio. Tonnenkilometer) der europäischen bzw. außereuropäischen Tochtergesellschaften wie folgt entwickelt.

Gesellschaft	Land	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DB Cargo UK	Großbritannien	10.510	11.069	10.910	9.410	8.030	7.599	6.999	6.845	5.851	6.373	5.559
DB Cargo France	Frankreich	5.352	5.831	5.504	5.723	5.124	4.828	4.212	4.287	3.602	4.435	4.201
Transfesa	Spanien	573	1.141	935	901	908	828	699	774	743	754	775
DB Cargo Nederland N.V.	Niederlande	4.112	3.737	3.695	4.038	4.062	4.056	3.954	3.700	3.390	3.678	3.567
DB Cargo Schweiz GmbH	Schweiz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	840
DB Cargo Scandinavia A/S	Dänemark	2.164	2.182	2.044	1.933	2.151	2.215	2.176	2.180	2.231	1.912	1.979
DB Cargo Belgium BV	Belgien	0	0	0	0	0	0	0	557	854	1.023	947
DB Cargo Italia S.r.l.	Italien	891	793	784	875	927	943	1.044	1.126	1.187	1.478	1.372
DB Cargo Polska S.A. Group	Polen	2.692	2.838	2.351	2.468	2.518	2.770	3.186	3.041	2.540	2.737	3.500
DB Cargo Romania S.R.L.	Rumänien	741	924	1.170	1.228	1.661	1.406	1.431	1.493	1.689	1.650	1.565
DB Cargo Hungaria Kft.	Ungarn	0	52	105	198	163	139	120	90	126	196	220
DB Cargo Bulgaria EOOD (C)	Bulgarien	316	445	555	631	523	301	247	210	232	292	336

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)?

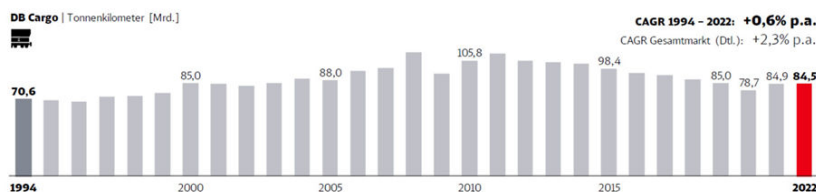
Die Güterverkehrsleistung (in Mrd. Tonnenkilometer) der DB Cargo in Deutschland hat sich nach Angaben der DB AG wie folgt entwickelt.

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
110,1	112,6	112,6	116,6	128,9	131,2	130,0	129,2	119,8	131,0

Der Marktanteil (in Prozent auf Basis Tonnenkilometer) der DB Cargo in Deutschland hat sich nach Angaben der DB AG wie folgt entwickelt.

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
71,4	66,8	66,4	60,9	49,5	47,5	45,1	43,2	43,3	42,8

Die Verkehrsleistung der DB Cargo in Europa hat sich nach Angaben der DB AG wie folgt entwickelt.



Die Abbildung zeigt die Entwicklung der Verkehrsleistung in Europa.

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)?

Nach Auskunft der DB AG gab es 2017 bis 2022 folgende Investitionen in den Bestand an Triebfahrzeugen.

2017: 172 Mio. Euro,

2018: 409 Mio. Euro,

2019: 93 Mio. Euro,

2020: 61 Mio. Euro,

2021: 50 Mio. Euro,

2022: 115 Mio. Euro.

Nach Auskunft der DB AG gab es 2017 bis 2022 folgende Investitionen in den Bestand an Güterwagen:

2017: 69 Mio. Euro,

2018: 86 Mio. Euro,

2019: 249 Mio. Euro,

2020: 220 Mio. Euro,

2021: 87 Mio. Euro,

2022: 120 Mio. Euro.

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)?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Bereits 323 Lokomotiven und damit ca. 15 Prozent der Lokomotivflotte der DB Cargo verfügen über eine ETCS-Fahrzeugausrüstung gemäß ETCS Baseline 2.3.0d. Weitere Ausrüstungen für Teil-Fahrzeugflotten mit dem Einsatzschwerpunkt Niederlande, Belgien und Dänemark sind in der Umrüstung bzw. kontrahiert. Zulaufende Neufahrzeuge entsprechen hinsichtlich der Ausrüstung mit entsprechenden Zugsicherungssystemen dem jeweiligen Normungsstand gemäß den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalegebung in der jeweils gültigen Fassung. Die weiterführende ETCS-Nachrüstung der Fahrzeuge unterliegt einer fortlaufenden Evaluation der infrastrukturellen Anforderungen.

Insbesondere vor dem Hintergrund der erheblichen zusätzlichen Kostenbelastung für die Nachrüstung erfolgt diese zu den jeweiligen Inbetriebnahmetermenen der Infrastrukturbetreiber.

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)?

Die erbetenen Informationen können nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB Cargo betroffen sind. Diese sensiblen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse betreffen auch das fiskalische Interesse des Bundes. Ihre Offenlegung – insbesondere in der angefragten Detailtiefe – würde das wirtschaftliche Handeln der DB Cargo deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen.

Die Offenlegung des Güterwagenbestands einschließlich der durchschnittlichen Laufleistung über alle Segmente würde die Verhandlungsposition der DB Cargo in aktuellen und bevorstehenden Ausschreibungen schwächen. DB Cargo agiert in einem liberalisierten Markt. Daten über den Güterwagenbestand des Unternehmens und dessen Leistungsfähigkeit erlauben konkurrierenden Anbietern und Herstellern Rückschlüsse auf die Geschäftstätigkeit und den eventuellen künftigen Güterwagenbedarf der DB Cargo, was zu Wettbewerbsnachteilen führen kann.

Im Rahmen der Abwägung stellt es einen angemessenen Ausgleich zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch und den dargestellten besonders sensiblen Geschäftsgeheimnissen der DB Cargo dar, wenn die angefragten Informationen in der Geheimschutzstelle des Bundestags hinterlegt werden. Die Bundesregierung hat die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS –

Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

29. Wie hat sich das Durchschnittsalter der Güterwagenflotte der DB Cargo AG zwischen 2012 und 2022 entwickelt (bitte nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG ist das Durchschnittsalter der Güterwagenflotte wie folgt:

2012: 27,2 Jahre,
2013: 27,4 Jahre,
2014: 27,9 Jahre,
2015: 28,4 Jahre,
2016: 29,1 Jahre,
2017: 29,6 Jahre,
2018: 30,0 Jahre,
2019: 30,2 Jahre,
2020: 30,7 Jahre,
2021: 31,0 Jahre,
2022: 31,7 Jahre.

30. Mit welchen Maßnahmen will die DB Cargo AG den Dieselmotorkraftstoffverbrauch bis 2030 weiter reduzieren (bitte Maßnahmen mit jeweiligem Minderungseffekt unterlegen und Zielwerte für den Verbrauch im Jahr 2030 angeben)?

Nach Auskunft der DB AG erbringt DB Cargo rund 95 Prozent ihrer Verkehrsleistung in Deutschland elektrisch. Die übrigen 5 Prozent werden im schweren Rangierdienst in Terminals, Häfen und bei Kunden betrieben. Bei DB Cargo ist bis 2030 der Ersatz alter Fahrzeugtypen im Diesellokcluster durch rund 500 neue Hybrid- und Zweikraftlokomotive vorgesehen. Hierdurch können signifikante Einsparungen beim Energieverbrauch erzielt werden. Die neuen Zweikraft-Streckenlokomotiven werden zu 75 Prozent mit umweltfreundlicher elektrischer Energie aus der Oberleitung betrieben. Durch den Einsatz der neuen Hybrid-Lokomotiven reduziert sich der Dieselmotorkraftstoffverbrauch im Rangierdienst um 20 bis 30 Prozent.

Zusätzlich wird die Erweiterung der heute bereits in elektrischen Lokomotiven im Einsatz befindlichen Fahrassistenzsysteme auf Diesellokomotiven helfen, die Diesellokverbräuche bis 2030 zu reduzieren. Durch den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen wird mit einer Dieselmotorkraftstoffreduktion von 3 bis 4 Prozent gerechnet.

Soweit DB Cargo den Dieselmotor nicht ersetzen kann, setzt das Unternehmen zukünftig HVO100-Kraftstoff ein, mit dem laut DB Cargo mehr als 90 Prozent der CO₂-Emissionen vermieden werden. Auch die neuen Hybrid- und Zweikraftlokomotiven werden mit HVO-Freigabe ausgeliefert. Bis zum Jahr 2028 möchte DB Cargo mehr als 50 Prozent seiner Diesellokflotte mit dem HVO100-Kraftstoff betreiben.

31. Wie hat sich die Pünktlichkeit von DB Cargo AG zwischen 2012 und 2022 entwickelt (bitte nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG hat sich die Pünktlichkeit der DB Cargo AG wie folgt entwickelt.

2012: 65,2 Prozent,
2013: 62,3 Prozent,
2014: 63,5 Prozent,
2015: 72,9 Prozent,
2016: 76,2 Prozent,
2017: 73,4 Prozent,
2018: 72,9 Prozent,
2019: 73,8 Prozent,
2020: 77,6 Prozent,
2021: 69,8 Prozent,
2022: 66,1 Prozent.

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)?

Die Fragen 32 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die erfragten Wirtschaftszahlen der DB Cargo sind den entsprechend veröffentlichten Geschäftsberichten der Gesellschaft zu entnehmen.

