

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Wirtschaftliche Situation des Schienengüterverkehrs in Deutschland**

Der Schienengüterverkehr (SGV) steckt nach Auffassung der Fragesteller deutschland- und europaweit in einer Krise. Die verschlechterte allgemeine wirtschaftliche Lage macht sich auch und vor allem im Güterverkehr auf der Schiene bemerkbar (vgl. [de.statista.com/themen/4307/schienengueterverkehr/#opicOverview](https://de.statista.com/themen/4307/schienengueterverkehr/#opicOverview)). Erhöhte Energie- und operative Kosten führen dazu, dass der Sektor große Schwierigkeiten hat, seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße aufrechtzuerhalten (vgl. [www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/](http://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/)). Die vermehrten Baumaßnahmen auf der Schiene treffen den SGV empfindlich. Hinzu kommen die Sanierungen der sog. Hochleistungskorridore, die für den Schienengüterverkehr enorme Umleitungsstrecken zur Folge haben (vgl. [www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Bund-und-Deutsche-Bahn-bringen-groesstes-Infrastrukturprogramm-fuer-die-Schiene-auf-den-Weg-11344490](http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Bund-und-Deutsche-Bahn-bringen-groesstes-Infrastrukturprogramm-fuer-die-Schiene-auf-den-Weg-11344490)). Kompensationszahlungen erhalten die Kunden des SGV, im Gegensatz zum Schienenpersonennahverkehr, dafür nicht. In ihrer Marktuntersuchung Eisenbahnen – Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 schreibt die Bundesnetzagentur: „Zum allgemeinen konjunkturbedingten Nachfrage-rückgang kamen vermehrte Baumaßnahmen im Schienennetz, längere Streiks in Deutschland und Nachbarländern, witterungsbedingte Einschränkungen und Unfallfolgen (z. B. Schließung des Gotthard-Basistunnels) hinzu. In Kombination mit der generellen Kostensteigerung sowie schon bekannten Problemen wie fehlenden Trassenkapazitäten und hohen Energiepreisen führte dies zu einem deutlichen Rückgang sowohl der Betriebsleistung als auch der Verkehrsleistung im Jahr 2023. Der Rückgang der Tonnenkilometer um rund 10 Prozent bedeutete mit einem Verlust von rund 23 Mrd. tkm einen Einbruch fast bis auf das Niveau aus 2020“ ([www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen\\_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023\(Kurzerhebung\).pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023(Kurzerhebung).pdf?__blob=publicationFile&v=2)).

Die Schwierigkeiten im SGV haben nach Ansicht der Fragesteller Folgen für die gesamte deutsche Wirtschaft. Immer mehr Unternehmen in Deutschland wechseln für den Transport ihrer Waren von der Schiene auf die Straße. Zeitgleich ist es das erklärte Ziel der Bundesregierung, den Anteil des SGV am Modal Split deutlich zu steigern: Nach den Plänen der Bundesregierung soll der Anteil bis 2030 25 Prozent betragen, bis 2040 soll er 40 Prozent betragen. Von diesen Zielen ist die Branche aktuell weit entfernt (vgl. [www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#undefined](http://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#undefined)). Aus Sicht der Fragesteller kann das Ziel nicht mehr erreicht werden, wenn nicht schleunigst und schnell entgegengesteuert wird.

Das größte Problem im Schienengüterverkehr bleibt nach Auffassung der Fragesteller die DB Cargo AG. Seit dem Jahr 2022 läuft ein Beihilfeverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland bezüglich möglicher Unterstützungsmaßnahmen für die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn AG. Kürzlich berichteten Medien mit Verweis auf Informationen aus dem DB (Deutsche Bahn)-Konzern, dass die EU-Kommission im Beihilfeverfahren entschieden haben soll, dass die DB Cargo AG ab dem nächsten Jahr ohne finanzielle Hilfen des Mutterkonzerns auskommen muss (vgl. [www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-Cargo-AG-eu-kommission-lux.AvXWhPNimtBz2fuUUR64TN](http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-Cargo-AG-eu-kommission-lux.AvXWhPNimtBz2fuUUR64TN)). Dies würde die DB Cargo AG in ernsthafte und bisher nie dagewesene wirtschaftliche Schwierigkeiten bringen.

Vor dem Hintergrund dieser zahlreichen Herausforderungen im SGV muss die Branche nach Ansicht der Fragesteller gestärkt werden. Die Bundesregierung macht nach Meinung der Fragesteller jedoch das Gegenteil. Auch durch drastische Kürzungen im Bundeshaushalt 2024 und die geplanten Einschnitte im Bundeshaushalt 2025 blickt der Schienengüterverkehr nach Ansicht der Fragesteller in eine ungewisse Zukunft.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Lage des Schienengüterverkehrs in Deutschland?
2. Aus welchen Gründen erhalten die Unternehmen des Schienengüterverkehrs keine Kompensationszahlungen für die Umleitungen im Rahmen der geplanten Korridorsanierungen?
3. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass die Unternehmen des SGV durch die Korridorsanierungen mehrere Hundert Kilometer Umleitungen in Kauf nehmen müssen, wodurch ihre Betriebskosten signifikant steigen?
4. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um zu verhindern, dass Kunden des SGV durch die Korridorsanierungen von der Schiene aus Kostengründen auf die Straße wechseln?
5. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um das Ziel, den Anteil der Schiene am Gesamtgüterverkehrsaufkommen von 25 Prozent bis 2030 zu steigern, noch zu erreichen?
6. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den wirtschaftlichen Folgen durch die signifikant steigenden Trassenpreise im Schienengüterverkehr in den Jahren 2025 und 2026?
7. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Belastungen für die Unternehmen des SGV durch die hohen Trassenpreissteigerungen abzufedern, und inwiefern werden diese Maßnahmen ausreichen?
8. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Lage der DB Cargo AG und den hohen Verlusten, die das Unternehmen nach wie vor erwirtschaftet?
9. Wie schätzt die Bundesregierung die wirtschaftliche Zukunft der DB Cargo AG ein, und wie plant die Bundesregierung zukünftig die Unterstützung für das Unternehmen?
10. Welche Konsequenzen erwartet die Bundesregierung für die DB Cargo AG und die DB AG durch die voraussichtliche Entscheidung der EU-Kommission im Beihilfeverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland, dass die DB Cargo AG ab 2025 ohne finanzielle Hilfen der DB AG auskommen müsse (bitte detailliert auführen)?

11. Welche Konsequenzen hat die Entscheidung der EU-Kommission auf die Einigung zwischen dem Management der DB AG, Betriebsräten des Konzerns und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) hinsichtlich der DB Cargo AG zum Transformationsprogramm für die DB Cargo AG (vgl. [background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/zer-schlagung-vom-tisch](http://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/zer-schlagung-vom-tisch))?
12. Hält die Bundesregierung die Einigung für ausreichend, um ab dem nächsten Jahr die Vorgaben der EU-Kommission, dass die DB Cargo AG ohne finanzielle Mittel durch die DB AG auskommen muss, zu erfüllen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, welche Maßnahmen sind nach Meinung der Bundesregierung stattdessen erforderlich?
13. Welche Abteilung bzw. Abteilungen bzw. welches Referat im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und im Bundesministerium der Finanzen (BMF) sind für die Einhaltung der Entscheidung der EU-Kommission und deren Umsetzung zuständig?
14. Wie wird das Transformationsprogramm für die DB Cargo AG umgesetzt (bitte detailliert aufführen)?
15. Welche Punkte des Transformationsprogramms wurden seit der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/9325 bereits erfüllt (bitte detailliert aufführen)?
16. Inwiefern wurde die „Komplexitätsreduzierung in der Durchführung der Verkehre in allen drei Segmenten (Ganzzugverkehr, Einzelwagenverkehr (EWV) und Kombiniertes Verkehr (KV))“ erreicht?
17. Inwiefern wurde die Betriebsabwicklung vereinfacht?
18. Kann die Bundesregierung eine Zerschlagung der DB Cargo AG im Nachgang der Entscheidung der EU-Kommission und analog zum Verfahren gegen Fret SNCF in Frankreich ausschließen, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
19. Welche Anstrengungen unternimmt die DB Cargo AG, um den Ganzzugverkehr und den Kombinierten Verkehr profitabler zu betreiben?
20. Welches Fazit zieht die Bundesregierung aus ihrem Konzept zur Ausgestaltung und Durchführung der geplanten Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs (EWV)?
21. Wie hat sich die Anzahl der bedienten Gleisanschlüsse der DB Cargo AG in Deutschland zwischen 2012 und 2022 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse werden für den EWV genutzt (bitte detailliert tabellarisch aufführen)?
23. Wie viele Gleisanschlüsse werden durchschnittlich mit einem Wagen pro Monat; mit einem Wagen pro 14 Tage; mit einem Wagen pro einer Woche; mit zwei Wagen pro Woche; mit drei Wagen pro Woche; mit einem Wagen pro Tag; mit zwei bis fünf Wagen pro Tag und mit mehr als fünf Wagen pro Tag genutzt (bitte je nach Kategorie auflisten)?
24. Beabsichtigt die Bundesregierung dafür sorgen, dass Gleisanschlüsse attraktiver und gestärkt werden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
25. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der im Jahr 2021 überarbeiteten Gleisanschluss-Förderrichtlinie?

26. Wie viele positive Bescheide zum Neu- und Ausbau sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen gab es im Rahmen der Förderrichtlinie 2023?
27. Liegen der Bundesregierung eigene Ergebnisse der Evaluierung der Gleisanschluss-Förderrichtlinie vor, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
28. Welcher Anteil der Betriebs- und Verkehrsleistung sowie des Verkehrsaufkommens im EWW entfiel 2023 auf DB Cargo AG?
29. Hat die Bundesregierung eigene Ergebnisse darüber, welche Defizite beim Betreiben des Einzelwagenverkehrs für die DB Cargo AG entstehen, wenn ja, wie setzen sich die Defizite im Einzelwagenverkehr bei der DB Cargo AG im Detail zusammen (bitte entsprechend der Sondererhebung Einzelwagenverkehr der Bundesnetzagentur 2023 nach Hauptlauf, Vor- und Nachlauf und Wagenübergänge aufschlüsseln), und wenn nein, warum nicht?
30. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung realistisch, dass die DB Cargo AG den Einzelwagenverkehr ab 2025 wirtschaftlich betreiben wird, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
31. Wie hoch war der Verlust im Einzelwagenverkehr der DB Cargo AG im Jahr 2023 anteilig am gesamten Verlust der DB Cargo AG in Höhe von 583 Mio. Euro ([ir.deutschebahn.com/fileadmin/user\\_upload/DB23\\_Cargo\\_AG\\_web\\_01.pdf](https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/user_upload/DB23_Cargo_AG_web_01.pdf)), und wie setzt sich der Verlust je nach Bereich der DB Cargo AG zusammen (bitte im Detail und nach Geschäftsbereich Einzelwagenverkehr, Ganzzugverkehr und Kombiniertes Verkehr aufzuführen)?
32. An welchen europäischen und außereuropäischen Güterbahnen ist die DB Cargo AG seit wann und in welchem Umfang beteiligt (bitte Umfang der Beteiligung und seit wann die Beteiligung besteht, angeben)?
33. 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 2025 bis 2028, und wenn nein, warum nicht?
34. Wie verteilt sich die Güterverkehrsleistung jeweils auf die DB Cargo AG und auf ihre Tochterunternehmen (bitte einzeln aufzuführen)?
35. Wie verteilen sich diese Anteile jeweils bezogen auf die Leistungen im Einzelwagenverkehr, im Kombinierten Verkehr und im Ganzzugverkehr?
36. Wie hat sich das Güteraufkommen und die Verkehrsleistung der DB Cargo AG (in Millionen Tonnen beförderte Güter, in Tonnenkilometern, durchschnittliche Auslastung je Zug) in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren sowie nach innerdeutschem und europäischem Verkehr aufschlüsseln)?
37. Wie haben sich die Anteile der Verkehrsleistung im innerdeutschen und im europäischen Verkehr entwickelt (bitte nach Jahren sowie nach innerdeutschem und europäischem Verkehr aufschlüsseln)?
38. Welche Investitionen hat die DB Cargo AG in den letzten fünf Jahren in den Bestand von Triebfahrzeugen (Tfz) und Güterwagen der DB Cargo AG investiert (bitte nach Antriebsarten differenzieren und nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?
39. Wie weit ist die fahrzeugseitige Ausrüstung der Triebfahrzeuge der DB Cargo AG mit ETCS (Europäisches Zugbeeinflussungssystem) fortgeschritten?

40. 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)?
41. Wie haben sich der Güterwagenbestand und die durchschnittliche Laufleistung der Güterwagen der DB Cargo AG über alle Segmente in den letzten fünf Jahren entwickelt (ggf. Laufleistung nach Ganzzugverkehr, Kombiniertem Verkehr, Einzelwagenverkehr differenzieren)?
42. Wie hat sich das Durchschnittsalter der Güterwagenflotte der DB Cargo AG in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?
43. Wie plant die DB Cargo AG, angesichts der finanziellen Situation des Unternehmens, die notwendigen Mittel für Investitionen in die Modernisierung der Triebfahrzeugs- und Güterwagenflotte sicherzustellen?
44. Mit welchen Maßnahmen will die DB Cargo AG den Dieselmotorkraftstoffverbrauch bis 2030 reduzieren (bitte Maßnahmen mit jeweiligem Minderungseffekt unterlegen und Zielwerte für den Verbrauch im Jahr 2030 angeben)?
45. Wie hat sich die Pünktlichkeit der DB Cargo AG in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?
46. Was plant die DB Cargo AG zur Finanzierung der Einführung und der Wartung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)?
47. Wie bewertet die Bundesregierung den Nutzen der DAK für die Steigerung der Kapazität auf der Schiene und bei der Erreichung der Klimaschutzziele im deutschen Verkehrssektor?
48. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung auf europäischer Ebene zur Harmonisierung des Schienengüterverkehrs (bitte detailliert auführen)?

Berlin, den 18. September 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**





