

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12987 –

Wirtschaftliche Situation des Schienengüterverkehrs in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

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/#topicOverview). 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/). 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). 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 Nachfragerückgang 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](https://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). 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). 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.

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Lage des Schienengüterverkehrs in Deutschland?
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?

Die Fragen 1 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Die aktuelle Lage des Schienengüterverkehrs (SGV) in Deutschland zeigt, dass die bisher ergriffenen Maßnahmen zur Stärkung des SGV weiter intensiviert werden sollten. Die Bundesregierung wird deshalb gemeinsam mit dem SGV-Sektor die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr vorantreiben, um so den Anteil des SGV am Gesamtgüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent zu erhöhen. Darüber hinaus setzt sich die Bundesregierung u. a. mit dem Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2025 für eine ausreichende finanzielle Ausstattung der SGV-Förderprogramme ein.

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?

Die Fragen 2 bis 4 werden gemeinsam beantwortet.

Für Kompensationszahlungen besteht keine gesetzliche Grundlage. Zudem hat ein für die Generalsanierung der Riedbahn durchgeführter Wirtschaftlichkeitsnachweis gezeigt, dass die Unternehmen des SGV von der Generalsanierung

langfristig profitieren. Zwar fallen im Zeitraum der Generalsanierung höhere Betriebskosten aufgrund der Umfahrung des gesperrten Abschnittes an. Dafür entfallen in den Folgejahren aufgrund der zugesicherten mehrjährigen Baufreiheit entsprechende Betriebskosten für Umfahrungen, die bei einem Bauen unter dem rollenden Rad über mehrere Jahre entstanden wären. Außerdem können die Unternehmen des SGV auch für die notwendigen Umleitungen die Förderungen des Bundes wie z. B. die Trassenpreisförderung in Anspruch nehmen.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich trotz anspruchsvoller Haushaltslage für eine auskömmliche Ausstattung der Förderprogramme ein, inklusive der Trassenpreisförderung im SGV. Das ursprünglich bis 2023 laufende Förderprogramm wurde bereits zweimal verlängert und läuft aktuell bis Ende 2028. Zusätzlich plant der Bund erhebliche Investitionen in den unter besonders hohem Wettbewerbsdruck stehenden Einzelwagenverkehr (EWV) und setzt sich weiter konsequent für die Digitalisierung des SGV ein.

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 aufführen)?
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?
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?

Die Fragen 8 bis 10, 13 und 18 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung und die Vorstände der Deutschen Bahn AG (DB AG) sowie der DB Cargo AG sind sich einig, dass die seit Jahren andauernde wirtschaftliche Krise der DB Cargo AG umgehend beendet werden muss. Aufgrund des laufenden Hauptprüfverfahrens der EU-Kommission kann sich die Bundesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu näheren Einzelheiten äußern.

Innerhalb der Bundesregierung ist für die Beteiligungsführung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften federführend die Steuerungsgruppe Transformation DB AG im Bundesministerium für Digitales und Verkehr zuständig. Innerhalb der Steuerungsgruppe arbeitet das Fachreferat Beteiligungen DB AG Tochtergesellschaften an der Umsetzung der Transformation der DB Cargo AG. Die Ergebnisse der Transformation bleiben bis zum Ende des Transformationszeitraums Ende 2026 abzuwarten.

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/zerschlagung-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?

Die Fragen 11 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Beim Beihilfeprüfverfahren handelt es sich um ein laufendes Verfahren zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Kommission, dessen Ergebnis nicht vorgegriffen werden kann.

Nach Auskunft der DB AG haben sich der Vorstand der DB Cargo AG und der Gesamtbetriebsrat der DB Cargo AG auf eine Lösung für die Sanierung der DB Cargo AG geeinigt. Demgemäß bilden ab 1. Januar 2025 folgende neue Geschäftseinheiten die Basis für das Unternehmen: Stahl, Automotive, Liquids & Bulk (Chemie und Rohstoffe), Full Load Solutions (z. B. Konsumgüter) und das Einzelwagen-Netzwerk. Der Kombinierte Verkehr (KV) umfasst den maritimen KV und den kontinentalen KV, inklusive Carrier Sales, und bleibt unternehmerisch unabhängig. Innerhalb dieser Einheiten werden die Arbeitsweisen vollständig verändert. Jede Geschäftseinheit arbeitet wie ein eigenverantwortlicher Betrieb mit eigenem Personal, eigenen Triebfahrzeugen und eigenen Güterwagen. Die jeweiligen Einheiten werden die Verantwortung für die Qualität, die Transportleistung und das finanzielle Ergebnis tragen. Neben der flexibleren Produktion ist auch die Kostenseite wesentlich. Alle Kosten, darunter die Personalkosten, sollen deutlich gesenkt werden. Der Personalbestand wird um 2 300 Stellen verringert.

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?

19. Welche Anstrengungen unternimmt die DB Cargo AG, um den Ganzzugverkehr und den Kombinierten Verkehr profitabler zu betreiben?

Die Fragen 14 bis 17 und 19 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG setzt die DB Cargo AG zur nachhaltigen Verbesserung der wirtschaftlichen Lage eine umfassende Transformation um, die folgende Punkte beinhaltet:

Neue Struktur: Ab Januar 2025 wird die Verbundproduktion durch die bei der Antwort zu den Fragen 11 und 12 bereits erwähnte neue divisionale Aufstellung entlang von Kundenbedürfnissen in ergebnisverantwortlichen Einheiten abgelöst.

Einfachere Produktion im Ganzzug- und Kombinierten Verkehr: Im Ganzzugverkehr (GV) soll die Robustheit der Produktion durch einfachere Prozesse und effizienteren Triebfahrzeug- und Personaleinsatz gesteigert werden. Triebfahrzeuge und Triebfahrzeugführer werden klar dem GV zugeordnet. Dadurch sollen die Qualität und Netzwerkstabilität gesteigert, die produktionsseitigen Ressourcen effizienter eingesetzt und Kosteneinsparungen realisiert werden.

Neues Konzept für EWW: Der EWW wird auf ein angebotsorientiertes, hochfrequentes Zugnetzwerk zwischen den Zugbildungsanlagen mit möglichst paarigen Ressourcenumläufen umgestellt. Damit soll die Zuverlässigkeit der Transporte steigen, denn die Verkehre werden so geplant, dass sie möglichst paarig sind und mit einem Triebfahrzeugführer im Umlauf gefahren werden können. Dadurch können zusätzliche Wagenumstellungen entstehen, gleichzeitig aber auch höhere Zugfrequenzen zwischen den Anlagen. Standzeiten von Wagen in den Anlagen sollen deutlich reduziert werden und ein verpasster Wagenübergang für die Gesamtlaufzeit nicht mehr so entscheidend sein. Das neue Konzept wird zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 umgesetzt.

Straffung von Planung und Verwaltung: Durch die Vereinfachung der Produktion sollen die für Planung und Steuerung der Verkehre benötigten Kapazitäten in den Regionen, im Stellwerk und in der Administration deutlich reduziert werden. Zudem digitalisiert die DB Cargo AG ihre Prozesse und schafft überflüssige manuelle Verwaltungstätigkeiten ab.

20. Welches Fazit zieht die Bundesregierung aus ihrem Konzept zur Ausgestaltung und Durchführung der geplanten Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs (EWW)?

Die Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der Betriebskosten im Einzelwagenverkehr (BK-EWW) ist seit 1. Juni 2024 in Kraft. Die Bundesregierung wird die Umsetzung eng begleiten, um im weiteren Verfahren Schlüsse aus der Umsetzung ziehen zu können.

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

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/9325 verwiesen.

22. Wie viele Gleisanschlüsse werden für den EWV genutzt (bitte detailliert tabellarisch aufführen)?

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat derzeit Kenntnis von über 2 060 Gleisanschlüssen. Nach den Markterhebungsdaten fand im Jahr 2023 an rund 1 400 Gleisanschlüssen eine Güterbeförderung statt.

Hiervon wurde an über 670 Anschlüssen eine Durchführung durch die DB Cargo AG gemeldet. Jedoch liegen nicht von allen Unternehmen Angaben zu dieser Fragestellung vor, da das Verfahren noch nicht abgeschlossen ist.

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)?

Eine Auswertung in der gewünschten Form kann aktuell nicht vorgelegt werden, da die BNetzA bisher im Rahmen der Marktuntersuchung Eisenbahnen weder von den Betreibern öffentlicher Be- und Entladeeinrichtungen noch von Betreibern privater Gleisanschlüsse Daten zum Wagenaufkommen erhoben hat bzw. erhebt.

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?
27. Liegen der Bundesregierung eigene Ergebnisse der Evaluierung der Gleisanschluss-Förderrichtlinie vor, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 24, 25 und 27 werden gemeinsam beantwortet.

Die seit 1. März 2021 geltende Anschlussförderrichtlinie des Bundes hat sich aus Sicht der Bundesregierung als wirksames Instrument erwiesen, um neue Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern und bestehende Güterverkehre auf der Schiene zu halten. Ein positives Ergebnis der derzeit durch einen unabhängigen Gutachter durchgeführten Evaluation der Anschlussförderrichtlinie vorausgesetzt, beabsichtigt die Bundesregierung, die bisherige Anschlussförderung fortzusetzen. Die Ergebnisse der Evaluation werden Anfang 2025 erwartet.

26. Wie viele positive Bescheide zum Neu- und Ausbau sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen gab es im Rahmen der Förderrichtlinie 2023?

Im vergangenen Jahr 2023 wurden ein Bescheid für Neubau, fünf Bescheide für Ausbau und fünf Bescheide für Reaktivierung von Anschlüssen erlassen.

28. Welcher Anteil der Betriebs- und Verkehrsleistung sowie des Verkehrsaufkommens im EWV entfiel 2023 auf DB Cargo AG?

Nach Mitteilung der BNetzA ist die Bereitstellung einer Aufteilung von Betriebs- bzw. Verkehrsleistung nach den durch die BNetzA im Rahmen der Marktuntersuchung Eisenbahnen definierten Produktionskonzepten von Seiten der DB Cargo AG für das Berichtsjahr 2023 nicht erfolgt. Eine Aussage zu aktuellen Marktanteilen kann daher derzeit nicht getroffen werden.

Die Werte der vergangenen Berichtsjahre legen jedoch nahe, dass der Marktanteil des Unternehmens im EWV – verglichen mit den Werten des Berichts der Sondererhebung Einzelwagenverkehr (Link) – bei rund 90 Prozent liegt.

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?

Der BNetzA liegen nach eigenen Angaben zu den Verlusten der DB Cargo AG beim Betreiben von EWV im Jahr 2023 keine Informationen vor. Im Jahr 2022 betrug der Verlust der DB Cargo AG im EWV rund 442 Mio. Euro. Dies entspricht rund der Hälfte des Gesamtverlusts der DB Cargo AG im Jahr 2022 (siehe Bundestagsdrucksache 20/8008, Nummer 133). Eine Aufschlüsselung der Verluste der DB Cargo AG im EWV nach Hauptlauf, Vor- und Nachlauf und Wagenübergänge entsprechend der Sondererhebung der BNetzA ist für das Jahr 2023 nicht möglich. Die BNetzA hat die Werte im Rahmen der Sondererhebung einmalig für die Jahre 2019 und 2020 erhoben. Eine fortlaufende Erhebung erfolgt nicht.

Des Weiteren wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundesdrucksache 20/9325 verwiesen.

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?

Auf Grund der aktuellen Rahmenbedingungen, die unter anderem in der Sondererhebung EWV der BNetzA aufgeführt sind, ist es aus Sicht der Bundesregierung kurzfristig nicht möglich, einen wirtschaftlichen Betrieb im EWV zu erreichen.

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), 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 aufführen)?
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 aufführen)?
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)?

Die Fragen 31 und 33 bis 42 werden gemeinsam beantwortet.

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

Vor dem Hintergrund des laufenden Beihilfeverfahrens befindet sich die DB Cargo AG in einem stark angespannten Wettbewerbsumfeld mit ihren Konkurrenten. Zur Erreichung der Profitabilität der DB Cargo AG werden derzeit Verträge mit Kunden neu verhandelt und Produktionsprozesse intern angepasst. Durch die Veröffentlichungen der vorliegend angefragten Daten können diese strategischen Maßnahmen für den Wettbewerb nachvollziehbar werden. Damit besteht die Möglichkeit, dass Wettbewerber kritische Informationen über Finanz- und Marktkennzahlen von DB Cargo AG erhalten können, die umgekehrt DB Cargo AG nicht über ihre Mitbewerber erhalten kann. Dies kann den erfolgreichen Verlauf der Transformation der DB Cargo AG gefährden. Gleichzeitig können Konkurrenten die Informationen nutzen, um dies bei künftigen

Verhandlungen wie zum Beispiel bei Angeboten für neue Kunden, aber auch für ihre strategische Aufstellung zu berücksichtigen, um DB Cargo AG z. B. zu unterbieten. Verluste von Aufträgen führen bei der DB Cargo AG 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 AG 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 Bundestags übermittelt.*

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)?

Nach Angaben der DB Cargo AG ist diese seit dem Jahr 2000 über ein Netz eigener Gesellschaften in Europa aktiv; Beteiligungen an europäischen oder außereuropäischen Unternehmen des SGV bestehen nicht.

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?

Die DB Cargo AG hat nach ihren Angaben im Rahmen ihres Restrukturierungsplanes eine Investitionsplanung für die nächsten fünf Jahre entwickelt, die die notwendigen Mittel für Investitionen in die Modernisierung des Triebfahrzeug- und Güterwagenbestandes sicherstellen soll.

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

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundesdrucksache 20/3925 verwiesen.

Die DB Cargo AG rechnet 2030 mit einem Kraftstoffbedarf von 27 Millionen Litern, welcher sich in 16 Millionen Liter Biokraftstoff und 11 Millionen Liter fossiler Kraftstoff aufteilen soll. Dies entspricht einer Quote alternativer Kraftstoffe von rund 60 Prozent; zurzeit werden gut 30 Prozent des Kraftstoffbedarfs durch umweltfreundlichen Biokraftstoff gedeckt, welcher bis zu 90 Prozent weniger Treibhausgasemissionen verursacht. Bis 2030 sollen alle Dieselmotorenlokomotiven der DB Cargo AG außer Dienst gestellt und durch moderne Zweikraftlokomotiven ersetzt werden. Durch den Einsatz von Zweikraftlokomotiven soll sich der Kraftstoffverbrauch um bis zu 80 Prozent reduzieren. Weiterhin sollen ältere Dieselmotorenlokomotiven durch moderne Hybrid- und Zweikraftlokomotiven ersetzt werden. Dadurch soll sich der Kraftstoffverbrauch im Rangierdienst um bis zu 30 Prozent reduzieren.

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

45. Wie hat sich die Pünktlichkeit der DB Cargo AG in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren differenziert aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG betrug die Pünktlichkeit der DB Cargo AG 2023 70,5 Prozent. Im Übrigen wird auf Bundestagsdrucksache 20/9325 verwiesen.

46. Was plant die DB Cargo AG zur Finanzierung der Einführung und der Wartung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)?

Nach Auskunft der DB AG führen die DB Cargo AG und europäische Eisenbahnverbände intensive Gespräche mit der EU-Kommission über eine mögliche Förderung der Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Auch mit der Bundesregierung steht die DB AG in engem Austausch über eine mögliche Förderung der DAK-Einführung, da die Kapazitätseffekte der DAK im Schienennetz allen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugutekommen werden.

Ab 2026 ist der Einsatz der DAK erstmals in kommerziellen Güterverkehrszügen in Europa geplant. Die EU-Kommission hat in ihrem jüngst veröffentlichten Connecting-Europe-Facility-(CEF-)Call eine Förderungsgrundlage für diese sogenannten „Pioneer Trains“ geschaffen. Zur Realisierung der Pioneer Trains müssen die Fördermittel der EU jetzt um weitere Fördermittel der EU-Mitgliedstaaten ergänzt werden.

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?

Mit der DAK können Güterwagen automatisch gekuppelt werden, mitsamt ihrer Luftleitungen für die Bremsen sowie Strom- und Datenleitung. Damit ist die DAK ein wesentlicher Baustein für die Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs. Weiterhin lassen sich durch Einsatz der DAK Infrastrukturkapazitäten deutlich erhöhen, weshalb sie ein wichtiger Baustein zur Erreichung der europäischen Klimaziele darstellt.

48. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung auf europäischer Ebene zur Harmonisierung des Schienengüterverkehrs (bitte detailliert auflühren)?

Die Bundesregierung arbeitet zur Harmonisierung des SGV eng mit ihren europäischen Partnern zusammen. Grundlagen dafür sind die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr und die Verordnung (EU) 2024/1679 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Hierbei konnten bereits wichtige Erfolge erzielt werden, z. B. die Verkürzung der Grenzaufenthalte und die Bestellung durchgehender Trassen auf den europäischen Güterverkehrskorridoren.

