

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Dr. Christian Jung, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/15383 –**

Aktuelle Lage bei der Deutschen Bahn Cargo

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Schiene soll beim Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität in der Bundesrepublik Deutschland eine zentrale Rolle zukommen. Dies haben CDU, CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages einmal mehr bekräftigt (siehe www.cdu.de/system/tdf/media/dokumente/koalitionsvertrag_2018.pdf?file=1). Zur Entlastung der Straßen und zur Erfüllung der gesetzten Klimaschutzziele steht dabei auch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene im Vordergrund. Hauptakteure sind in diesem Zusammenhang die Deutsche Bahn AG (DB) und ihre Tochter DB Cargo mit dem Bund als Alleineigentümer. Nach Aussage sowohl der Deutschen Bahn als auch des Bundes sind umfangreiche Investitionen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in den kommenden Jahren notwendig. Dem steht jedoch die wirtschaftliche Lage des Konzerns entgegen, wie der aktuelle Bericht des Bundesrechnungshofes (BRH) darlegt. Darin wird der DB eine besorgniserregende finanzielle Entwicklung bescheinigt und unter anderem die Konzentration auf das eigentliche Kerngeschäft, sowie umfassende strukturelle Veränderungen zur langfristig tragfähigen Finanzierung des Unternehmens vorgeschlagen (siehe Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) zur aktuellen finanziellen Situation der Deutschen Bahn AG des BRH an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 11. September 2019). Ferner stellt der Bundesrechnungshof für die DB Cargo eine negative Umsatzentwicklung von 0,1 Mrd. Euro für den Zeitraum 2017 bis 2018 fest. Des Weiteren führen die am Bericht beteiligten Bundesministerien die anhaltenden Verluste im Bereich der DB Cargo auf die mangelnde Ausschöpfung vorhandener Potentiale zurück. Laut Medienberichten liegt die von den Lokführern der DB Cargo am Führerstand eines Güterzuges geleistete tatsächliche Arbeitszeit bei gerade einmal 35 Prozent. Ein externes Gutachten für die DB Cargo kommt darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass der Einzelwagenverkehr – das entscheidende Konkurrenzprodukt des Konzerns zum LKW-Transport – seit Jahren schrumpft und langfristig nur über Subventionen oder Stellenabbau zu finanzieren sei (siehe <https://trendkraft.de/logistik-transport/subventionen-oder-personalabbau/>).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 9. Dezember 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie bewertet die Bundesregierung den Bericht des Bundesrechnungshofes zur DB AG bezüglich der wirtschaftlichen Lage bei der DB Cargo, und wie schätzt sie selbst auf Grundlage des Berichtes die wirtschaftliche Lage ein?
2. Wie bewertet die Bundesregierung nach dem Bericht des Bundesrechnungshofes die strukturelle Aufstellung der DB AG, insbesondere der DB Cargo, und hat sie konkrete Vorschläge zur Verbesserung in diesem Bereich (bitte mit Begründung)?
3. Empfiehlt die Bundesregierung der DB AG konkrete Maßnahmen, um der rückläufigen Entwicklung im Geschäftsbereich der DB Cargo entgegenzuwirken, und wie begründet sie ihre Entscheidung?
4. Empfiehlt die Bundesregierung der DB AG im Bezug zur DB Cargo, die im aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes zur DB AG auf den Seiten 9 und 10 aufgeführten Handlungsvorschläge zu berücksichtigen, und wie begründet sie ihre Entscheidung?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Ansicht der Bundesregierung kommt der Bericht des Bundesrechnungshofes zu dem zutreffenden Befund, dass die negative Entwicklung im Geschäftsfeld DB Cargo zunehmend die wirtschaftliche Lage der Deutschen Bahn AG (DB AG) beeinträchtigt.

Der Einzelwagenverkehr und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Güterbahnen müssen gestärkt werden.

Mit Programmen wie „Zukunft Bahn @ DB Cargo“ und der neuen Dachstrategie „Starke Schiene“ arbeitet die DB AG an einer Verbesserung. Die Erarbeitung und Umsetzung konkreter Maßnahmen im Geschäftsbereich DB Cargo durch Vorstand und die Interessenvertretungen der Arbeitnehmer wird durch die Beteiligungsverwaltung begleitet und durch die Bundesvertreter im Aufsichtsrat überwacht.

Erste strukturelle Maßnahmen wurden eingeleitet. Für die Güterverkehrssparte DB Cargo wurde ein Vorstandsressort auf Konzernebene geschaffen und Frau Dr. Sigrid Nikutta bestellt. Konzernvorstand Güterverkehr und Vorstandsvorsitz der DB Cargo AG werden einheitlich von Frau Dr. Nikutta geführt werden. Die Empfehlungen des Bundesrechnungshofes sind von der Bundesregierung noch nicht abschließend bewertet.

5. Welche konkreten quartalsmäßigen Verkehrs- und Umsatzzahlen liegen der Bundesregierung für den Einzelwagenverkehr der DB Cargo für die Geschäftsjahre 2017, 2018 und 2019 vor (bitte nach Quartalen auflisten)?

Nach Angaben der DB AG betrug das Ergebnis des Einzelwagenverkehrs im Jahr 2017 -181 Mio. Euro und sank im Jahr 2018 auf -211 Mio. Euro. Im ersten Halbjahr 2019 beträgt es ca. -93 Mio. Euro. Die Verkehrsleistung stieg leicht von 20,1 Mrd. tkm auf 20,3 Mrd. tkm an. Der Umsatz blieb konstant bei 1,4 Mrd. Euro.

6. Welche konkreten Zahlen liegen der Bundesregierung in Bezug auf die Effektivität und Auslastung des rollenden Materials und des Fachpersonals bei der DB Cargo vor (bitte für die Geschäftsjahre 2017, 2018 und 2019 nach Quartal in Prozent aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG wird die Einsatzeffizienz von Güterwagen mittels der produktiven Umlaufzeit gemessen. Diese beschreibt die Zeit, die ein Güterwagen für die Abwicklung eines Transportes inkl. Last- und Leerlauf, Be- und Entladung beansprucht. Für die Gesamtflotte DB Cargo betrug die produktive Umlaufzeit 6,4 Tage in 2017 und 6,6 Tage in 2018. Für die Triebfahrzeuge (Lokomotiven) wird die Effizienz über die Laufkilometer gemessen. Diese Zahl beinhaltet jeden Kilometer, den das Triebfahrzeug zurücklegt, d. h. Zugfahrten, Leerfahrten und Schleppfahrten. Die Laufleistung der Elektrolokomotiven betrug im Jahr 2017 ca. 138.000 km und im Jahr 2018 ca. 132.000 km. Bei Diesellokomotiven blieb dieser Wert in beiden Jahren bei 43.000 km.

Die Messung der Personalproduktivität erfolgt bei DB Cargo durch die Anwesenheitsproduktivität. Diese ergibt sich als Verhältnis aus sog. produktiver Arbeitszeit und der Anwesenheitszeit. Beispielsweise zählen Lokausbildungen und Schulungen als Anwesenheitszeit, jedoch nicht als produktive Tätigkeit. Die Anwesenheitsproduktivität bei den Lokführern der DB Cargo lag in 2017 und 2018 bei 52 Prozent.

7. Welche konkreten Handlungsvorschläge empfiehlt die Bundesregierung der DB AG zur Verbesserung im Bereich des Gütereinzelnwagenverkehrs, und wie begründet sie dies?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 36 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/15100 verwiesen.

8. Empfiehlt die Bundesregierung der DB AG konkrete Handlungsvorschläge zur Steigerung der Attraktivität für Neukunden im Bereich des Schienengüterverkehrs, und wie begründet sie hier ihr Vorgehen?

Die Bundesregierung entwickelt gemeinsam mit dem Sektor Best-Practice-Beispiele zur Erschließung neuer Märkte, beispielsweise im Zusammenhang mit dem Thema „Versorgung von Städten mit Schienengüterverkehr“ im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr.

9. Sieht die Bundesregierung die anvisierte umfängliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene aufgrund der im aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes zur DB AG aufgeführten angespannten Wirtschaftslage generell gefährdet, und plant sie hierfür konkrete Gegenmaßnahmen (bitte mit Begründung)?

Die Bundesregierung hält an ihrem Ziel, mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern, fest. Sie unterstützt die Akteure des Schienengüterverkehrssektors mit zahlreichen Maßnahmen, die im Masterplan Schienengüterverkehr gebündelt worden sind, z. B. die Finanzierung des weiteren Ausbaus und der Modernisierung der Schienenwege und die anteilige Finanzierung der Trassenentgelte zur finanziellen Entlastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr. Ab 2020 steht u. a. mit dem Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ ein Instrument zur Innovationsförderung bereit.

