

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae und der Fraktion der FDP

Aktuelle Lage bei der Deutschen Bahn Cargo

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/>).

Wir fragen die Bundesregierung:

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

Berlin, den 14. November 2019

Christian Lindner und Fraktion