

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel,
Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/18071 –**

Entwicklungen bei der DB Cargo AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Noch immer werden in Deutschland nur 19 Prozent der Verkehrsleistung im Güterverkehr über die Schiene abgewickelt (vgl. Statistisches Bundesamt, 2019). Um das von der Bundesregierung prognostizierte Verkehrswachstum des Güterverkehrs mit bis zu 38 Prozent im Vergleich zum Jahr 2010 (vgl. Bundesverkehrswegeplan [BVWP]-Verkehrsverflechtungsprognose 2030) nicht über weiteren Straßengüterverkehr aufzufangen, sondern signifikant auf die Schiene zu verlagern, müssen neben dem Ausbau der Infrastrukturen die Schienengüterverkehrsunternehmen wettbewerbsfähig zum Straßengüterverkehr aufgestellt sein.

Im deutschen Schienengüterverkehr haben die Güterbahnen 2018 eine Verkehrsleistung von 136,1 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) erbracht (vgl. Statistisches Bundesamt, 2019). Damit wächst der Güterverkehr auf der Schiene bisher schneller als in der Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans 2030 angenommen, denn hier wird nur mit einem Aufkommen von 153,7 Milliarden tkm im Jahr 2030 gerechnet (2010: 107,6 Milliarden tkm). Dieser Wert wird bei ähnlicher Marktentwicklung bereits in wenigen Jahren erreicht sein.

Während die Marktentwicklung im Schienengüterverkehr also von weiterem Wachstum geprägt ist, sinkt der Anteil der Güterbahn DB Cargo an der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr kontinuierlich. Im Jahr 2018 überstieg der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen mit 52,8 Prozent Anteil an der Verkehrsleistung erstmals den Anteil von DB Cargo. Trotzdem ist DB Cargo immer noch etwa siebenmal größer als der nächstgrößere Wettbewerber (s. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V., 2019).

Im Einzelwagenverkehr ist DB Cargo unverändert – bis auf Kooperationsverkehre im Nahbereich, der zu Bedingungen der DB erbracht wird – das marktbestimmende Unternehmen, das dieses Segment quasi als „Closed Shop“ betreibt.

1. In welchen europäischen bzw. außereuropäischen Ländern sind Tochtergesellschaften der DB Cargo AG aktiv, und welchen Umsatz und welche Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erzielten diese Auslandsgesellschaften zwischen 2009 und 2019 (bitte je Tochtergesellschaft jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
9. In welchem Umfang ist die Anschaffung neuer Triebfahrzeuge sowie die Modernisierung von Triebfahrzeugen des Bestands der DB Cargo AG bis 2025 vertraglich vereinbart (bitte bei der Modernisierung von Triebfahrzeugen des Bestands angeben, was modernisiert wird)?
10. Wie wird sich unter Zugrundelegung der geplanten Anschaffung neuer Lokomotiven das Durchschnittsalter des Triebfahrzeugbestands der DB Cargo AG in den Jahren 2020 bis 2025 entwickeln?
11. Welche Bedeutung kommt bei der Modernisierung des Triebfahrzeugbestands der DB Cargo AG der Umrüstung auf Hybridantriebe zu?
12. Wie viele neue Rangierloks mit Hybridantrieb will die DB Cargo AG zwischen 2020 und 2025 beschaffen, und welche Investitionen sind dafür insgesamt vorgesehen (bitte jahresscheibengenau die Investitionen und die Anzahl der Hybridloks aufschlüsseln und die Entwicklung des Anteils von Rangierloks mit Hybridantrieb am Gesamtbestand der Rangierloks angeben)?
13. Wie hat sich zwischen 2009 und 2019 der Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff bei der DB Cargo AG entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
15. Wie haben sich die Wageninstandhaltungskosten für die Güterwagenflotte der DB Cargo AG zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
24. Wie weit ist die fahrzeugseitige Ausrüstung der Triebfahrzeuge der DB Cargo AG mit ETCS (Europäisches Zugbeeinflussungssystem) fortgeschritten?

Wie viele Triebfahrzeuge sind mit ETCS Level 2 ausgerüstet, und bis wann soll die Umrüstung der Bestandsflotte abgeschlossen werden (bitte angeben, welcher Anteil des Tzf-Bestands bereits mit ETCS ausgerüstet ist)?
25. Wie haben sich die Instandhaltungskosten für den Triebfahrzeugbestand der DB Cargo AG zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
28. Wie viele innovative Güterwagen und wie viele und welche Typen Mehrsystemlokomotiven bzw. Hybridlokomotiven beabsichtigt die DB Cargo AG in den Jahren 2020 bis 2025 zu beschaffen, und welche Investitionen sind dafür vorgesehen (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und jeweilige Leistungsklasse angeben)?

Die Fragen 1, 9 bis 13, 15, 24, 25 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erbetenen Informationen können nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Unternehmen berührt sind. Diese sensiblen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse betreffen auch das fiskalische Interesse des Bundes. Ihre Offenlegung – insbesondere auf dieser Detailebene – würde das wirtschaftliche Handeln der DB Cargo AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wett-

bewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis dieser Informationen würde es Wettbewerbern auf der Schiene und auf anderen Verkehrsträgern ermöglichen, ihr Verhalten im Wettbewerb entsprechend zu Lasten der DB Cargo AG auszurichten und daraus Marktvorteile zu ziehen.

Die Offenlegung von Stückzahlen, Beschaffungszeitraum und Entwicklung der Alters-/Antriebsstruktur des Fahrzeugbestands würde das wirtschaftliche Handeln der DB Cargo AG deutlich beeinträchtigen. Die Kenntnis dieser Informationen würde die Verhandlungsposition der DB Cargo AG bei derzeitigen und noch folgenden Ausschreibungen schwächen. Die DB Cargo AG agiert in einem liberalisierten Markt. Daten über den Energieverbrauch sind wertvoll, weil sie Wettbewerbern Rückschlüsse auf die Geschäftstätigkeit der DB Cargo AG erlauben, was zu Wettbewerbsnachteilen für die DB Cargo AG führen kann. Wettbewerbsnachteile sind auch aus einer jahresscheibengenauen Aufstellung der Instandhaltungskosten für Güterwagen zu befürchten. Angaben zur ETCS-Ausrüstung und zu Instandhaltungskosten erlaubt es Wettbewerbern Rückschlüsse auf die Geschäftstätigkeit von DB Cargo zu ziehen. Die Angabe zu Stückzahlen und Beschaffungszeitraum schwächt die Verhandlungsposition der DB Cargo AG bei derzeitigen und noch folgenden Ausschreibungen, was wiederum zu wirtschaftlichen Nachteilen führen kann.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

2. An welchen europäischen und außereuropäischen Güterbahnen ist die DB Cargo AG seit wann beteiligt (bitte Umfang der Beteiligung angeben und seit wann die Beteiligung besteht)?

Gesellschaftsname	Anteilsbesitz (rechtl.) in %	Beteiligung seit
DB Cargo (UK) Holdings Limited	100	13.11.2007
DB Cargo Belgium BV	100	26.11.2010
DB Cargo Bulgaria EOOD	100	13.01.2010
DB Cargo Czechia s.r.o.	100	15.05.2013
DB Cargo Italy S.r.l.	100	vor 2005
DB Cargo Nederland N.V.	100	vor 2005
DB Cargo Polska S.A.	100	21.07.2009
DB Cargo Scandinavia A/S	100	vor 2005
DB Cargo Schweiz GmbH	100	19.01.2007
DB Hungaria Holding Kft.	100	22.03.2010
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L.	100	vor 2005
Euro Cargo Rail SAS	100	13.11.2007
OOO DB Cargo Russija	100	vor 2005
Rail Traction Company S.p.A.	4	vor 2005

Direkte Beteiligungen im Ausland, Geschäftsfeld DB Cargo (ohne Auflistung darüber hinausgehender Beteiligungen der Tochtergesellschaften).

3. 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 2020 bis 2023 hierfür?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind keine weiteren Beteiligungen oder Zukäufe geplant.

4. Wie haben sich der Güterwagenbestand und die durchschnittliche Laufleistung der Güterwagen der DB Cargo AG über alle Segmente zwischen 2009 und 2019 entwickelt (ggf. Laufleistung nach Ganzzugverkehr, Kombierter Verkehr, Einzelwagenverkehr differenzieren)?

Die Wagen werden zunehmend größer und können mehr Menge pro Wagen transportieren.

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Summe Bestand	101.639	99.601	97.925	90.983	83.970	78.901	76.480	74.493	73.337	72.395	72.311
durchschnittl. Laufleistung (km)	20.026	24.433	22.837	23.786	24.968	26.093	26.326	26.359	25.795	25.005	22.248

Quelle: DB AG

5. Wie hat sich das Durchschnittsalter der Güterwagenflotte der DB Cargo AG zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ø-Alter (Jahre)	26,2	26,5	27,1	27,2	27,4	27,9	28,4	29,1	29,6	30,0	30,2

Quelle: DB AG

6. Wie wird sich unter Zugrundelegung der geplanten Anschaffung neuer Güterwagen das Durchschnittsalter der Güterwagenflotte der DB Cargo AG in den Jahren 2020 bis 2025 entwickeln?

Jahr	2020	2021	2022	2023	2024
Ø-Alter (Jahre)	30,4	30,8	31,5	32,0	32,2

Quelle: DB AG

Die Angaben beziehen sich auf den derzeitigen Planungsstand. Der Wert für 2025 ist erst ab der ausstehenden Planungsrunde 2020 verfügbar.

7. Wie hat sich der Bestand von Triebfahrzeugen (Tfz) der DB Cargo AG zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte nach Antriebsarten differenzieren und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
E-Lok	1.150	1.149	1.114	971	1.021	968	894	880	969	931	979
V-Lok	186	199	153	128	128	129	117	124	125	118	117
R-Lok	792	796	832	813	901	865	736	685	672	674	669
Summe	2.128	2.144	2.099	1.912	2.050	1.962	1.747	1.689	1.766	1.723	1.765

E-Lok: Elektrolok

V-Lok: Streckendiesellok

R-Lok: Rangierlok

Quelle: DB AG

8. Wie hat sich das Durchschnittsalter der Triebfahrzeuge der DB Cargo AG zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und nach Strecken- und Rangierloks sowie Antriebsart differenzieren)?

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
E-Lok	17	17	17	15	18	18	17	15	16	16	15
V-Lok	34	29	29	28	29	30	29	26	27	27	27
R-Lok	42	42	41	40	38	38	39	39	40	41	42
Summe	28	28	28	27	27	27	27	26	26	26	26

Quelle DB AG

14. Mit welchen Maßnahmen will die DB Cargo AG den Dieselmotorenverbrauch bis 2025 und bis 2030 weiter reduzieren (bitte Maßnahmen mit jeweiligem Minderungseffekt unterlegen und Zielwerte für den Verbrauch im Jahr 2025 und 2030 angeben)?

Mit 100 neuen Hybrid-Rangierloks von Toshiba, dem Umbau von 150 Rangierloks auf Hybridantrieb und der Neubeschaffung von 210 Zweikraftlokomotiven reduziert DB Cargo nach eigenen Angaben den Dieselmotorenverbrauch. Bei Hybridloks werden Einsparungen bis zu 30 Prozent Dieselmotorenstoff erwartet. Die Zweikraftloks ermöglichen bei möglicher Nutzung elektrischer Energie aus der Oberleitung eine signifikante Reduzierung des Dieselmotorenverbrauchs.

16. Welche Rolle spielt bei der Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs die bei den Beratungsgesellschaften Oliver Wyman und SCI-Verkehr im Herbst 2019 fertiggestellte Studie zur Zukunft des Einzelwagenverkehrs?
17. Welches Szenario der Studie soll der künftigen Investitionsstrategie der DB Cargo AG zugrunde gelegt werden?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG werden in der Studie zur Zukunft des Einzelwagenverkehrs verschiedene Szenarien beleuchtet. Der Plan von DB Cargo AG sieht vor, den Einzelwagenverkehr zu stärken und für die Kunden als umweltverträgliche Alternative zum Lkw in der neuen Wachstumsstrategie zu verankern.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 41, 46 bis 52 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/15100 verwiesen.

18. Plant die DB Cargo AG eine weitere Reduzierung der Bedienpunkte des Einzelwagenverkehrs?
Wenn ja, welche Bedienpunkte sollen zu welchem Zeitpunkt aufgegeben werden?

Die DB Cargo AG plant Wachstum, auch durch neue oder reaktivierte Gleisanschlüsse. Nach Auskunft der DB Cargo AG ist der reaktivierte Gleisanschluss eines Holzkunden in Burgbernheim, Mittelfranken ein erfolgreiches Beispiel.

19. Wie soll sich die Anzahl der Bedienpunkte des Einzelwagenverkehrs bis 2025 entwickeln, und mit welchen Maßnahmen will die DB Cargo AG dafür sorgen, dass zusätzliche Mengen in das Einzelwagensystem eingespeist werden?

Nach Auskunft der DB Cargo AG ist das Einzelwagennetzwerk heute schon aufnahmefähig für neue Kunden. DB Cargo arbeitet an einem attraktiveren Angebots- und Netzkonzept, um im Einzelwagenverkehr zu wachsen. Neben klassischen Gleisanschlüssen sollen Kunden neue und einfache Zugänge für die Schiene erhalten (z. B. in Railports, neuen „Tiny Terminal“ in Rangierbahnhöfen oder innovative Umschlaglösungen).

20. Welche Strategie verfolgt die DB Cargo AG, um den Einzelwagenverkehr in den Jahren 2020 bis 2023 zu konsolidieren und weiter auszubauen?

Nach Auskunft der DB Cargo AG strebt sie eine Ausrichtung der Strategie für Einzelwagenverkehr auf Wachstum und weitere Verkehrsverlagerung an. Um eine ökologische Alternative zur Straße zu sein, soll der Einzelwagenverkehr massiv ausgebaut werden – etwa mit schnelleren Verbindungen oder neuen Branchen wie Konsumgütern. Kernelemente sollen ein attraktives Angebots- und Netzkonzept, Investitionen in Digitalisierung, Automatisierung und Modernisierung sein. Um diese Schritte zu ermöglichen, ist auch die weitergehende Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr notwendig. Eine Befassung des Aufsichtsrats mit der künftigen Strategie erfolgt noch.

21. Welche konkreten Einzelmaßnahmen (bitte genau benennen) plant die Bundesregierung, damit der Einzelwagenverkehr weiterentwickelt und ausgebaut werden kann?

Die Bundesregierung fördert den Schienengüterverkehr, und damit auch den Einzelwagenverkehr u. a. mit den folgenden Maßnahmen: Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte rückwirkend zum 1. Juli 2018 in Höhe von jährlich 350 Mio. Euro. Im Klimaschutzprogramm 2030 hat die Bundesregierung vereinbart, zur stärkeren Verlagerung von Gütern auf die Schiene den Einzelwagenverkehr als Alternative zum LKW durch Entlastung bei den Anlagenpreisen zu fördern. Im Entwurf des Ergänzungshaushalts der Bundesregierung zum Klimapakete sind 40 Mio. Euro jährlich für die Förderung des Einzelwagenverkehrs vorgesehen. Das geplante Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr (Z-SGV)“ zur Förderung von Innovationen wird den Einzelwagenverkehr stärken. Aktuell sind 20 Mio. Euro jährlich im Regierungsentwurf zum Haushalt 2020 und weiteren 10 Mio. Euro jährlich im Ergänzungshaushalt hierfür veranschlagt. Aus dem Auftragsforschungsprojekt „Innovativer Güterwagen“ (IGW) ergaben sich relevante Erkenntnisse zur Wagenkonfiguration.

22. Hat die DB AG geprüft, ob in den großen Zugbildungsanlagen der Ersatz schwerer Rangierloks mit dieselhydraulischem Antrieb durch eine Elektrifizierung von weiteren Teilen der Zugbildungsanlagen (also auch Abschnitte der Richtungsgleise und der Ablaufberg, wie es bei den Verschiebebahnhöfen der Österreichischen Bundesbahnen – ÖBB – üblich ist) und dem dann möglichen Einsatz von E-Loks umsetzbar ist?

Wenn ja, wann, in welchem Umfang, anhand welcher Untersuchungen, und mit welchen Ergebnissen?

Nach Auskunft der DB AG untersuchen die Hauptnutzer der großen Zugbildungsanlagen der DB Netz AG den Einsatz von Hybrid-Rangierloks zur Ablösung von Diesel-Loks. Anforderungen zur Elektrifizierung des Ablaufberges sind zurzeit nicht bekannt. Es bestehen Anforderungen zur Elektrifizierung/Spitzenüberspannung von Ein-/Ausfahrgleisen.

23. Plant die DB Cargo AG zwischen 2020 und 2025 die Beschaffung von „Last-Mile-Lokomotiven“?

Wenn ja, in welchem Umfang, und mit welchem Investitionsvolumen (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln, Leistungsklassen und auch Leistung für „Dieselhilfsmotor“ angeben)?

Nach Auskunft der DB Cargo AG plant sie keine Beschaffung von „Last-Mile-Lokomotiven“, da sie in Deutschland über ein flächendeckendes, dezentrales Produktionsnetzwerk mit regional stationierten Rangierloks verfügt. Ein Güterzug von DB Cargo ist in der Regel im Hauptlauf mit einer Elektrolok unterwegs. Den Vor- und Nachlauf übernehmen die regional vorgehaltenen Rangierlokomotiven. Im Zuge der Flottenerneuerung werden diese Fahrzeuge sukzessive durch Hybrid- und Zweikraftlokomotiven ersetzt.

26. Welche Innovationen des im Jahr 2019 abgeschlossenen Forschungsvorhabens „Aufbau und Erprobung von Innovativen Güterwagen“ will die DB Cargo AG in den Regelbetrieb überführen und bei der Neuanschaffung von Güterwagen vorgeben?
27. Wie viele innovative Güterwagen welcher Wagenbauarten hat die DB Cargo AG seit wann in ihrer Güterwagenflotte, und in welchem Umfang hat sie hierfür zwischen 2018 und 2020 investiert (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

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

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 9 bis 13, 15, 24, 25 und 28 verwiesen.

Die Telematik-Technik, die sich im Forschungsvorhaben bewährt hat, wird bei DB Cargo in den Regelbetrieb überführt. Die Ausrüstung der kompletten Güterwagenflotte mit Telematik-Geräten ist fast abgeschlossen. Radsätze zur Lärmreduktion sowie die Digitale Automatische Kupplung (DAK) werden aktuell noch weiter untersucht. Neben technischen Innovationen, wie beispielsweise der Ausstattung aller Wagen mit GPS/Telematik-Geräten oder innovativen Befestigungssystemen an Coil-Transportwagen, investiert DB Cargo seit 2018 verstärkt in multifunktionale Wagen. Vorteil ist, dass mit einem Wagen verschiedene Ladegüter transportiert werden können, teilweise durch Wechsel der Aufbauten und teilweise ohne Anpassung des Wagens. Gemeinsam mit der VTG entwickelt DB Cargo einen multifunktionalen und modularen Tragwagen, der aus verschiedenen standardisierten Bauteilen zusammengesetzt werden soll. Damit können Länge, Drehgestelle, Radsätze und Bremskonfiguration des Wagens flexibler auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtet werden.

		2018	2019	2020 (per Feb.)
Multi-funktions-wagen	Bauart 488 (BraCoil: Wagen zum Transport von Brammen, Coils und Container)	2 Musterwagen (1 Mio. €)	57 Wagen (8,7 Mio. €)	20 Wagen (2,9 Mio. €)
	Entwicklung von Multifunktionswagen		1,7 Mio. €	0,2 Mio. €
	Bauart 561 (zweigliedriger offener Autotransportwagen)	3 Musterwagen (2,1 Mio. €)	64 Wagen (15,3 Mio. €)	2 Wagen (0,3 Mio. €)

Quelle: DB AG

29. Wie viele und welche Typen Mehrsystemlokomotiven hat die DB Cargo AG seit wann in ihrem Bestand, und in welchem Umfang hat sie hierfür zwischen 2018 und 2020 investiert (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Bestand im Jahr	2003	2004	2005		2017	2018	2019	2020
BR 189	27	68	90		92	92	92	92
BR 193					5	60	101	104

Quelle: DB AG

30. Wie hat sich das Güteraufkommen und die Verkehrsleistung von DB Cargo (in Millionen Tonnen beförderte Güter, in Tonnenkilometern, durchschnittliche Auslastung je Zug) zwischen 2009 und 2019 entwickelt, und wie haben sich die Anteile der Verkehrsleistung im innerdeutschen, im europäischen bzw. im paneuropäischen Verkehr entwickelt (bitte jahresscheibengenau sowie nach innerdeutschem, europäischem und paneuropäischem Verkehr aufschlüsseln)?

Im Folgenden sind die Verkehrsleistung der DB Cargo AG sowie die gesamt-europäische Verkehrsleistung aufgeführt. DB Cargo erhebt im paneuropäischen Raum keine separaten Daten.

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verkehrsleistung DB Cargo AG (in Mrd. tkm)	93,9	105,8	112,0	105,9	104,3	102,9	98,4	94,7	92,7	88,2	85,0
Beförderte Güter DB Cargo AG (in Mio. t)	341,0	415,4	411,6	398,7	390,1	329,1	300,2	277,4	271,0	255,5	232,0
Auslastung DB Cargo AG (in t pro Zug)	484,0	502,4	513,6	521,4	531,9	532,5	526,5	528,8	527,5	532,3	523,2

Quelle: DB AG

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verkehrsleistung DB Cargo AG Deutschland (in Mrd. tkm)	71,2	79,4	82,8	77,5	73,9	73,3	69,7	67,3	66,3	63,0	59,7
Verkehrsleistung DB Cargo AG (in Mrd. tkm)	93,9	105,8	112,0	105,9	104,3	102,9	98,4	94,7	92,7	88,2	85,0

Quelle: DB AG

31. Wie hat sich die Anzahl der bedienten Gleisanschlüsse von DB Cargo in Deutschland zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und nach Ländern differenzieren)?

Die Anzahl der Gleisanschlüsse, also der Schnittstellen zwischen der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, ist in folgender Tabelle aufgeschlüsselt; eine Aufschlüsselung nach Ländern kann nach Auskunft der DB Cargo AG nicht vorgenommen werden. Seit 2012 wird nur noch die Zahl der Gleisanschlüsse erfasst, die direkt an das DB-Netz anschließen:

Jahr	Anzahl Gleisanschlüsse
2009	3726
2010	3732
2011	3638
2012	2374
2013	2395
2014	2373
2015	2359
2016	2371
2017	2367
2018	2351
2019	2337

Quelle: DB AG

32. Wie hat sich die Anzahl der Beschäftigten und Auszubildenden bei DB Cargo zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und nach Vollzeitpersonen und natürlichen Personen sowie nach Ländern differenzieren)?

Anzahl der Beschäftigten in Vollzeitpersonen nach Bundesländern, Jahresende – DB Cargo AG:

Summe DB Cargo AG, in VzP	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
Ausland		65	62	61	55	38	34	19	18	14	13
Baden-Württemberg		1.978	2.149	2.091	2.037	1.994	2.021	2.019	1.928	1.952	2.093
Bayern		2.502	2.556	2.491	2.425	2.385	2.358	2.331	2.284	2.339	2.395
Berlin		379	318	377	334	328	317	275	278	319	331
Brandenburg		993	1.031	978	964	899	868	836	829	838	913
Bremen		399	383	371	353	340	331	313	275	298	305
Hamburg		486	689	704	694	664	500	481	444	463	484
Hessen		1.214	1.191	1.246	1.480	1.514	1.511	1.489	1.426	1.557	1.597
Mecklenburg-Vorpommern	n.a.	380	375	338	314	285	278	267	253	239	260
Niedersachsen		2.220	2.182	2.146	2.078	2.040	2.186	2.172	2.216	2.204	2.242
Nordrhein-Westfalen		4.060	4.032	4.029	4.021	4.053	3.968	3.853	3.683	3.799	3.958
Rheinland-Pfalz		996	1.071	1.319	1.111	1.143	1.139	1.090	1.122	1.130	1.193
Saarland		444	456	464	436	431	442	463	491	521	559
Sachsen		1.056	1.037	950	946	871	838	809	745	573	546
Sachsen-Anhalt		810	742	667	642	631	597	586	567	761	864
Schleswig-Holstein		139	146	146	145	147	143	135	135	133	129
Thüringen		262	262	223	208	194	180	175	172	166	169
Summe	19.157	18.384	18.678	18.601	18.241	17.955	17.712	17.314	16.865	17.307	18.050

Anzahl der Beschäftigten in natürlichen Personen nach Bundesländern, Jahresende – DB Cargo AG:

Summe DB Cargo AG, in nP	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
Ausland		67	62	61	55	38	34	19	18	14	13
Baden-Württemberg		2.045	2.172	2.113	2.057	2.016	2.043	2.040	1.945	1.970	2.112
Bayern		2.594	2.581	2.518	2.450	2.410	2.382	2.356	2.310	2.370	2.421
Berlin		395	322	383	340	334	323	280	283	326	337
Brandenburg		1.022	1.037	984	970	906	876	861	839	851	929
Bremen		412	385	373	356	341	333	315	276	300	308
Hamburg		502	695	711	701	670	505	488	451	469	486
Hessen		1.255	1.204	1.259	1.499	1.537	1.536	1.511	1.450	1.595	1.637
Mecklenburg-Vorpommern	n.a.	389	375	338	320	285	278	272	253	240	263
Niedersachsen		2.298	2.203	2.169	2.100	2.063	2.210	2.193	2.240	2.225	2.264
Nordrhein-Westfalen		4.211	4.078	4.085	4.080	4.112	4.030	3.910	3.815	3.862	4.023
Rheinland-Pfalz		1.045	1.096	1.351	1.141	1.174	1.169	1.125	1.164	1.175	1.239
Saarland		456	459	467	439	434	444	465	494	525	564
Sachsen		1.094	1.047	961	959	886	852	825	761	588	560
Sachsen-Anhalt		837	747	672	647	636	602	593	575	778	887
Schleswig-Holstein		143	146	146	145	147	143	136	135	133	129
Thüringen		272	266	227	212	198	184	180	177	172	176
Summe	n.a.	19.037	18.875	18.818	18.471	18.187	17.944	17.569	17.186	17.593	18.348

Anzahl der Auszubildenden in Vollzeitpersonen (entspricht den natürlichen Personen) nach Bundesländern, Jahresende – DB Cargo AG:

Summe DB Cargo AG, in VzP	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
Ausland		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baden-Württemberg		152	165	185	178	184	185	168	166	170	171
Bayern		157	151	160	159	147	136	129	121	130	139
Berlin		45	42	37	42	39	38	36	34	32	30
Brandenburg		18	22	22	28	30	30	27	28	27	39
Bremen		0	0	0	15	27	38	36	38	36	37
Hamburg		116	104	112	122	120	123	110	113	100	105
Hessen		124	122	137	141	141	128	108	104	122	126
Mecklenburg-Vorpommern	n.a.	19	22	25	26	28	29	27	24	17	20
Niedersachsen		179	141	137	124	100	88	82	79	84	86
Nordrhein-Westfalen		296	300	321	352	360	334	302	277	270	288
Rheinland-Pfalz		58	65	80	90	95	90	75	47	41	52
Saarland		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sachsen		39	38	40	45	42	36	29	29	18	9
Sachsen-Anhalt		43	57	71	84	88	83	91	93	101	110
Schleswig-Holstein		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Thüringen		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	1.257	1.246	1.229	1.327	1.406	1.401	1.338	1.220	1.153	1.148	1.212

33. Wie viele Auszubildende von DB Cargo wurden zwischen 2009 und 2019 von DB Cargo übernommen (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Im Personalsystem der DB AG kann nur der Zeitraum 2010 bis 2019 abgebildet werden.

Summe DB Cargo AG	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Übernahme Azubi in VzP (Summe im jeweiligen Jahr)	188	316	259	244	283	306	315	243	259	263

Quelle: DB AG

34. Wie viele Beschäftigte von DB Cargo werden zwischen 2020 und 2030 in den Ruhestand gehen (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Der zugrunde liegende Berechnungsfaktor ist das aus dem Geburtsdatum resultierende Renteneintrittsalter ohne Berücksichtigung der Rente mit 63 für besonders langjährig Versicherte.

Summe DB Cargo AG	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ø
Beschäftigte in VzP	96	163	388	542	699	697	616	603	567	585	578	503

Quelle: DB AG

35. Wie viele Neueinstellungen plant DB Cargo zwischen 2020 und 2025 und zwischen 2025 und 2030 (bitte in Vollzeitäquivalenten angeben)?

Im Geschäftsjahr 2020 plant die DB Cargo AG die Einstellung von rund 2.200 Mitarbeitern. Im weiteren Mittelfristzeitraum (2021 bis 2025) sind pro Jahr rund 1.800 Einstellungen geplant. Für die Jahre 2025 bis 2030 liegen laut DB Cargo aktuell noch keine planerisch verankerten Werte vor.

36. Wie hat sich die Pünktlichkeit von DB Cargo zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Inwiefern wurden ausgefallene und/oder abgestellte Güterzüge („transportbedingter Aufenthalt“) in die Pünktlichkeitsberechnung einbezogen (bitte detailliert erläutern)?

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ankunftspünktlichkeit in Prozent	71,6	73,3	72,1	72,6	72,9	76,2	73,4	72,9	73,8

Hinweis: Einheitliche Daten der Ankunftspünktlichkeit liegen erst ab dem Jahr 2011 vor.

Quelle: DB AG

Vorübergehend abgestellte Züge fließen nach Auskunft der DB Cargo AG in die Ankunftspünktlichkeit ein, sofern die Abstelldauer 20 Stunden nicht überschreitet. Abgestellte Züge fließen nicht in die Ankunftspünktlichkeit ein.

37. 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 in DB Cargo zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Finanzkennzahlen DB Cargo nach IFRS:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Umsatzerlöse	4.055	4.584	4.924	4.926	4.843	4.863	4.767	4.560	4.528	4.460	4.449
Summe Erträge	4.342	4.891	5.224	5.271	5.195	5.199	5.055	4.951	4.914	4.899	4.961
EBITDA	107	302	335	390	352	343	120	108	130	54	13
EBIT	-189	12	32	87	57	46	-184	-81	-90	-190	-308
Ergebnis vor Steuern	-371	-172	-70	-108	-42	43	-1.620	-189	-146	-253	-387
Ergebnis lfd. Jahr	-68	-32	30	-83	6	157	-1.337	22	92	92	98

Angaben in Mio. €

Quelle: DB AG

38. Wie haben sich die Brutto- und Nettoinvestitionen von DB Cargo in DB Cargo zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bruttoinvestitionen (in Mio. €)	319	349	260	371	182	195	451	304	328	587	570
Nettoinvestitionen (in Mio. €)	312	348	260	371	182	195	445	303	324	586	522

Quelle: DB AG

39. Wie haben sich die Abschreibungen von DB Cargo in DB Cargo zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Inwiefern gab es in diesem Zeitraum Sonderabschreibungen (bitte detailliert auflisten und den Umfang beziffern)?

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Abschreibungen (in Mio. €)	-296	-290	-303	-303	-295	-297	-304	-189	-220	-244	-321
Sonderabschreibungen (in Mio. €)	2015: Impairment wurde durchgeführt.										

Quelle: DB AG

