

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/13793 –**

Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Neben dem Ganzzugverkehr und dem Kombinierten Verkehr zählt der Einzelwagen- oder Wagenladungsverkehr zum dritten bedeutenden Produktionssystem im Schienengüterverkehr. Der Einzelwagenverkehr eröffnet dem Güterkunden die Möglichkeit, Güter zum Empfänger zu senden bei der die Versandmenge nur eine Waggonladung oder Wagengruppe umfasst. Dabei sind Versender und Empfänger idealerweise über einen Gleisanschluss angebunden.

Aufgrund der höheren Zahl von Schnittstellen und des betrieblichen Aufwands der Zugauflösung und Zugneubildung in den Rangierbahnhöfen und bei der Zustellung der Einzelwagen bzw. Wagengruppen an den Empfänger, sind die Prozesse des Einzelwagenverkehrs komplex.

Das heutige Produktionssystem des Einzelwagenverkehrs („Produktionssystem 200X“), das 2006 die DB Schenker Rail Deutschland AG einführte, ist letztendlich eine Weiterentwicklung des 1975 von der Deutschen Bundesbahn umgesetzten Knotenpunktsystems (KPS). Herzstück des heutigen Einzelwagensystems sind die neun großen Zugbildungsanlagen bzw. Rangierbahnhöfe mit den zugeordneten Knotenpunktbahnhöfen (www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/9249/).

Die Deutsche Bahn AG hat mit dem 2001 vorgestellten und von 2002 bis 2004 umgesetzten Konzept „MORA C“ (marktorientiertes Angebot Cargo) die Zahl der Bedienpunkte bzw. Tarifpunkte von rund 2.100 auf 1.000 drastisch reduziert und erhoffte sich davon eine grundlegende wirtschaftliche Sanierung des Einzelwagensegments. Doch letztendlich bestehen nach Ansicht der Fragesteller die wirtschaftlichen Probleme des Wagenladungsverkehrs bis heute fort. Nach aktuellen Medienberichten hat DB Cargo ein Gutachten zur Zukunft des Einzelwagenverkehrs bei den Beratungsgesellschaften Oliver Wyman und SCI-Verkehr beauftragt, in dem offenbar eine weitere drastische Reduzierung der Bedienpunkte und Zugangsstellen als Szenario untersucht bzw. vorgeschlagen wird (ntv vom 10. September 2019, www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-prueft-wohl-Kahlschlag-im-Gueterverkehr-article21264174.html).

Der Einzelwagenverkehr trägt etwa ein Fünftel zur Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr bei. Wichtige Industriezweige in Deutschland sind auf einen funktionierenden und leistungsfähigen Einzelwagenverkehr angewiesen.

Nach Auffassung der Fragesteller muss der Einzelwagenverkehr gestärkt werden. Große Potentiale zu Verbesserung der Wirtschaftlichkeit liegen in der weitgehenden Automatisierung der Prozesse in den Zugbildungsanlagen und bei der Nahbereichsbedienung etwa durch Einführung der automatischen Bremsprobe und der Umrüstung der Waggons auf die automatische Mittelpufferkupplung (neuerdings auch digitale automatische Kupplung, DAK, genannt). Die Fragestellenden sind der Ansicht, dass eine weitere Reduzierung der Bedienpunkte die Vorstufe der Einstellung des Systems wäre. Dieser Schritt würde auch das 2010 gegründete europäische Netzwerk des Einzelwagenverkehrs Xrail in Deutschlands Nachbarländern, dem sieben europäische Güterbahnen angehören, empfindlich schwächen. Xrail bietet derzeit ein Netzwerk von europaweit rund 12.000 Bedienpunkten des Wagenladungsverkehrs (s. www.xrail.eu/de/wagonload-intro). Eine Reduzierung des Einzelwagenverkehrs in Deutschland führt auch zur Mengenerosion dieses Produktionssystems in den Nachbarländern.

1. Wie hat sich seit Einführung des Produktionssystems „200X“ im Jahr 2006 die Verkehrsleistung im Einzelwagenverkehr der Deutschen Bahn AG entwickelt (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat sich die Verkehrsleistung in Tariftonnenkilometern (ttkm) des Einzelwagenverkehrs der DB AG wie folgt entwickelt:

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Verkehrsleistung (Mrd. ttkm) | 27,1 | 27,7 | 25,9 | 19,4 | 21,9 | 22,4 | 20,5 |

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Verkehrsleistung (Mrd. ttkm) | 19,6 | 19,5 | 19,2 | 19,3 | 20,1 | 20,3 |

2. Wie hat sich seit Einführung des Produktionssystems „200X“ im Jahr 2006 die im Einzelwagensystem transportierte Gütermenge entwickelt (auch Anzahl eingespeister Wagenladungen für jedes Jahr angeben)?

Nach Auskunft der DB AG hat sich die im Einzelwagenverkehr der DB AG transportierte Gütermenge wie folgt entwickelt:

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tonnage (Mio. Tonnen) | 73,4 | 75,3 | 70,3 | 52,5 | 60,5 | 63,1 | 58,2 |
| Transporte (Mio. Wagen) | 2,4 | 2,4 | 2,3 | 1,8 | 2,0 | 2,1 | 1,9 |

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Tonnage (Mio. Tonnen) | 57,1 | 55,0 | 53,6 | 54,0 | 55,4 | 55,3 |
| Transporte (Mio. Wagen) | 1,9 | 1,8 | 1,7 | 1,6 | 1,7 | 1,7 |

3. In welchen Zugbildungsanlagen bzw. Rangierbahnhöfen findet derzeit Ablaufbetrieb statt?

| Bahnhof | ZBA* | R/K/S** |
|--------------------------|-------------|----------------|
| Maschen | Nord-Süd | R |
| Maschen | Süd-Nord | R |
| Seelze | West-Ost | R |
| Seelze | Ost-West | R |
| Hagen-Vorhalle | | R |
| Gremberg | Nord-Süd | R |
| Gremberg | Süd-Nord | R |
| Mannheim | West-Ost | R |
| Mannheim | Ost-West | R |
| München Nord | | R |
| Nürnberg | | R |
| Halle (Saale) | | R |
| Seddin | Nord-Ost | R |
| Seddin | Süd | K |
| Oberhausen-Osterfeld Süd | West | K |
| Oberhausen-Osterfeld Süd | Ost | K |
| Rostock Seehafen | | K |
| Osnabrück | | K |
| Köln Kalk Nord | | K |
| Wanne-Eickel | | K |
| Kreuztal | | K |
| Mainz-Bischofsheim | | K |
| Kornwestheim | | K |
| Mülldorf (Oberbay) | | K |
| Ingolstadt Hbf | | K |
| Senftenberg | | K |
| Kassel Rbf | | K |
| Koblenz-Lützel | | K |
| Hannover-Linden | | S |
| Ludwigshafen | | S |
| Limburg | | S |
| Schwandorf | | S |
| Heilbronn | | S |
| Schwerte | | S |
| Kassel-Bettenhausen | | - |

* ZBA = Zugbildungsanlagen

** R = Rangierbahnhöfe, K = Knotenpunktbahnhöfe, S = Satelliten

Quelle: DB AG

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

4. In welchen Zugbildungsanlagen bzw. Rangierbahnhöfen hat die DB AG seit 2001 den Ablaufbetrieb eingestellt (bitte Zugbildungsanlage und Jahr der Einstellung nennen)?

| Zugbildungsanlage | Einstellung Ablaufbetrieb | Weiternutzung im Umsetzbetrieb |
|---------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| Dresden-Friedrichstadt | 2009 | Ja |
| Zwickau | Nach 2006 | Ja |
| Bebra | Nach 2006 | Ja |
| Magdeburg-Rothensee | Nach 2006 | Ja |
| Hamm | Nach 2006 | Ja |
| Kehl | 2017 | Ja |
| Leipzig-Engelsdorf | 2018 | Ja |
| Berlin Nord-Ost | 2014 | Ja |
| Erfurt | Nach 2006 | Ja |
| Saalfeld | Nach 2006 | Ja |
| Saarbrücken | Nach 2006 | Ja |
| Bremen Rbf | 2003-2006 | Ja |
| Oberhausen West | 2007 | Ja |
| Augsburg | 2005 | Ja |
| Bremerhaven-Speckenbüttel | 2018 | Ja |
| Würzburg | Nach 2006 | Ja |
| Offenburg | Nach 2006 | Ja |
| Riesa | Nach 2006 | Ja |
| Duisburg-Wedau | 2006 | Nein |
| Darmstadt-Kranichstein | 2002 | Nein |

Quelle: DB AG

5. Wie hat sich seit 2010 (einschließlich) die Zahl der umgestellten Waggonen in den neun großen Zugbildungsanlagen des Einzelwagenverkehrs der DB AG entwickelt?

| Jahr | Anzahl Waggons |
|------|----------------|
| 2014 | 11.851.401 |
| 2015 | 11.532.774 |
| 2016 | 11.066.244 |
| 2017 | 10.906.241 |
| 2018 | 10.406.902 |

Quelle: DB AG

Für die Jahre 2010 bis 2013 liegen nach Auskunft der DB AG keine Daten vor.

6. Wie viele Knotenpunktbahnhöfe werden von der DB AG derzeit betrieben, und um welche Standorte handelt es sich dabei konkret?

Nach Auskunft der DB AG werden derzeit die folgenden 23 Knotenbahnhöfe betrieben: Hamburg Süd, Landshut (Bay) Hauptbahnhof (Hbf), Mühlendorf (Oberbay), Osnabrück, Ingolstadt Hbf, Regensburg Ost, Senftenberg, Zwickau (Sachs) Hbf, Saalfeld (Saale), Magdeburg-Rothensee, Rostock Seehafen, Seddin Süd, Hamm (Westf) Rangierbahnhof (Rbf), Köln-Kalk Nord, Kornwestheim, Koblenz-Lützel, Mainz-Bischofsheim, Oberhausen-Osterfeld Süd, Wanne-Eickel Hbf, Offenburg Güterbahnhof (Gbf), Saarbrücken Rbf, Kassel Rbf, Kreuztal.

7. Welche Knotenpunktbahnhöfe betrieb die DB AG im Jahr 2004 bzw. 2010 (bitte Standorte benennen)?

Nach Auskunft der DB AG wurden 2004 folgende 41 Knotenbahnhöfe betrieben: Berlin Nordost, Seddin Süd, Rostock Seehafen, Braunschweig Hauptgüterbahnhof (Hgbf), Bremen Rbf, Osnabrück, Hannover Linden, Oberhausen West, Oberhausen-Osterfeld Süd, Wanne-Eickel Hbf, Köln-Kalk Nord, Kassel Rbf, Frankfurt (Main) Hgbf, Koblenz-Lützel, Mainz-Bischofsheim, Kreuztal, Schwerte (Ruhr), Hamm (Westf) Rbf, Paderborn Hbf, Erfurt Gbf, Saalfeld (Saale), Großkorbetha, Halle (Saale) Gbf, Magdeburg-Rothensee, Riesa, Senftenberg, Zwickau (Sachs) Hb, Hamburg Süd, Saarbrücken Rbf, Karlsruhe, Ludwigshafen (Rhein) Hbf, Offenburg Gbf, Kornwestheim, Mühldorf (Oberbay), Landshut (Bay) Hbf, Augsburg Hbf, München Süd, Ingolstadt Hbf, Plattling, Regensburg Ost, Würzburg Rbf.

Nach Auskunft der DB AG wurden 2010 folgende 27 Knotenbahnhöfe betrieben: Seddin Süd, Rostock Seehafen, Oberhausen-Osterfeld Süd, Wanne-Eickel Hbf, Köln-Kalk Nord, Bebra, Kassel Rbf, Offenbach (Main), Koblenz-Lützel, Mainz-Bischofsheim, Kreuztal, Hamm (Westf) Rbf, Saalfeld (Saale), Zwickau (Sachs) Hbf, Großkorbetha, Halle (Saale) Gbf, Magdeburg-Rothensee, Senftenberg, Hamburg Süd, Osnabrück, Offenburg Gbf, Saarbrücken Rbf, Kornwestheim, Mühldorf (Oberbay), Landshut (Bay) Hbf, Ingolstadt Hbf, Regensburg Ost.

8. Wie viele Satelliten (mit Rangiermittel), und wie viele Satelliten (ohne Rangiermittel) betreibt die DB AG in ihrem Einzelwagensystem derzeit, und welchen Knotenpunktbahnhöfen sind diese jeweils zugeordnet (bitte genaue Standortbezeichnung angeben)?

Nach Auskunft der DB AG betreibt das Geschäftsfeld DB Cargo 112 sogenannte Satelliten mit Rangiermitteln. Sogenannte Satelliten ohne Rangiermittel entsprechen nicht mehr der Produktionslogik. Die Zuordnung der Satelliten im Produktionssystem unterliegt regelmäßiger Veränderung.

9. Welche Satelliten (mit Rangiermittel), und wie viele Satelliten (ohne Rangiermittel) hat die DB AG in ihrem Einzelwagensystem nach Umsetzung des Programms „MORA C“ bzw. der Einführung des Produktionssystems „200X“ aufgegeben (bitte Jahreszahl der Einstellung des Betriebs bzw. der Vorhaltung für den Einzelwagenverkehr angeben)?

Nach Auskunft der DB AG sind folgende Satelliten mit Rangiermitteln im Zeitraum von 2000 bis 2004 (Betrieb des Programms MORA C) entfallen: Berlin-Schöneeweide, Pasewalk, Berlin-Tempelhof, Berlin Hamb.- und Lehrter Bf, Ruhland, Bad Kleinen, Neubrandenburg, Neustrelitz, Stralsund, Oldenburg Hbf, Nordenham, Lengerich, Nienburg, Gößnitz, Plauen (V) ob Bf, Moers, Dortmund Gbf, Essen Hbf, Bad Hersfeld, Beiseförth, Heringen, Kassel-Bettenhausen, Friedberg (Hess), Offenbach (M) Hbf, Frankenberg (Eder), Wetzlar, Andernach, Mainz Hbf, Hagen-Eckesey, Witten Hbf, Betzdorf, Bestwig, Finnentrop, Bielefeld Ost, Gütersloh, Herford, Lünen Süd, Münster (W), Unna, Geseke, Paderborn Nord, Arnstadt, Leinefelde, Sömmerda, Eilenburg, Leipzig-Plagwitz, Wiederitzsch, Röblingen, Meuselwitz, Coswig (A), Dessau Hbf, Genthin, Halberstadt, Köthen, Roßlau, Staßfurt, Stendal, Flensburg Weiße, Hamburg-Eidelstedt, Hamburg-Rothenburgsort, Hamburg-Untereibe, Lüneburg, Brunsbüttel, Niebüll, Westerland, Euskirchen, Aachen West, Herzogenrath, Königswinter, Remscheid, Troisdorf, Wuppertal Hbf, Krefeld-Linn, Rheydt Gbf/Hbf, Mannheim Hgbf, Mühlacker, Rastatt, Worms, Haslach, Lahr,

Türkismühle, Buchloe, Donauwörth, Kempten Hbf, Pocking, München-Milbertshofen, München-Mittersending, München-Riem Ubf, Manching, Neuburg (Donau), Rothenburg (o.d.Tauber), Erlangen, Neumarkt, Nürnberg Hbf, Hof, Furth i.W., Bayreuth, Coburg, Forchheim, Kronach, Lichtenfels, Neustadt (Aisch) Bf, Gemünden, Lauda, Horb, Stuttgart- Zuffenhausen, Konstanz, Aulendorf, Biberach (Riß), Lindau-Reutin, Neu-Ulm, Schelklingen.

Folgende Satelliten mit Rangiermitteln sind im Zeitraum von 2004 bis 2010 (Betrieb des Produktionssystems „200X“) entfallen: Angermünde, Brandenburg Hbf, Hennigsdorf (b. Bln), Wustermark Rbf, Hildesheim, Esch (Westf), Leer (Ostfriesl), Vinnhorst, Elze (Han), Lehrte, Duisburg-Wedau, Düsseldorf-Derendorf, Gießen, Neuwied, Darmstadt-Kranichstein, Hagen Gbf, Dillenburg, Bitterfeld, Könnern, Lu-Wittenberg, Falkenberg, Bernburg, Blankenburg, Haldensleben, Bautzen, Dresden Neustadt Gbf, Freiberg (Sachs), Chemnitz Süd (betriebl.), Kiel, Homburg (Saar) Hbf, Neustadt (Weinstr) Hbf, Freiburg (Brs), Gengenbach, Neuenburg (Baden), Giengen (Brenz), Traunstein, Gablingen, Feldkirchen(b München), München-Pasing, Straubing, Nürnberg-Dutzendteich, Luitpoldhütte, Weiden (Oberpf).

Bis 2004 sind 773 Satelliten ohne Rangiermittel entfallen.

10. Welcher Verwendung hat die DB AG die bisher dem Einzelwagenverkehr dienenden Anlagen (Satelliten mit Rangiermittel und Satelliten ohne Rangiermittel) zugeführt, bzw. wie werden die Anlagen heute genutzt?
11. In welchen Fällen hat die DB AG die für den Einzelwagenverkehr aufgegebenen Anlagen zurückgebaut, von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt (Freistellung nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – AEG) oder sogar die besagten Flächen verkauft (bitte für jede aufgegebene Anlage differenziert angeben)?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

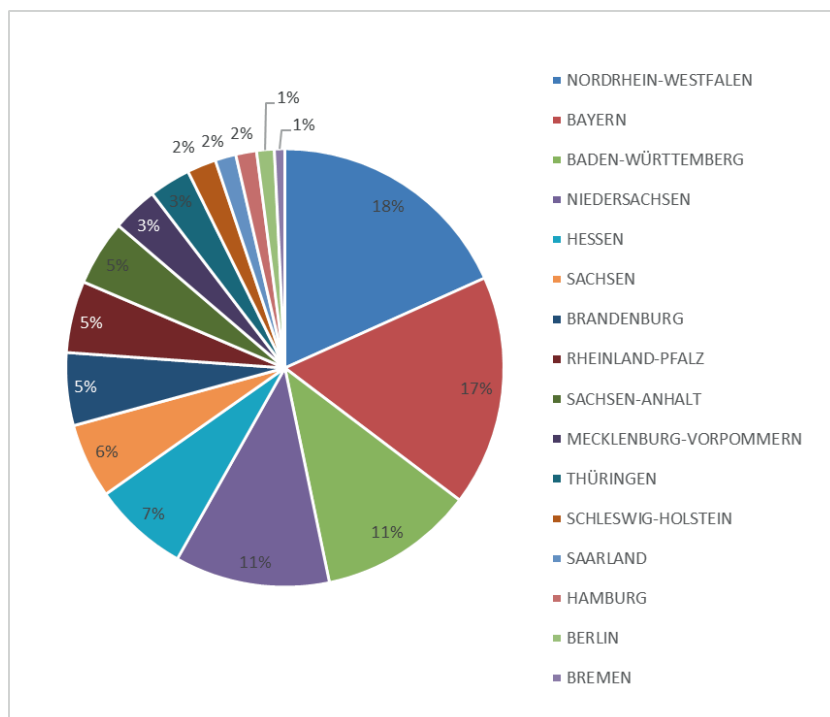
Alle in der Antwort zu Frage 9 genannten durch DB Cargo aufgegebenen Satelliten mit Rangiermitteln werden weiterhin für Abstellungen oder Rangier- und Beladetätigkeiten durch die DB Netz AG vermarktet. Ausnahmen bilden lediglich Dortmund Gbf (vollständig stillgelegt), Wustermark Rbf und Hamburg Unterelbe (durch DB Netz AG veräußert) sowie Coswig und Meuselwitz.

12. Wie hat sich die Zahl der Bedienpunkte bzw. Tarifpunkte im Einzelwagensystem der DB seit 2006 entwickelt (bitte für jedes Jahr angeben, bitte Anzahl der Tarifpunkte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Entwicklung der Güterverkehrsstellen, die von der DB AG bedient und für den Einzelwagenverkehr genutzt wurden:

| Jahr | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Güterverkehrsstellen (gerundet) | 1.520 | 1.480 | 1.470 | 1.460 | 1.440 | 1.420 | 1.400 |

Eine Auswertung nach Ländern in der Vergangenheit ist nicht möglich. Aktuell verteilen sich die durch DB Cargo bedienten Güterverkehrsstellen wie folgt:*



Quelle: DB AG

13. Wie viele Bedienpunkte bzw. Tarifpunkte im Einzelwagensystem hat die DB AG seit 2006 aufgegeben, und wie viele Tarifpunkte bzw. Bedienpunkte wurden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Programms „Zukunft Bahn“ aufgegeben?

Der Betrieb von 167 Güterverkehrsstellen wurden im Rahmen des DB-Programms „Zukunft Bahn“ eingestellt.

* Die farbige Darstellung der Abbildung ist auf Bundestagsdrucksache 19/15100 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

14. Hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Fortentwicklung der Gleisanschlussförderrichtlinie bzw. bei Aufstellung des Zukunftsprogramms Schienengüterverkehr erfasst, welche aufgegebenen Bedienpunkte bzw. Gleisanschlüsse sich schnell – also mit geringem baulichem Aufwand – reaktivieren ließen?

Wenn ja, wie viele Gleisanschlüsse ließen sich innerhalb kurzer Zeit wieder in Betrieb nehmen?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Initiative zur Reaktivierung privater Gleisanschlüsse im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung (Gleisanschlussförderrichtlinie)“ richtet sich an private Unternehmen.

15. Wie hat sich seit 2010 die durchschnittliche Auslastung der Züge des Einzelwagenverkehrs entwickelt (durchschnittliches Bruttozuggewicht für jedes Jahr)?

| Jahr | Ø-Bruttozuggewicht in t |
|------|-------------------------|
| 2010 | 1.064 |
| 2011 | 1.061 |
| 2012 | 1.054 |
| 2013 | 1.048 |
| 2014 | 1.053 |
| 2015 | 1.054 |
| 2016 | 1.040 |
| 2017 | 1.067 |
| 2018 | 1.087 |

Angaben zur DB Cargo, Quelle: DB AG

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

16. Wie haben sich seit Umsetzung des Produktionssystems „200X“ die durchschnittlichen Wagenlaufzeiten bzw. Transportzeiten vom Versender zum Empfänger entwickelt?

Im Jahr 2018 betrug die durchschnittliche Zeit von der Übernahme der Sendung durch DB Cargo und Beendigung der Transportleistungserbringung durch DB Cargo im Einzelwagenverkehr rund 80 Stunden.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

17. Wie hat sich seit 2014 die Anzahl der Züge des Einzelwagenverkehrs entwickelt, die länger als 24 Stunden zum Stehen kommen („Langsteher“), und was waren die häufigsten Gründe für dieses Problem?

Nach Auskunft der DB AG betrug von Januar bis September 2019 die Anzahl langstehender Einzelwagenverkehr-Züge zwischen einem und 20 pro Tag. Hauptgründe waren Ressourcenengpässe und netzbedingte Streckenunterbrechungen.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

18. Wie hoch ist bei den Zügen des Einzelwagenverkehrs aktuell der Zugfahranteil der Lokführer im Verhältnis zur Gesamtarbeitszeit (bitte Entwicklung seit 2014 angeben)?

Nach Auskunft der DB AG kann der Zugfahranteil nicht auf den Einzelwagenverkehr heruntergebrochen werden. Er lag 2014 bei rund 39 Prozent und ist seitdem auf rund 35 Prozent gesunken.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

19. Wie hat sich seit 2010 die Zahl der Beschäftigten im Segment Einzelwagenverkehr bei DB Cargo entwickelt, und wie viele Beschäftigte scheiden altersbedingt bis 2025 aus?

| Jahr | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Beschäftigte | 18.733 | 18.735 | 18.850 | 18.532 | 18.145 | 17.899 | 17.653 | 17.246 |

Quelle: DB AG

Bis 2025 werden rund 3.750 Mitarbeitende der DB Cargo altersbedingt ausscheiden.

20. Wie hat sich der Anlagenzustand und das durchschnittliche Anlagenalter in den großen Zugbildungsanlagen bei der vollautomatischen Bremstechnik und den Ablaufsteuerrechnern entwickelt, und welcher Ersatzinvestitionsbedarf ergibt sich bis 2025 und bis 2030 (bitte Ersatzinvestitionsbedarf für jedes Jahr angeben)?

Nach Auskunft der DB AG liegt die angestrebte Nutzungsdauer für Steuerungstechnik (bspw. Ablaufsteuerrechner) bei 20 Jahren, bei Maschinenteknik (bspw. Gleisbremsen) bei 30 Jahren. Aufgrund der kürzlich durchgeführten Modernisierungen der großen Zugbildungsanlagen liegt kein gesamthafter Investitionsbedarf für den Zeitraum 2025 bis 2030 vor.

| Bahnhof | Zugbildungsanlage | Letzte Modernisierung (Inbetriebnahme) | Modernisierung in Umsetzung/Planung |
|----------------|-------------------|--|-------------------------------------|
| Maschen | Nord-Süd | 2014 | |
| Maschen | Süd-Nord | 2012 | |
| Seelze | West-Ost | 2005 | |
| Seelze | Ost-West | 2004 | |
| Hagen-Vorhalle | | 2006 | |
| Gremberg | Nord-Süd | 2005 | |
| Gremberg | Süd-Nord | 2009 | |
| Mannheim | West-Ost | 2003 | 2024-2027 |
| Mannheim | Ost-West | 2009 | |
| München Nord | | 1991 | 2020-2024 |
| Nürnberg | | 1988 | 2024 |
| Halle (Saale) | | 2018 | |
| Seddin | Nord-Ost | 2014 | |

21. Welches Durchschnittsalter haben die im Einzelwagenverkehr eingesetzten Rangierloks (Rangiermittel in den Zugbildungsanlagen, Knotenpunktbahnhöfen und in Satelliten) erreicht, und welcher Investitionsbedarf ergibt sich in diesem Fahrzeugsegment bis 2025 und 2030 (bitte Investitionsbedarf für jedes Jahr angeben)?

Nach Auskunft der DB AG werden die Rangierloks nicht nach Verkehrsart ausgewiesen. Bei DB Cargo sind die Rangierlokomotiven im Schnitt 42 Jahre alt.

Folgende Investitionen sind bis 2028 geplant (gerundet):

| | |
|---------------------------------|-------------------------|
| 2020: | 1 Mio. Euro, |
| 2021: | 20 Mio. Euro, |
| 2022: | 110 Mio. Euro, |
| 2023: | 100 Mio. Euro, |
| 2024: | 200 Mio. Euro, |
| 2025 bis 2028: durchschnittlich | 150 Mio. Euro pro Jahr. |

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

22. Welches Durchschnittsalter haben die im Einzelwagenverkehr eingesetzten Streckenloks erreicht, und welcher Investitionsbedarf ergibt sich bis 2025 und bis 2030 für die Erneuerung der Flotte (bitte nach E-Loks und Dieselloks differenzieren)?

Nach Auskunft der DB AG ist die Aufspaltung der Lokflotte nicht möglich. Insgesamt sind die E-Loks durchschnittlich 16 Jahre, die Strecken-Dieselloks durchschnittlich 30 Jahre alt.

Für 2020 sind 36 Mio. Euro zum Abschluss laufender Vorhaben bei der E-Lok Flotte geplant. Durch die zunehmende Elektrifizierung wird der Bedarf an Strecken-Dieselloks sukzessive reduziert.

23. Wie haben sich der Güterwagenbestand und die durchschnittliche Laufleistung der im Einzelwagenverkehr eingesetzten Waggons seit 2010 entwickelt (bitte für jedes Jahr angeben)?

| Jahr | Bestand eigene u. angemietete Wagen (Jahresende) | Durchschnittliche Laufleistung (km) |
|------|--|-------------------------------------|
| 2010 | 65.434 | 15.598 |
| 2011 | 64.246 | 14.916 |
| 2012 | 59.119 | 14.553 |
| 2013 | 54.114 | 14.340 |
| 2014 | 51.473 | 14.888 |
| 2015 | 50.996 | 15.257 |
| 2016 | 50.046 | 15.274 |
| 2017 | 49.779 | 15.441 |
| 2018 | 49.246 | 14.922 |

Quelle: DB AG

24. Wie hat sich das Durchschnittsalter der im Einzelwagenverkehr eingesetzten Güterwagen seit 2010 entwickelt, und welcher Investitionsbedarf ergibt sich bis 2025 und 2030 für die Erneuerung der Flotte (bitte Investitionsbedarf für jedes Jahr angeben)?

| | Bestand eigener Wagen im Einzelwagenverkehr | Durchschnittsalter |
|------|--|--------------------|
| 2010 | 62.716 | 27,6 |
| 2011 | 61.542 | 28,3 |
| 2012 | 57.415 | 28,3 |
| 2013 | 52.630 | 28,6 |
| 2014 | 49.848 | 29,2 |
| 2015 | 49.160 | 30,3 |
| 2016 | 48.059 | 31,1 |
| 2017 | 46.694 | 31,7 |
| 2018 | 45.405 | 32,2 |

Quelle: DB AG

DB Cargo investiert in rund 3.500 Neubauwagen und modernisiert rund 2.200 Güterwagen. Folgende Investitionen sind bis 2028 geplant (Anzahl Wagen):

| | |
|---------------------|-----------------|
| 2020: | 1.191, |
| 2021: | 749, |
| 2022: | 490, |
| 2023: | 388, |
| 2024: | 995, |
| 2025 bis 2028: etwa | 1.420 pro Jahr. |

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

25. Wie haben sich seit 2014 die Wageninstandhaltungskosten der DB Cargo im Segment Einzelwagenverkehr entwickelt (bitte Gesamtkosten der Wageninstandhaltung und die prozentuale Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr angeben)?

| Jahr | Instandhaltungs-Kosten | Δ Vorjahr |
|------|------------------------|-----------|
| 2014 | 92 Mio. Euro | |
| 2015 | 88 Mio. Euro | -5 % |
| 2016 | 97 Mio. Euro | 11 % |
| 2017 | 111 Mio. Euro | 14 % |
| 2018 | 125 Mio. Euro | 12 % |

Quelle: DB AG

26. Welche externen Effekte leistet der Einzelwagenverkehr in der Verbundproduktion von DB Cargo (Nutzen für das Gesamtsystem) beispielsweise durch die Beförderung von Leerwagen und der Zuführung von Schadwagen in die jeweiligen Ausbesserungswerke?

Nach Auskunft der DB AG gibt es folgende externe Effekte des Einzelwagenverkehrs in der Verbundproduktion DB Cargo: Leerwagenzu-/rückführung zum/vom Kunden, Schadwagenzuführung zu den Werkstätten, Nahbereichsleistung zum/vom Kunden (letzte Meile), Transport von Überlaufmengen.

27. Wie hoch sind die monetarisierten externen Effekte des Einzelwagenverkehrs in der Verbundproduktion von DB Cargo in den oben genannten Bereichen bzw. insgesamt?

Nach Auskunft der DB AG betragen die Verbundeffekte des Bereiches Einzelwagen für den Bereich Ganzzug im Jahr 2018 rund 5 Prozent der gesamten vertrieblichen Umsätze, rund 185 Mio. Euro.

28. Welchen Beitrag zum Betriebsergebnis von DB Cargo erbrachte der Einzelwagenverkehr seit 2014 (bitte wenn möglich Ergebniszahlen mit Gewinnen und Verlusten bis einschließlich erstes Halbjahr 2019 angeben)?

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Jun 19 |
|--|------|------|------|------|------|--------|
| Ergebnis (inkl. kalk. Afa) in Mio. Euro | -98 | -156 | -197 | -181 | -211 | -93 |

Quelle: DB AG

29. Welche Maßnahmen zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs hat die Bundesregierung seit 2010 auf den Weg gebracht, und welche Investitionen sind dafür vom Bund aufgebracht worden?
37. Welche Maßnahmen zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs plant die Bundesregierung aktuell, und welche Haushaltsmittel sollen dafür eingesetzt werden?
56. Welche Maßnahmen der Innovationsförderung hält die Bundesregierung zur Stabilisierung und Stärkung des Einzelwagenverkehrs für geeignet?

Die Fragen 29, 37 und 56 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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.

30. Welche Investitionen in die Modernisierung der Zugbildungsanlagen hat der Bund seit 2004 vorgenommen (bitte jede Maßnahme mit jeweiligem Investitionsaufwand angeben)?

Nach Auskunft der DB AG bestehen Zugbildungsanlagen aus einer Vielzahl unterschiedlicher Anlagenklassen, so dass eine separate Darstellung der Investitionen nicht darstellbar ist.

31. Welche Investitionen in die Modernisierung der Zugbildungsanlagen setzt die DB AG derzeit gerade um, und welche Maßnahmen sind bis 2025 geplant (bitte genaue Beschreibung der Maßnahmen unter Angabe des Investitionsumfanges und der vorgesehenen Förderung durch den Bund)?

- Erneuerung bestehender Rangiertechnik. Auf Basis der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III stehen in den kommenden Jahren zur Stärkung des Güterverkehrs umfassende Investitionssummen für die Zugbildungsanlagen zur Verfügung.
- Erweiterung der Rangiertechnik mit verfügbaren Produkten, wie z. B. Förderanlagen, automatischen Gleisbremsen.
- Installation innovativer Automatisierungs-Techniken, die heute noch nicht verfügbar sind, wie z. B. vollautomatische Rangierlokomotiven.
- Langfristige Verbesserungen in Zu-/Abfahrtswegen, Länge der Gleise, Elektrifizierung, Modernisierung der Stellwerke. Für diese drei Unterpunkte werden derzeit Konzepte für die wichtigsten Rangierbahnhöfe erarbeitet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

32. Sieht die Bundesregierung weitere Potentiale, die Wirtschaftlichkeit des Einzelwagenverkehrs durch Investitionen in die Modernisierung der Zugbildungsanlagen zu verbessern?

Wenn ja, welche Investitionen könnten die Wirtschaftlichkeit anheben?

Digitalisierung und Automatisierung können die Wirtschaftlichkeit verbessern. Nach der Erweiterung der Rangiertechnik geht es um die Entwicklung und Installation innovativer Technik: die Automatisierung von Rangierlokomotiven, die automatische Erkennung von Beschädigungen an Güterwagen mittels Video- und Bildanalyse sowie Software zur Echtzeitsteuerung sämtlicher Prozesse. Die Einführung einer Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) sowie einer Automatisierten Bremsprobe bei Güterwagen sollen die Effizienz deutlich erhöhen. Zur DAK wird im Auftrag des BMVI eine Migrationsstudie durchgeführt. Zugbildungsanlagen können mit solchen Techniken zeit- und ressourcenschonend betrieben werden. Das geplante Förderprogramm „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr (Z-SGV)“ der Bundesregierung soll die Entwicklung dieser und weiterer innovativen Techniken beschleunigen und fördern.

33. Bis wann will die Bundesregierung die Evaluierung der Gleisanschlussförderrichtlinie abschließen?

34. An welchen Stellen sieht die Bundesregierung Überarbeitungs- und Verbesserungsbedarf bei der derzeitigen Gleisanschlussförderrichtlinie?

Die Fragen 33 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Evaluierung der derzeitigen Förderrichtlinie der Gleisanschlussförderung ist noch nicht abgeschlossen.

35. Welche Aktivitäten und Fördermaßnahmen plant die Bundesregierung zur Unterstützung der VDV-Gleisanschlusscharta (VDV = Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)?

Die Evaluierung der Gleisanschlussförderung umfasst auch die Vorschläge aus der verbändeübergreifenden Gleisanschlusscharta auf Initiative des VDV.

36. Welche Maßnahmen zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs erörtert die Bundesregierung mit der Bahnbranche im Rahmen des „Runden Tisches Schienengüterverkehrs“ bzw. der Arbeitsgruppe „Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr“?

In einer Unterarbeitsgruppe Einzelwagenverkehr im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr wurden Handlungsempfehlungen für einen wirtschaftlichen Einzelwagenverkehr erarbeitet und priorisiert. Folgende acht Handlungsempfehlungen wurden dem Runden Tisch Schienengüterverkehr am 7. Oktober 2019 vorgestellt:

1. Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität, Zuverlässigkeit und Kostenreduzierung umsetzen: Für einen zuverlässigen Einzelwagenverkehr muss ausreichend Personal sowie genügend Rollmaterial bereitstehen. Dafür sind auch Investitionen und die Erhöhung der Produktivität von Personal und Rollmaterial sowie die Weiterführung der Digitalisierung von Planung, Durchführung und Verwaltung notwendig.
2. Innovationen schneller im Markt etablieren – das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr mit den notwendigen Mitteln ausstatten und umsetzen: Für den Einzelwagenverkehr sind insbesondere Innovationen, die die Wirtschaftlichkeit von Rangier-, Zugbildungs- und Ladeprozessen und der Nahbereichsbedienung erhöhen, relevant.
3. Konsequente Nutzung des Einzelwagenverkehrs: Verlagerer sollten regelmäßig prüfen, ob der nachhaltige Einzelwagenverkehr eine wettbewerbsfähige Alternative bietet und diese bestmöglich nutzen.
4. Förderung der Trassen- und Anlagenpreise: Die Trassenpreisförderung sollte fortgeführt, eine ähnliche Förderung für nichtbundeseigene Infrastrukturen geprüft werden. Zudem sollte eine Förderung der Anlagenentgelte eingeführt werden.
5. Entwicklung neuer Produktionsformen unter Einbeziehung des Einzelwagenverkehrs: Es sollte untersucht werden, ob es neben dem bestehenden Einzelwagenverkehrssystem andere wirtschaftlich betreibbare Systeme gibt, um einzelne Wagen oder Wagengruppen zu transportieren.
6. Eine leistungsfähige und effiziente Infrastruktur bereithalten: Um im Wettbewerb bestehen zu können, braucht der Einzelwagenverkehr geeignete und attraktive Trassen und Anlagen sowie den entsprechenden Zugang zur Infrastruktur.
7. Reduzierung der energie- und klimabezogenen Abgaben und Steuern: Die Belastung aus energie- und klimabezogenen Abgaben und Steuern, z. B. Stromsteuer, EEG-Umlage sollte reduziert werden.
8. Europaweite Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung: Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) schafft die Voraussetzung für eine umfassende Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs und für effizientere Kupplungs- und Rangiervorgänge.

38. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Anstrengungen DB Cargo unternommen hat, um neue Angebote des Einzelwagenverkehrs beispielsweise im Bereich Konsumgüter und Nahrungsmittel zu entwickeln?

Nach Auskunft der DB AG prüft DB Cargo Ansätze zur stärkeren Integration von intermodalen Mengen, um auch Branchen mit geringem Anteil an Gleisanschlüssen besser für den Einzelwagenverkehr zu erschließen.

39. Welche Modelle zur Stärkung und Förderung des Einzelwagenverkehrs sind der Bundesregierung aus den europäischen Nachbarländern bekannt, und welche hält die Bundesregierung für geeignet, um den Einzelwagenverkehr in Deutschland zu stabilisieren und auszubauen?

Zur Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr steht die Bundesregierung im regelmäßigen Kontakt, teilweise unter Einbeziehung des Sektors, mit den Niederlanden, Österreich und Frankreich. Dabei werden auch unterschiedliche Fördermodelle erörtert, die unterschiedliche Rahmenbedingungen haben und mögliche Wechselwirkungen mit anderen Förderprogrammen haben könnten. Auskünfte zur Übertragbarkeit sind deshalb nicht möglich.

40. Wie bewertet die Bundesregierung den Ansatz, die Zugbildungsanlagen, Knotenpunktbahnhöfe und Satelliten des Einzelwagenverkehrs einschließlich der Rangiermittel und des für den Betrieb der Anlagen erforderlichen Personals vollständig dem Netz zuzuordnen, wie es in Nachbarländern bereits praktiziert wird?

Die Übernahme von Rangierleistungen durch den Infrastrukturbetreiber wäre mit einer Umverteilung der Kosten von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verbunden. Dieser Kostenanstieg würde durch die Anlagenbetreiber auf die Anlagenpreise umgelegt werden und wäre über die Nutzungsentgelte der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu refinanzieren.

41. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie sich eine weitere deutliche Reduzierung der Bedienpunkte des Einzelwagenverkehrs oder gar die Einstellung des Einzelwagenverkehrs, wie sie von der DB AG gutachterlich untersucht wurde (s. www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/gutachten-zu-db-cargo-einzelwagenverkehr-muss-subventioniert-oder-geschrumpft-werden/24861164.html), auf den Einzelwagenverkehr in den europäischen Nachbarländern, insbesondere in Belgien, der Schweiz, in Österreich, Tschechien und Polen, auswirkt?

Wenn ja, was will die Bundesregierung unternehmen, um die weitere Mengenerosion im deutschen Einzelwagenverkehr und die absehbar negativen Auswirkungen auf die Produktionssysteme des Einzelwagenverkehrs in den Nachbarländern zu unterbinden, damit dort keine Abwärts Spirale in Gang gesetzt wird?

46. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, das von der DB AG beauftragte Gutachten (s. www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-prueft-wohl-Kahlschlag-im-Gueterverkehr-article21264174.html) zum Einzelwagenverkehr den Abgeordneten des Deutschen Bundestages zuzuleiten und die Ergebnisse zur Diskussion zu stellen?
47. Welche Szenarien zur Fortführung des Einzelwagenverkehrs haben die Gutachter konkret untersucht, und welche Empfehlungen zur Sanierung des Segments werden vorgeschlagen?

48. Wie viele Arbeitsplätze wären bei DB Cargo in einem Szenario gefährdet, bei dem die Zahl der Bedienpunkte abermals deutlich reduziert wird, und wie viele bei der Einstellung des Einzelwagenverkehrs?
49. Wie würde sich in beiden Szenarien der Modal Split verändern, und welcher zusätzliche Lkw-Verkehr würde durch Verlagerung von Verkehr auf die Straße entstehen (bitte Angabe in tkm)?
50. Ist es zutreffend, dass die von der DB beauftragten Gutachter in einem Szenario die weitere Reduzierung um 400 Bedienpunkte empfehlen?
Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung diese Maßnahme vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Ziele zur Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Schiene?
51. Nach welchen Kriterien haben die Gutachter die aufzugebenden Bedienpunkte ausgewählt?
52. Welche Bedienpunkte des Einzelwagenverkehrs sollen nach dem Gutachten aufgegeben werden (bitte Lage im Netz und Bundesland angeben)?

Die Fragen 41 und 46 bis 52 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Nach Auskunft der DB AG wurde ein Gutachten zum Einzelwagenverkehr erstellt. Es handelt es sich dabei um ein internes Gutachten, welches nicht öffentlich zugänglich ist.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

42. Welche Maßnahmen zur Erschließung neuer Verkehrspotentiale für den Einzelwagenverkehr hält die Bundesregierung im europäischen Kontext für sinnvoll, und welche Rolle soll dabei das Netzwerk Xrail spielen?
43. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, um das europäische Netzwerk des Einzelwagenverkehrs Xrail zu stärken und die Kooperation in diesem Segment zu vertiefen?

Die Fragen 42 und 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Bundesregierung sieht die Erschließung von Verkehrspotenzialen für den Einzelwagenverkehr auch als eine europäische Aufgabe. Die Bundesregierung hat keine eigenen Erkenntnisse über die unternehmerischen Entscheidungen, welche Maßnahmen zur Akquise neuer Verkehre durch die Unternehmen genutzt werden.

44. Wie viel Prozent der im deutschen Einzelwagenverkehr transportierten Güterwagen entfallen auf Exportverkehre, Importverkehre und Transitverkehre (bitte nach Export, Import und Transit differenzieren und auch das Versender- und Empfängerland angeben, wenn möglich auch jeweilige Verkehrsleistung in Tonnenkilometer – tkm – angeben)?

Nach Auskunft der DB AG entfallen im Einzelwagenverkehr von DB Cargo jeweils rund 20 Prozent der Güter auf Export- und Importverkehr und rund 10 Prozent auf Transitverkehr. Die wichtigsten Versender- und Empfängerländer sind Italien, Österreich und die Niederlande.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

45. Wie hoch ist der Anteil sogenannter Listengüter, also Gefahrgütern nach § 35 der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB), die im Einzelwagensystem befördert werden (bitte Anteil am Güteraufkommen des Einzelwagensystems und Anteil an der Verkehrsleistung des Einzelwagenverkehrs bzw. Verkehrsleistung in tkm angeben)?

Nach Auskunft der DB AG liegt der Anteil der Listengüter bei rund 7 Prozent (Anteil am Güteraufkommen in Tonnen) bzw. 6 Prozent der Verkehrsleistung des Einzelwagenverkehrs (inkl. internationalem Anteil).

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

53. Wie sieht der Zeitplan von DB Cargo zur Konsolidierung und Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs aus, und bis wann sollen Entscheidungen zur Art und Weise der Sanierung des Segments getroffen werden?

Nach Angaben der DB AG erstellt die DB Cargo derzeit ein Zukunftskonzept.

54. Lässt die DB Cargo neben Fördermodellen auch die Ausschreibung von Einzelwagenverkehren (Nahbereichsbedienung wie Verkehr zwischen den Zugbildungsanlagen bzw. Rangierbahnhöfen bzw. Verkehr zwischen Zugbildungsanlagen und Knotenpunktbahnhöfen) untersuchen?

Wenn nein, wird sich die Bundesregierung dazu ggf. Expertise einholen?

Die Unterarbeitsgruppe Einzelwagenverkehr, welche im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr eingesetzt wurde, hat als eine Handlungsempfehlung die Entwicklung neuer Produktionsformen unter Einbeziehung des Einzelwagenverkehrs verabschiedet. Die Verantwortung zur Umsetzung dieser Maßnahme liegt bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Im Übrigen ist der Bundesregierung keine Untersuchung bei DB Cargo bekannt.

55. Beabsichtigt die Bundesregierung die Auflage eines Forschungsprogramms zur Weiterentwicklung eines zukunftsfähigen und modernen Einzelwagenverkehrs über das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF)?

Wenn ja, in welchen Bereichen sieht die Bundesregierung Forschungsbedarf, und welche Haushaltsmittel sollen dafür zur Verfügung gestellt werden?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

57. Bestehen die nach Vollinbetriebnahme der Zugbildungsanlage (ZBA) Halle (Saale) im Dezember 2018 aufgetretenen Probleme fort (www.mz-web.de/halle-saale/planungs--und-baumaengel--halles-neuer-rangierbahnhof-kommt-an-seine-grenzen-31999878)?

Nach Auskunft der DB AG ist der Großteil der Startschwierigkeiten abgearbeitet und die bestehenden Beidrück-Einrichtungen funktionieren fehlerfrei.

58. Wie viele Güterzüge des Einzelwagenverkehrs mussten im ersten Halbjahr 2019 auf andere Zugbildungsanlagen ausweichen, weil die ZBA Halle (Saale) nicht aufnahmefähig war?

Nach Auskunft der DB AG wurden von Januar bis März 2019 drei bis vier Züge pro Woche abgeleitet. Von März bis Juni 2019 wurden sechs bis sieben Züge pro Werktag abgeleitet. Ab Juni 2019 wurden alle Entlastungsmaßnahmen zurückgenommen.

59. Wie viele Güterwagen werden in der ZBA Halle (Saale) aktuell werktäglich umgestellt, und können alle ursprünglich geplanten Leistungen in Halle (Saale) erbracht werden?

Wenn nein, was plant DB Cargo, um die Unzulänglichkeiten der ZBA Halle (Saale) zu beheben?

Nach Auskunft der DB AG werden derzeit alle Leistungen verarbeitet (im Schnitt zwischen 850 und 1.030 Wagen pro Werktag).

