

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sachstand bei der Automatisierung und Digitalisierung im Schienengüterverkehr – Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung

Die Schiene ist der mit Abstand klimaschonendste Verkehrsträger für den Gütertransport. Im Vergleich zum Straßengüterverkehr kann der Gütertransport auf der Schiene eine fünfmal bis neunmal bessere CO₂-Bilanz aufweisen. Angesichts wachsender Transportmengen in Europa ist der Aufbau eines leistungsfähigen, weitgehend automatisierten und digitalisierten Schienengüterverkehrs notwendig, um den Güterverkehr und damit den Verkehrssektor insgesamt klimaschonender auszugestalten. Ohne einen starken, klimaschonenden Schienengüterverkehr wird Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor nach Ansicht der Fragesteller nicht erreichen können. Eine schnelle umfassende Modernisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs ist nach Auffassung der Fragesteller notwendig, damit der Güterverkehr auf der Schiene wieder wettbewerbsfähiger wird und auf diese Weise Marktanteile zurückgewinnt (<http://www.alianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/digitale-automatische-kupplung-eroeffnet-neue-moeglichkeiten>).

Besonders aussichtsreich ist in diesem Zusammenhang die Ausrüstung der europäischen Güterwagenflotte mit einer einheitlichen, automatischen und digitalen Kupplung. Bereits in den 1970er-Jahren gab es einen ersten Anlauf, den Güterwagenbestand in Europa auf die in den 1960er-Jahren entwickelte UIC-Mittelpufferkupplung (AK 69e) umzurüsten und die seit Beginn des Eisenbahnzeitalters gebräuchliche und längst veraltete Schraubenkupplung zu ersetzen.

Die Vorzüge einer automatischen Kupplung (AK) sind für den Bahnbetrieb bestechend. So können zahlreiche personal- und zeitaufwändige Betriebsabläufe automatisiert werden. Das gilt für das Kuppeln wie Rangieren, aber auch für die dann mögliche vollautomatische Bremsprobe. Weil Längskräfte durch die AK zentral in den Güterwagen eingeleitet werden, treten geringere Seitenkräfte auf, was den Verschleiß an Radsätzen und Schienen erheblich reduziert. Mit der bei der heute diskutierten Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) mitgeführten Stromversorgung und Datenleitung ist neben der Automatisierung von Betriebsabläufen die digitale Erfassung und Übermittlung von Zustandsdaten der Güterwagen möglich.

Anfang des Jahres 2020 unterzeichneten in Hamburg sechs Bahnverbände eine Charta zur Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung, die das Ziel formuliert, bis 2030 den Güterwagenbestand in Europa auf die innovative Kupplung umzurüsten (<http://www.alianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/digitale-automatische-kupplung-eroeffnet-neue-moeglichkeiten>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr befinden sich seit wann in Umsetzung, und inwiefern sind sie (Stand: Mai 2020) vollständig umgesetzt (bitte für jede Maßnahme exakt angeben, wann mit der Umsetzung begonnen wurde, wie der aktuelle Stand der Umsetzung ist, und wann die Maßnahme abgeschlossen wurde, oder wann die Umsetzung entsprechend den Planungen der Bundesregierung abgeschlossen sein soll)?
2. Welche Initiativen hat die Bundesregierung auf europäischer Ebene seit 2018 vorangetrieben, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr zu verbessern (bitte jeweilige Initiative mit exaktem Umsetzungsstand benennen)?
3. Welchen Forschungsbedarf hat die Bundesregierung für die flächendeckende, schnelle Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) im Schienengüterverkehr in ganz Europa identifiziert?
4. Welche Forschungsvorhaben des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZFS) befassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung mit der DAK, und welche Forschungsvorhaben befinden sich zur DAK derzeit in Vorbereitung (bitte Laufzeit des Forschungsvorhabens und finanzielles Volumen angeben)?
5. Welche konkreten Forschungsprojekte fördert die Bundesregierung derzeit im Zusammenhang mit der flächendeckenden, schnellen Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung im Schienengüterverkehr in ganz Europa?
Seit wann laufen die entsprechenden Forschungsprojekte, wann sollen sie voraussichtlich abgeschlossen sein, wer führt sie durch, und in welchem Umfang und aus welchen konkreten Haushaltstiteln fördert die Bundesregierung sie (bitte für jedes Forschungsprojekt detailliert darstellen)?
6. Welche Forschungsprojekte im Zusammenhang mit der flächendeckenden, schnellen Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung im Schienengüterverkehr in ganz Europa plant die Bundesregierung, in den Jahren 2021 bis 2025 in welchem Umfang zu fördern?
7. Welchen volkswirtschaftlichen und verkehrstechnischen sowie klimapolitischen Gesamtnutzen hätte aus Sicht der Bundesregierung die Ausrüstung des gesamten Güterwagenbestands mit der DAK?
8. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung in einer europaweiten Markteinführung der DAK im Schienengüterverkehr, um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßenverkehr zu erhöhen?
9. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über erreichbare Produktivitätssteigerungen des Schienengüterverkehrs infolge der Automatisierung von Betriebsabläufen?
10. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über erreichbare Produktivitäts- und Kapazitätssteigerungen des Schienengüterverkehrs infolge einer bundesweit flächendeckenden Einführung einer Digitalen Automatischen Kupplung?
11. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über erreichbare Produktivitäts- und Kapazitätssteigerungen des Schienengüterverkehrs infolge einer EU-weiten Einführung der DAK?

12. Wie viele Arbeitsunfälle bei Laufwegen und Tätigkeiten im Zusammenhang mit Kupplungsvorgängen auf Zugbildungsanlagen und in Gleisanschlüssen ereigneten sich bei Lokrangierführern und Lokrangierführerinnen in Deutschland in den Jahren 2009 bis 2019 (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
13. Wie viele tödliche Arbeitsunfälle bei Laufwegen und Tätigkeiten im Zusammenhang mit Kupplungsvorgängen auf Zugbildungsanlagen und in Gleisanschlüssen ereigneten sich bei Lokrangierführern und Lokrangierführerinnen in Deutschland in den Jahren 2009 bis 2019?
14. Seit wann, und inwiefern sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs in den Prozess der Entwicklung zur Festlegung von europaweit einheitlichen Standards einer flächendeckenden, Digitalen Automatischen Kupplung eingebunden?
15. Welche Forschungsinvestitionen tätigte die Deutsche Bahn AG (DB AG) in den Jahren 2018 und 2019 zur Festlegung von europaweit einheitlichen Standards einer Digitalen Automatischen Kupplung (bitte jahresscheibengenau angeben)?
16. Mit welchen Forschungsinvestitionen plant die Deutsche Bahn AG in den Jahren 2020, 2021 und 2022 zur Festlegung von europaweit einheitlichen Standards einer flächendeckenden Digitalen Automatischen Kupplung (bitte jahresscheibengenau angeben)?
17. Wie hoch waren die finanziellen Mittel des Bundes, die in den Jahren 2018 und 2019 für Forschungs- und Entwicklungsleistungen zur Festlegung von europaweit einheitlichen Standards einer flächendeckenden Digitalen Automatischen Kupplung bereitgestellt worden sind (bitte konkrete Forschungsprojekte benennen und jahresscheibengenau angeben)?
18. In welchem zeitlichen Rahmen kann nach Kenntnis der Bundesregierung der Schienengüterverkehr in Deutschland und Europa flächendeckend mit der DAK ausgerüstet werden?
Wann kann nach Kenntnis der Bundesregierung der entsprechende Transformationsprozess abgeschlossen sein?
19. Wie viele Güterwagen nutzten das Streckennetz der DB Netz AG im Jahr 2019?
20. Wie viele Güterwagen umfasste der Güterwagenbestand der DB Cargo AG im Jahr 2019?
21. Wie viele Güterwagen leaste die DB Cargo AG im Jahr 2019?
22. Wie viele Güterwagen, die vorrangig in Deutschland eingesetzt werden, umfasste nach Kenntnis der Bundesregierung 2019 der Bestand der privaten Waggonvermieter und Waggoneinsteller?
23. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung für eine bundesweite, flächendeckende Ausrüstung aller Lokomotiven der im deutschen Schienengüterverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf eine Digitale Automatische Kupplung, und wie verteilen sich die Gesamtkosten auf verschiedene Phasen der Transformation, und in welchen Jahren fallen sie voraussichtlich an?
24. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung für eine bundesweit flächendeckende Ausrüstung aller Güterwagen, die in Deutschland eingesetzt werden, auf eine Digitale Automatische Kupplung, und wie verteilen sich die Gesamtkosten auf verschiedene Phasen der Transformation, und in welchen Jahren fallen sie voraussichtlich an (bitte für den in

Deutschland eingesetzten Güterwagenbestand von DB Cargo und anderen Güterbahnen differenzieren)?

25. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung für eine EU-weite Ausrüstung aller Lokomotiven auf eine Digitale Automatische Kupplung, und wie verteilen sich die Gesamtkosten auf verschiedene Phasen der Transformation, und in welchen Jahren fallen sie voraussichtlich an?

Welchen Anteil der Gesamtkosten trägt hierbei Deutschland bzw. tragen deutsche Schienengüterverkehrsunternehmen?

26. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für eine EU-weite Ausrüstung aller Güterwagen auf eine Digitale Automatische Kupplung, und wie verteilen sich die Gesamtkosten auf verschiedene Phasen der Transformation, und in welchen Jahren fallen sie voraussichtlich an?

Welchen Anteil der Gesamtkosten trägt hierbei Deutschland bzw. tragen deutsche Schienengüterverkehrsunternehmen?

27. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, regulatorische Vorgaben zu technischen Standards und Umstellungsschritten für eine Umstellung auf eine Digitale Automatische Kupplung festzulegen?

28. Wann plant die Bundesregierung die Vorstellung der Studie „Migrationsstrategie Digitale Automatische Kupplung“?

29. In welcher Form soll die Studie „Migrationsstrategie Digitale Automatische Kupplung“ veröffentlicht werden?

30. Welche zentralen Erkenntnisgewinne ergeben sich nach Auffassung der Bundesregierung aus der Studie „Migrationsstrategie Digitale Automatische Kupplung“?

31. Welche konkreten Schritte auf dem Weg zur DAK-Einführung leitet die Bundesregierung aus der Studie „Migrationsstrategie Digitale Automatische Kupplung“ ab, und bis wann sollen diese etappiert werden?

32. Wann soll der DAK-Demonstrationszug sein Testprogramm beginnen, und über welchen Zeitraum soll der Testlauf stattfinden?

33. Plant die Bundesregierung Initiativen auf europäischer Ebene, um europaweit einheitliche regulatorische Vorgaben zur Beschaffung und Umstellung der Kupplungstechnologie im Schienengüterverkehr auf eine Digitale Automatische Kupplung zu erreichen?

34. Welche Rolle soll die Einführung der DAK bei der deutschen EU-Ratspräsidentschaft spielen, und welche Initiativen plant die Bundesregierung, um das Thema in dieser Zeit voranzutreiben?

35. Mit welchen Förderinstrumenten fördert die Bundesregierung derzeit die Beschaffung und Umstellung auf automatische Kupplungen im Schienengüterverkehr (bitte konkrete Förderinstrumente und Förderprogramme benennen, Fördergegenstände darstellen, Umfang und Ausrichtung der Förderung darstellen und Gesamtsumme der zur Verfügung stehenden Fördermittel in den Jahren 2020 und 2021 benennen)?

36. Welche weiteren Förderinstrumente plant die Bundesregierung zur Beschaffung und Umstellung auf die DAK, und wird die Bundesregierung bei den geplanten „Corona-Konjunkturpaketen“ die DAK berücksichtigen?

37. Welche First-Mover-Anreizmechanismen plant die Bundesregierung bei einer Förderung zur Beschaffung und Umstellung der Kupplungstechnologien im Schienengüterverkehr zur Digitalen Automatischen Kupplung?

38. Welche Kostentlastungen plant die Bundesregierung in den Jahren 2020 und 2021 für den Schienengüterverkehr, insbesondere zum Zweck der Automatisierung und Digitalisierung der Prozesse im Schienengüterverkehr?

Berlin, den 26. Mai 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

