

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 19/19729 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.allianz-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>).

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)?

Die Umsetzung der 66 Maßnahmen und fünf Sofortmaßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr ist eine langfristige Aufgabe. Sie wird gemeinsam durch das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) und den Sektor vorangetrieben. Insbesondere die Umsetzung der fünf Sofortmaßnahmen ist fortgeschritten. Die Reduktion der Trassenpreise durch zusätzliche Bundesmittel wurde über die „Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte“ zum 1. Juli 2018 umgesetzt. Im Bundeshaushalt stehen dafür jährlich 350 Mio. Euro bereit. Das „740-Meter-Netz“ wurde auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2030 in den Bedarfsplan aufgenommen. Erste Maßnahmen sind umgesetzt, die weiteren werden sukzessive realisiert. Von der dritten Sofortmaßnahme „Unternehmerische Beiträge des Sektors zur Modernisierung des Schienengüterverkehrs“ sind eine Vielzahl von Aktivitäten der Akteure im Schienengüterverkehr (SGV) erfasst, beispielsweise die Umstellung von Güterwagen auf lärmindernde Bremssohlen, die Entwicklung und Beschaffung von Hybridlokomotiven und die Ausrüstung von Weichen mit Sensorik. Die Sofortmaßnahme „Aufbau eines ersten Testfeldes für Digitalisierung und Automatisierung der Zugbildung im Schienengüterverkehr“ wird durch Vertreterinnen und Vertreter des Schienengüterverkehrssektors vorbereitet. Die Maßnahme kann, vorbehaltlich einer Antragstellung und Genehmigung, im Rahmen des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ unterstützt werden. Als fünfte Sofortmaßnahme ist das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ am 20. Mai 2020 gestartet. Dafür stehen jährlich 30 Mio. Euro im Bundeshaushalt bereit.

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)?

Die Arbeitsgruppe Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr hat Vorschläge für drei Initiativen zur Stärkung des SGV auf europäischer Ebene erarbeitet und dem Runden Tisch Schienengüterverkehr am 30. März 2020 empfohlen. Diese sind:

- 1) Anteilige europäische Förderung der Ausrüstung von Triebfahrzeugen für den SGV mit ETCS-On Bord Units
- 2) Vorantreiben der EU-weiten Einführung der digitalen automatisierten Kupplung (DAK)

3) Stärkung der europäischen Schienengüterverkehrskorridore

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, diese Themen im Rahmen der deutschen Ratspräsidentschaft auf Ebene der Europäischen Union voranzutreiben.

Auf Grundlage der EU-VO 913/2010 arbeitet die Bundesregierung kontinuierlich an der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des SGV in der EU. Darüber hinaus strebt die Bundesregierung im Rahmen der kommenden Ratspräsidentschaft an, eine Berliner Erklärung zum SGV zu verabschieden.

Im Rahmen der Vorbereitung der von der Europäischen Kommission für das vierte Quartal 2020 angekündigten Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wird das BMVI gemeinsam mit den Vertreterinnen und Vertretern des SGV eigene Vorschläge für Ziele und Maßnahmen auf der Grundlage des Masterplans Schienengüterverkehr einbringen, um den Marktanteil der Güterbahnen am gesamten Güterverkehr deutlich zu erhöhen. Im Fokus sollen dabei die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur, die umfassende Nutzung von Innovationspotenzialen und die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen stehen.

3. Welchen Forschungsbedarf hat die Bundesregierung für die flächendeckende, schnelle Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) im Schienengüterverkehr in ganz Europa identifiziert?

Im Rahmen des Auftragsforschungsprojektes des BMVI „Innovativer Güterwagen“ von September 2016 bis April 2019 wurden während der Betriebserprobung drei Bestandsgüterwagen mit zwei verschiedenen Typen einer automatischen Mittelpufferkupplung ausgerüstet, um umfassende Betriebserfahrung sammeln zu können. Die Ergebnisse dieses Projektes flossen in die Planung und Inhalte weiterer DAK-Forschungsvorhaben des BMVI ein. Dabei wurde u. a. die Notwendigkeit der Erarbeitung eines Konzeptes für die EU-weite Migration einer DAK sowie die Durchführung von Test- und Erprobungsfahrten zur Ermittlung EU-einheitlicher Standards für eine DAK als ein weiteres notwendiges Forschungsthema 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?

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)?

Die Fragen 4 bis 6 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Auftragsforschungsprojekt des BMVI „Innovativer Güterwagen“ von September 2016 bis April 2019 wurden bereits Automatische Kupplungen für den SGV getestet.

Das Forschungsprojekt „Erstellung eines Konzeptes für die EU-weite Migration eines Digitalen Automatischen Kupplungssystems (DAK) für den Schienengüterverkehr“ wurde im Vergabeverfahren im Juni 2019 an die hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH mit einem Kostenumfang von 947.018,66 Euro (2019: 420.000,00 Euro, 2020: 527.018,66 Euro) vergeben. Das Projekt wird Ende Juni 2020 abgeschlossen.

Das Forschungsprojekt „DAK-Demonstrator“ befindet sich im Vergabeverfahren. Der Zuschlag soll noch im Juni 2020 erfolgen. Das BMVI geht von einem Kostenrahmen von ca. 12 Mio. Euro aus. Geplant ist die Durchführung des Projektes bis zum 31. Dezember 2022.

Beide Forschungsvorhaben werden aus dem Titel 1202 5401 „Forschung, Untersuchungen und Ähnliches“ finanziert.

Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) führt derzeit keine Forschungsprojekte durch, die sich mit der DAK befassen. Bei der Planung der beiden o. g. Projekte war das DZSF noch nicht gegründet bzw. voll arbeitsfähig.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung bewertet die DAK als die Schlüsseltechnologie für die Digitalisierung und Automatisierung des SGV. Die Einführung der DAK, eine der größten Aufgaben im Bereich des SGV, stellt zugleich die Energieversorgung sowie eine sichere Datenkommunikation im Zug sicher. Nach Auffassung der Bundesregierung ist sie Grundvoraussetzung für eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des SGV. Die DAK trägt dazu bei, den SGV dauerhaft zu stärken und der verladenden Wirtschaft preislich wettbewerbsfähigere und qualitativ hochwertigere Transportleistungen auf der Schiene anzubieten. Zusammen mit zusätzlichen Automatisierungskomponenten ist die DAK somit ein entscheidender Faktor für die angestrebte Steigerung des Marktanteils des SGV auf 25 Prozent. Damit kann die DAK einen großen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor leisten.

9. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über erreichbare Produktivitätssteigerungen des Schienengüterverkehrs infolge der Automatisierung von Betriebsabläufen?

Die Automatisierung von Betriebsabläufen im SGV kann erhebliche Produktivitätssteigerungen bewirken. Insbesondere für den Einzelwagenverkehr können Automatisierungen im Bereich der Rangier- sowie Sammel- und Verteilprozesse deutliche Produktivitätsgewinne für die gesamte Transportkette bewirken.

Die DAK ermöglicht eine durchgehende Energie- und Datenversorgung des Güterzugs. Dadurch können sich neue Funktionen und Möglichkeiten ergeben, z. B. die automatisierte Zugbildung oder die automatisierte Bremsprobe. Die Bereitstellung von Zügen wird durch die Automatisierung der bisher zeitaufwendigen und manuellen Bremsprobe beschleunigt. Der zeitliche Vorteil wächst mit zunehmender Länge des Zuges. Weiter können Güterwagen mit elektropneumatischen Bremsen ausgerüstet werden, wodurch ein verbessertes Bremsverhalten erzielt wird. Ebenso kann eine fahrzeugseitige Zugvollständigkeitskontrolle (Zugintegritätsprüfung) mit der DAK umgesetzt werden. Perspektivisch kann auf eine streckenseitige Gleisfreimeldeanlage verzichtet werden. Die fahrzeugseitige Zugvollständigkeitskontrolle ist bei ETCS Level 3 (European Train Control System) vorgesehen.

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?

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

Einschätzungen zu erreichbaren Produktivitäts- und Kapazitätssteigerungen des SGV infolge einer bundes- und EU-weiten Einführung der DAK können erst nach Abschluss der Studie zur EU-weiten Migration der DAK getroffen werden.

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?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird im Rahmen des Integrierten Berichts ausschließlich die Anzahl der Arbeitsunfälle mit Todesfolge veröffentlicht. Im Jahre 2011 gab es einen tödlichen Arbeitsunfall beim Kuppeln bzw. Entkuppeln.

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

Die Fragen 14 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Standards werden auf Basis der einschlägigen Technischen Spezifikationen der EU (TSI) festgelegt. Die Ergebnisse des BMVI-Auftragsforschungsprojektes „DAK-Demonstrator“ werden in die Entscheidungsfindung der EU bei der Festlegung einheitlicher Standards einfließen, da dieses Projekt dazu beitragen soll, sich EU-weit auf eine DAK zu einigen.

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)?

Nach Auskunft der DB AG wurden im Rahmen ihres Technik-Exzellenzprogramms im Jahr 2018 rd. 0,4 Mio. Euro und in 2019 rd. 0,5 Mio. Euro in die Entwicklung von funktionalen Anforderungen sowie Prozess- und Machbarkeitsanalysen als Grundlagenarbeit investiert.

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)?

Nach Auskunft der DB AG wird im Rahmen ihres Technik-Exzellenzprogramms in 2020 1 Mio. Euro und in den Jahren 2021 und 2022 jeweils rd. 1 Mio. Euro p. a. in die Entwicklung von europaweit einheitlichen Standards und in die Migrationsplanung investiert werden. Hinzu kämen Anteile im Rahmen des Förderprojektes des BMVI zur Durchführung von Tests, Demonstratoren und Zulassung der DAK. Die DB AG bewirbt sich im Rahmen eines Konsortiums an der Ausschreibung zu diesem Förderprojekt. Darüber hinaus arbeitet die DB Cargo AG an Anwendungen zur Automatisierung und Digitalisierung, für deren Einsatz die digitale automatische Kupplung die Voraussetzungen schafft.

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?

Einschätzungen zum zeitlichen Rahmen der flächendeckenden Ausrüstung des SGV in Deutschland und der EU mit der DAK können erst nach Abschluss der Studie zur EU-weiten Migration der DAK getroffen werden.

19. Wie viele Güterwagen nutzten das Streckennetz der DB Netz AG im Jahr 2019?

Nach Auskunft der DB AG werden seitens der DB Netz AG aktuell keine Wagendaten erfasst.

183.000 Güterwagen fahren auf dem deutschen Schienennetz. Diese Größenordnung entspricht dem Laufleistungsäquivalent der durchschnittlich gefahrenen Trassenkilometer, das von DB Netz AG und VPI unabhängig voneinander ermittelt wurde.

20. Wie viele Güterwagen umfasste der Güterwagenbestand der DB Cargo AG im Jahr 2019?

Nach Auskunft der DB AG umfasst der Güterwagenbestand der DB Cargo AG 2019 72.311 Güterwagen.

21. Wie viele Güterwagen leaste die DB Cargo AG im Jahr 2019?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Cargo AG 2019 7.310 Güterwagen gemietet (ca. 10 % des Güterwagenbestandes) und verfügt über keine Güterwagen auf Basis von Leasingverträgen.

22. Wie viele Güterwagen, die vorrangig in Deutschland eingesetzt werden, umfasste nach Kenntnis der Bundesregierung 2019 der Bestand der privaten Waggonvermieter und Waggoneinsteller?

Im vom Eisenbahn-Bundesamt geführten Nationalen Verkehrsregister sind zum 31. Mai 2020 99.925 Güterwagen von nichtbundeseigenen Waggonhaltern registriert.

Über die Anzahl der vorrangig in Deutschland eingesetzten Güterwagen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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 Gesamtkostenträger 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?

Die Fragen 23 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aussagen zu den Kosten der Umrüstung von Lokomotiven und Güterwagen mit der DAK und zur Verteilung der Gesamtkosten nach Jahresscheiben können erst nach Abschluss der Studie zur EU-weiten Migration der DAK getroffen werden.

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?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ergebnisse der Studie sollen in einer Online-Präsentation am 29. Juni 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die Berichte zum Projekt werden in deutscher und englischer Sprache barrierefrei ins Internet eingestellt.

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

Die zentralen Erkenntnisgewinne aus der Studie „Migrationsstrategie Digitale Automatische Kupplung“ können erst nach Abschluss der Studie bewertet werden.

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?

Die Ableitung konkreter Schritte aus der Studie „Migrationsstrategie Digitale Automatische Kupplung“ zur DAK-Einführung kann erst nach Abschluss der Studie erfolgen. Unabhängig von den Ergebnissen der Studie hat das BMVI mit der Vergabe des Forschungsprojektes „DAK-Demonstrator“ einen grundlegenden Schritt innerhalb des Standardisierungs- und Migrationsprozesses der DAK getan.

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

Das Forschungsprojekt „DAK-Demonstrator“ befindet sich im Vergabeverfahren. Der Zuschlag dafür soll noch im Juni 2020 erfolgen. Die Durchführung des Projektes soll bis zum 31. Dezember 2022 abgeschlossen sein. Dabei sollen in der Phase I die Tests der vier verfügbaren DAK Typ 4 mit dem Ziel der Identifizierung einer Standardkupplung erfolgen. In der Phase II soll ab Juli 2021 bis Ende 2022 ein Demonstratorzug mit 24 Güterwagen und der im Ergebnis der Phase I identifizierten DAK im In- und Ausland Erprobungsfahrten durchführen.

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?

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

Das BMVI setzt sich für eine Verständigung der EU-Mitgliedsstaaten und der EU-KOM auf einen DAK-Migrationsplan ein. Mit der Vorstellung der Ergebnisse der Migrationsstudie und der Veröffentlichung der Schlussberichte im Internet präsentiert das BMVI Empfehlungen und mögliche Modelle für Beschaffung und Umstellung der Kupplungstechnologie im SGV auf eine DAK. Die Aktivitäten des BMVI sollen bei der virtuellen Konferenz der EU-Verkehrsminister am 21. September 2020 vorgestellt werden.

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?

Die Fragen 35 bis 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mögliche Maßnahmen zur Förderung der EU-weiten Migration der DAK sind abhängig von den Ergebnissen der Studie zur EU-weiten Migration der DAK und können erst in Auswertung der Studie identifiziert und definiert werden.

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

Über das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ fördert die Bundesregierung Betriebserprobungen und Markteinführungen innovativer Zukunftstechnologien aus den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Dafür sollen in den Jahren 2020 bis 2024 jeweils 30 Mio. Euro im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt werden. Der Eisenbahnsektor hat zugesagt, die Hälfte der Investitionskosten selbst zu tragen. Somit können jährlich 60 Mio. Euro in neue Technologien investiert werden.

Zudem werden die Unternehmen im SGV über die Trassenpreisförderung finanziell entlastet. Dafür stehen in den Jahren 2020 und 2021 jeweils 350 Mio. Euro im Bundeshaushalt bereit. Die Bundesregierung erwartet, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) einen Teil der freiwerdenden Mittel für Investitionen in Innovationen u. a. im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung nutzen.

