

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lars Haise, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis L. Giersch, Stefan Henze, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Strauß und der Fraktion der AfD

Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und internationales Potential der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)

Der Schienengüterverkehr soll bis 2030 einen Marktanteil von 25 Prozent erreichen (vgl. Bundestagsdrucksache 21/3155, Antwort der Bundesregierung auf Frage 1). Ein zentraler Baustein hierfür könnte die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) sein, auf die das mittelbar in Bundesbesitz stehende Unternehmen DB Cargo AG setzt (vgl. www.dbcargo.com/rail-de-de/gruen-und-innovativ/dbcargo-lab/digitale-automatische-kupplung). Während die technische Machbarkeit erprobt wird, bleiben für die Fragesteller Fragen zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit, zur Finanzierung der Umrüstung von bis zu 500 000 Güterwagen in Europa und zum globalen Marktpotential offen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist der Betrag der bis zum 30. Juni 2026 ausgereichten Fördermittel aus dem im Bundeshaushaltsgesetz 2026, die im Titel 1210 683 51 bereitgestellt werden?
2. Wie hoch sind die seitens der Bundesregierung seit dem Projektstart von DAC4EU (Digital Automatic Coupling for Europe) im Jahr 2020 bis einschließlich 2025 ausgereichten Fördermittel (vgl. www.dac4.eu/dac)?
3. Wurden Fördermittel für die Arbeitsgemeinschaft DAC4EU nur an die Konsortialführerin DB AG ausgereicht oder auch an die in der Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossenen Güterbahnen DB Cargo AG, Rail Cargo Austria AG und SBB Cargo AG sowie den Wagenhaltern Ernewa SA, GATX Rail Europe GmbH und VTG Rail Europe GmbH (vgl. www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/dak-demonstrator-phase-2-zwischenbericht.pdf?__blob=publicationFile)?
4. Gab und gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine Kofinanzierung seitens der EU und wenn ja, in welcher Höhe?
5. Welche Abwägungen gab es seitens des Bundesministeriums für Verkehr (BMV), den Schienengüterverkehr auf bestehende und erprobte automatische Kupplungssysteme umzurüsten und welche Kupplungstypen wurden aus welchen Gründen verworfen?
6. Wie bewertet die Bundesregierung den aktuellen Business Case (Anschaffungskosten, Instandhaltungskosten und Einsparpotentiale gegenüber der

Schraubenkupplung) der DAK angesichts steigender Zinsen und Materialkosten?

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten pro Umrüstung eines Güterwaggons ein, und wie verändern sich diese Kosten schätzungsweise durch Skaleneffekte bei einer kumulierten Anzahl von:
 - a) 5 000 Wagen?
 - b) 50 000 Wagen?
 - c) 500 000 Wagen?
8. Wie viele der in Deutschland registrierten Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit aktiv im Einzelwagenverkehr (EWV) im Einsatz, und für wie viele dieser Wagen ist eine Umrüstung technisch zwingend erforderlich oder wirtschaftlich geboten?
9. Welches konkrete Kostensenkungspotential (in Prozent der Betriebskosten) pro gefahrenem Trassenkilometer erwartet die Bundesregierung durch den Wegfall manueller Kuppelvorgänge?
10. Welche Zeiteinsparung (in Minuten) ergibt sich nach Berechnungen der Bundesregierung durchschnittlich bei der Zugbildung eines 740-m-Standardgüterzugs durch die DAK im Vergleich zur Schraubenkupplung?
11. Welcher jährlicher Instandhaltungsaufwand wird für das aktuell modernste DAK-Modell (Generation 4) prognostiziert, insbesondere im Vergleich zum jährlichen Instandhaltungsaufwand konventioneller Kupplungsmodelle, wie der Schraubenkupplung?
12. Für welche Temperaturbereiche und Witterungsbedingungen ist das Lastenheft des DAK-Modells (Generation 4) vorgesehen gewesen?
13. Liegen der Bundesregierung Einschätzungen zum Marktpotential der DAK-Technologie außerhalb der Europäischen Union vor oder hat sie selbst solche vorgenommen, wenn ja, welche und gibt es Transportunternehmen oder staatlichen Bahnen außerhalb der EU, die nach Kenntnis der Bundesregierung bereits konkretes Interesse an der in Europa entwickelten DAK (Typ Scharfenberg) angemeldet haben, und gibt es bereits Schätzungen zum möglichen Auftragsvolumen?
14. Hat sich an der Schätzung der Bundesregierung von Gesamtkosten für die europaweite Migration einer DAK von 6,4 bis 8,6 Mrd. Euro etwas verändert, da aufgrund der EU-weiten Vernetzung des Schienengüterverkehrs eine Umrüstung nur im gesamteuropäischen Kontext sinnvoll und realisierbar ist (vgl. Bundestagsdrucksache 19/31824, Antwort der Bundesregierung auf Frage 40), und wenn ja, in welcher Höhe?
15. Welche konkurrierenden Forschungsprojekte zur Effizienzsteigerung des Einzelwagenverkehrs (z. B. vollautomatisierte Rangierloks, alternative Kupplungssysteme oder digitale Begleitzertifikate) sind der Bundesregierung bekannt, und wie werden diese im Vergleich zur DAK priorisiert?
16. Gibt es ergänzende Projekte im Bereich des Kombinierten Verkehrs (KV), die unabhängig von der DAK die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene steigern sollen, und wie werden diese koordiniert und in welchem Umfang gefördert?
17. Welcher weitere Investitions- bzw. Förderungsbedarf ist der Bundesregierung gegebenenfalls bekannt, um die DAK zu Level 5, also mit Automatischer Entkopplung weiterzuentwickeln?

18. Auf wie hoch beziffert die Bundesregierung den Investitionsaufwand an Güter- und Rangierbahnhöfen im Zusammenhang mit der flächendeckenden Einführung der DAK?
19. Welche Migrationsstrategien zum Markthochlauf der DAK sind der Bundesregierung bekannt und werden gegebenenfalls aus welchen Gründen favorisiert?
20. Sind der Bundesregierung Konzepte für Schienenfahrzeuge bekannt, die die bereits in den USA, China und anderen Staaten eingesetzten Technologien für fahrerlos fahrende Straßenfahrzeuge (Robotaxis) nutzen, um Einzelwagen zukünftig autonom im Schienennetz fahren zu lassen, und wenn ja, wäre dies aus Sicht der Bundesregierung eine alternative und zukunfts-trächtige Technologie für den Einzelwagenverkehr, die aus Sicht der Bundesregierung eine kostenintensive Nachrüstung mit der DAK vermeiden könnte?

Berlin, den 3. August 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.