

Presseinformation

Europäische Digitale Automatische Kupplung (DAK): Schlüsselement des „Green Deal“ für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene

- **Memorandum of Understanding für die Europäische Digitale Automatische Kupplung (DAK) im Schienengüterverkehr unterzeichnet**
- **Gemeinsame Sektorinitiative legt den Grundstein für die Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa**
- **DAK ermöglicht die intelligente Kapazitätssteigerung der europäischen Eisenbahninfrastruktur**

(Brüssel, 18. September 2020) - Um die Ziele des Europäischen Green Deals zu erreichen, spielt der Schienengüterverkehr eine wesentliche Rolle im europäischen Mobilitätssystem der Zukunft. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist der schnellste und effizienteste Weg, die ständig steigenden CO₂-Emissionen zu bekämpfen. Um diese Verkehrsverlagerung zu erreichen, müssen Infrastrukturkapazitäten, die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen und damit die Kosteneffizienz und Produktivität der Schiene erhöht werden. Dies erfordert eine grundlegende Umgestaltung des Sektors in Richtung Automatisierung und Digitalisierung. Hierfür fordert die Initiative Rail Freight Forward eine Transformation des Schienengüterverkehrs durch technologische Innovationen wie ein europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), eine Automatisierte Betriebsführung (ATO), digitale Plattformen und die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Aber auch Infrastrukturmaßnahmen, die eine Steigerung der Kapazität und Frequenz im Schienengüterverkehr ermöglichen, sollen geschaffen werden, um Kunden von der Straße auf die Schiene zu gewinnen.

Die Digitale Automatische Kupplung bietet die einzigartige Chance den europäischen Schienengüterverkehr zu revolutionieren. Sie ist ein Schlüsselement für die Transformation der Betriebsführung von Eisenbahnen. Da sie mithilfe von neuen Technologien und Innovationen mehr Kapazität für die Verlagerung auf die Schiene ermöglicht, schafft sie die Grundlage für Klimaschutz und Wirtschaftswachstum. Sie gilt als Wegbereiter für die weitere Digitalisierung und Automatisierung des europäischen Bahnsystems und ist damit die Voraussetzung, um den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split bis 2030 auf 30% zu erhöhen und die Ziele des Green Deals zu erreichen. Mit der Unterzeichnung eines Memorandum of Understanding will der Sektor die Digitale Automatische Kupplung in ganz Europa fördern und unterstützt die Ambitionen der deutschen Ratspräsidentschaft zur europaweiten Implementierung der DAK.

Warum Europa die Digitale Automatische Kupplung benötigt

Da das Kuppeln/Entkuppeln eine der beiden Haupttätigkeiten im Zugbetrieb ist, ist die Automatisierung von größter Bedeutung. Europa hinkt in dieser Hinsicht der restlichen Welt hinterher, da es der letzte Kontinent ist, der manuelle Standardkupplungen verwendet. Der Sektor schlägt vor, die DAK-Technologie bis spätestens 2030 vollständig einzuführen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnbetriebs zu steigern. Die DAK ermöglicht durch eine Strom- und Datenbusleitungen im gesamten Zug nicht nur automatisierte Bremsprüfungen, sondern verbessert das elektropneumatische Bremsen erheblich. Auch Zugintegritätsprüfungen sind mit der DAK realisierbar, die als infrastrukturelle Voraussetzung für die Einführung von ERTMS Level 3 gelten.

MoU als entscheidendes Signal für den europaweiten Einsatz der DAK

Die Sektorinitiative sendet das erforderliche positive Signal an den Rat der Verkehrsminister, um die volle Unterstützung zur Förderung der DAK in ganz Europa zu erhalten. Initiiert von der DB, den ÖBB und den SBB, wird die Sektorinitiative von den Mitgliedern der RFF-Initiative (BLS Cargo, CD Cargo, CFL cargo, DB Cargo, Green Cargo, Lineas, LTE, ÖBB Rail Cargo Group, Ost-West Logistik, PKP Cargo, RENFE MERCANCÍAS, SBB Cargo, Fret SNCF, Mercitalia Rail, ZSSK Cargo) sowie von den Branchenverbänden CER, CIT, ERFA, FTE, UIC, UIP und VDV unterstützt. Um die gemeinsame Vision eines leistungsfähigen Schienennetzes in ganz Europa zu fördern, sind Infrastrukturbetreiber, Wagenhalter, Eisenbahnverkehrsunternehmen und andere Akteure des Sektors eingeladen, diesem MoU beizutreten. Das EU DAK-Programm wird derzeit unter dem Dach des gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail eingerichtet. Gemäß diesem Programm wird die DAK in Kombination mit anderen Innovationen (ATO, digitale Bremsprobe) und Maßnahmen (Schienengüterverkehrskapazität und -frequenz) erhebliche Vorteile bringen. In dieser Hinsicht müsste ein möglicher Automatisierungsfahrplan für den Eisenbahnsektor der EU automatisches Kuppeln sowie automatisches Entkuppeln beinhalten, sowohl aus Effizienz- als auch aus finanziellen Gründen.

Der Erfolg der DAK-Implementierung hängt von den verschiedenen Phasen ab, wie z.B. der Veranschaulichung der Vorteile der verfügbaren Prototypen und Beurteilung dieser. Anschließend soll ein europäischer DAK-Standard, ein umsetzbares Migrationsprogramm und ein entsprechendes Finanzierungsmodell festgelegt werden, um den Übergang bis zu Einführung zu ermöglichen. Die Unterzeichner verpflichten sich zur unionsweiten Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung im Schienengüterverkehr bis 2030, vorbehaltlich eines soliden Migrationsplans und einer starken finanziellen Unterstützung bei der Einführung durch die Europäische Kommission und Mitgliedstaaten, die den Weg zur Erreichung dieses Ziels unter Einbeziehung aller betroffenen Akteure ebnen wird.

Alle Unterstützer:



Über Rail Freight Forward

Rail Freight Forward ist eine Initiative der europäischen Güterbahnunternehmen, die die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf die Umwelt durch Innovation und einen intelligenteren Verkehrsmix drastisch verringern möchte. Die Initiative will den modalen Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene von heute bis 2030 auf 30 % erhöhen, da dies makroökonomisch die beste Lösung für Wachstum in Europa ist. Sie versucht, Eisenbahngesellschaften, Infrastrukturbetreiber und Politiker in Europa zum Handeln zu bewegen, um diese Verkehrsverlagerung zu erreichen. Rail Freight Forward ist eine breite, permanent wachsende Initiative, die sich aus Güterbahnunternehmen zusammensetzt und von den Dachverbänden CER, UIC, EFRA und VDV unterstützt wird. Mitglied der Initiative Rail

Freight Forward sind derzeit BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, CIT, DB Cargo, FTE, Green Cargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, ÖBB Rail Cargo Group, Renfe Mercancias, SBB Cargo, SNCF Logistics und ZSSK Cargo.

Rail Cargo Group: Güterverkehr der ÖBB

Mit 9.340 MitarbeiterInnen, Niederlassungen in ganz Europa und einem Jahresumsatz von rund 2,3 Milliarden EUR zählt die Rail Cargo Group zu den führenden Bahnlogistikunternehmen Europas. Die Rail Cargo Group betreibt gemeinsam mit starken Partnern ein flächendeckendes Netz an End-to-end-Logistik in Europa und darüber hinaus bis Asien. Sie verbindet europäische Ballungszentren und Häfen mit prosperierenden Wirtschaftszentren Russlands, der Türkei bis nach China. Operative Leitgesellschaft der Rail Cargo Group ist die Rail Cargo Austria AG.

ÖBB: Heute. Für morgen. Für uns.

Schon heute bringen die ÖBB als umfassender Mobilitätsdienstleister jährlich 477 Millionen Fahrgäste und 105 Millionen Tonnen Güter umweltfreundlich ans Ziel. Besonders klimaschonend sind die Bahnreisenden unterwegs. Denn 100 Prozent des Bahnstroms stammen aus erneuerbaren Energieträgern. Die ÖBB gehörten 2019 mit rund 96 Prozent Pünktlichkeit zu den pünktlichsten Bahnen Europas. Mit Investitionen in die Bahninfrastruktur von über zwei Milliarden Euro jährlich bauen die ÖBB am Bahnsystem für morgen. Konzernweit 41.904 MitarbeiterInnen bei Bus und Bahn sowie zusätzlich rund 2.000 Lehrlinge sorgen dafür, dass täglich rund 1,3 Millionen Reisende sicher an ihr Ziel kommen. Die ÖBB sind das Rückgrat von Gesellschaft und Wirtschaft und sind Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen. Strategische Leitgesellschaft des Konzerns ist die ÖBB-Holding AG.

Rückfragehinweis Rail Cargo Group:

Mag. Bernhard Rieder
ÖBB-Holding AG, Konzernkommunikation
Pressesprecher
Telefon: +43 1 93000 32233
bernhard.rieder@oebb.at
www.oebb.at