



## Die DAK kommt!

Das deutsche Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das österreichische Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sind überzeugt, dass künftig ein nachhaltiger, automatisierter und digitalisierter Schienengüterverkehr einer flexiblen, schnellen und kosteneffizienten Logistik gerecht werden kann.

Die **Digitale Automatische Kupplung DAK** ist dafür das zentrale Element. Sie hilft dem Schienengüterverkehr, produktiver zu werden. Sie soll in Zukunft einen wichtigen Beitrag leisten, um die Vernetzung des Schienengüterverkehrs stärker voranzutreiben. Zudem sind mehr Güter auf der umweltfreundlichen und energieeffizienten Schiene wesentlich, um die Klimaziele im Verkehrsbereich in Europa zu erreichen.

Die Ministerien Deutschlands, Österreichs und der Schweiz setzen sich dafür ein, den Schienengüterverkehr zu automatisieren und zu digitalisieren. Ziel muss sein, die DAK ab 2025 flächendeckend im europäischen Gleichklang zu verwirklichen. Die Ministerien schätzen die Arbeiten des Sektors, die im Rahmen von Europe's Rail Joint Undertaking ERJU und dem European DAC Delivery Programme EDDP geleistet werden. Diese Arbeiten wären ohne die Finanzierung durch die Europäischen Union nicht möglich.

Die Aktivitäten und die Willensbekundung der Ministerien Deutschlands, Österreichs und der Schweiz sind nötig, jedoch nicht ausreichend. Um die gesamteuropäische Einführung der DAK im vorgesehenen Zeitplan zu realisieren, wären dahingehende Willensbekundungen von der EU und den weiteren Mitgliedstaaten von grossem Nutzen. Nur ein gesamteuropäisches Vorgehen zur DAK kann die Transformation des Schienengüterverkehrs ermöglichen.

Folgende Aktivitäten wurden in den einzelnen Ländern bereits gestartet:

### Deutschland

- Bekenntnis im Koalitionsvertrag, die Einführung der DAK zu beschleunigen.
- Initialisierung und Finanzierung des «DAK4EU-Demonstrators» zur Erprobung technischer Lösungen.
- Möglichkeit weiterer Projektförderungen über das «Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr».
- Regelmäßiger Austausch aller Stakeholder aus dem Sektor unter Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr im «DAK jour fixe».
- Mitarbeit und Einbringung der Erfahrungen in den europäischen Gremien wie EDDP und ERJU.

## **Österreich:**

- Die DAK gilt als FTI-relevantes Projekt. Es wird im Rahmen der Initiativen zu Forschung, Technologie und Innovation von Österreich ausdrücklich unterstützt. Die DAK-Projekte der ÖBB wurden seit 2019 aus zwei nationalen FTI-Vorhaben aus dem BMK-Programm „Mobilität der Zukunft“ gefördert (Projekte TARO und DACIO).
- Erprobung des «DAC4EU Testzuges» zur Entwicklung der technischen Lösungen durch die ÖBB in den Jahren 2022 und 2023 auch in Österreich.
- Aktive Beteiligung der ÖBB bei ERJU flagship project 5 «TRANS4M-R», als Konsortialpartner sowohl finanziell als auch mittels Projektleitung des Projektteils «Full Digital Freight Train Operations (FDFTO)», in welchem u.a. ein ÖBB DAK Demo-Zug umgesetzt wird.
- Leitende Mitarbeit der ÖBB im Programmmanagement des European DAC Delivery Programme (EDDP) und Arbeit an der Entwicklung und Realisierung der «Migration Road Map» auf europäischer Ebene.
- Sobald sich ein gemeinsames EU-weites Vorgehen abzeichnet und die technischen und rechtlichen Vorkehrungen für eine flächendeckende Einführung der DAK abgeschlossen sind, wird das BMK eine Förderung für die Umrüstung auf die DAK bereitstellen.

## **Schweiz:**

- Vorbereitung des Gesetzesentwurfs und der erforderlichen Finanzbeschlüsse zur Einführung und finanziellen Förderung der DAK, die in der Konsultation auf breite Unterstützung in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft stieß.
- Erfolgreiche Erprobung der Automatischen Kupplung und Automatischen Bremsprobe im kommerziellen Betrieb der SBB mit 40 Lokomotiven und 250 Wagen seit 2019, mitfinanziert durch das Bundesamt für Verkehr (BAV).
- Erprobung «DAC4EU Testzuges» zur Entwicklung der technischen Lösungen durch die SBB in 2022 auch in der Schweiz.
- Aktive Beteiligung der SBB bei ERJU flagship project 5 «TRANS4M-R» und im EDDP als Konsortialpartner, finanziert durch das Schweizerische Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFI.
- Eigener «DAC+Testzug» der SBB zur Erprobung der elektrischen und digitalen Funktionalitäten auf dem Zug, mitfinanziert durch das BAV.
- Gemeinsames Projekt mit dem Sektor zur Entwicklung eines Prozesses zur möglichst schnellen und unkomplizierten Umrüstung der Fahrzeuge auf die DAK.

Neben dem automatischen Kuppeln sind es vor allem die digitalen Funktionen der DAK, wie z.B. die Bremsprobe oder die Definition der Wagenreihung, die Zeit und Kosten der Zugvorbereitung erheblich senken. Die Lokomotiven und die Wagen müssen mit den nötigen Komponenten ausgerüstet werden. Das kostet Zeit und benötigt entsprechende Investitionen. Schon bei einer Umsetzung weniger zentraler Funktionalitäten der DAK kann sich der Nutzen entfalten.

Die Ministerien Deutschlands, Österreichs und der Schweiz sind sich bewusst, dass es hierfür eine Finanzierungslösung braucht, die den Zeitraum zwischen Investition und Realisierung des Nutzens abfedert. Deshalb gilt: Je schneller die DAK – möglichst flächendeckend in Europa – zum Einsatz kommt und je geschickter eine Umrüstung

vorbereitet und umgesetzt wird, desto schneller kommt der Nutzen mit der DAK betriebswirtschaftlich zum Zuge.

Hierfür sind die Kräfte zu bündeln und die Arbeiten im ERJU und im EDDP möglichst parallel voranzutreiben. Nach erfolgter Festsetzung der erforderlichen Parameter in TSI sollte es schnell möglich sein, für abgegrenzte Verkehre die DAK einsetzen zu können. So können im täglichen Betrieb die nötigen Erfahrungen gewonnen werden. Es ist rechtzeitig ein Pre-Deployment zu ermöglichen. Hierfür müssen die technischen, betrieblichen und finanziellen Voraussetzungen gegeben sein.

Deutschland, Österreich und die Schweiz zeigen sich offen für eine Mitfinanzierung der Umrüstung zur DAK auf nationaler Ebene. Diese reicht jedoch nicht, die DAK im ganzen Sektor in Betrieb nehmen zu können. Es braucht in erster Linie die EU, um den grenzüberschreitenden und interoperablen Güterverkehr auf der Schiene in seiner Gänze nach vorne zu bringen.

Deshalb begrüßen es die Ministerien Deutschlands, Österreichs und der Schweiz, wenn

1. die EU-Kommission als «First Mover» ein Konzept für eine EU-weite und auf die einzelnen Bedürfnisse zugeschnittene Finanzierung rechtzeitig entwickelt und verabschiedet;
2. alle Mitgliedstaaten der EU und interessierten Nachbarstaaten ebenfalls parallel zu den laufenden Arbeiten die politische Vorbereitung zur Mitfinanzierung der DAK prüfen;
3. der Sektor die Grundlagen so erarbeitet, dass die DAK mit wichtigen Grundfunktionen Stück für Stück gemäß dem Zeitplan des EDDP und vorab in einem Pre-Deployment eingeführt werden kann und die Fahrzeughalter die Wagen rechtzeitig technisch im Zuge der regelmässigen Revisionen so vorbereiten, dass die DAK unkompliziert eingebaut werden kann.

Für das Deutsche Bundesministerium für Digitales und Verkehr

*Dr. Volker Wissing, Bundesminister*

Für das Österreichische Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

*Leonore Gewessler, Bundesministerin*

Für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweiz

Albert Rösti, Bundesrat, Vorsteher des UVEK