

Paris und Berlin, 12. Februar 2021

## Gemeinsame Erklärung zur europaweiten Migration der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)

### **Gemeinsam zum Schienengüterverkehr 4.0. Migration der DAK partnerschaftlich vorantreiben.**

Die systemrelevante Schienenlogistik erweist sich in der Krise als Rückgrat einer stabilen Grundversorgung und für neues Wachstum. Doch nur wenn der Modal-Split-Anteil des nachhaltigen Schienengüterverkehrs massiv steigt, kann die EU ihre - richtigen - Klimaziele auch im Verkehr erreichen. Mehr Güter auf der Schiene – mit Recht ist dies das Leitmotiv der Europäischen Union. Doch dafür muss Logistik auf der Schiene konsequent digitalisiert und automatisiert werden: für disruptiv mehr Flexibilität, mehr Effizienz, mehr transeuropäische Verbindungen. Ein Schlüssel zum Erfolg ist die Digitale Automatische Kupplung (DAK).

Die Fédération des Industries Ferroviaires (FIF) und der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. sind gemeinsam der festen Überzeugung, dass:

- die DAK eine Grundlageninnovation „Made in Europe“ mit hoher Hebelwirkung für intelligentere Logistik, Wachstum und Klimaschutz ist. Die DAK kann Prozesse revolutionieren und Logistik dekarbonisieren.
- die DAK das Rückgrat bilden wird für Automatisierung, datenbasiertes Monitoring, Predictive Maintenance, für interoperable europäische Lösungen, für durchgängig smarte, intermodal vernetzte Güterzüge und für weniger zeit- und kostenintensiven Einzelwagenverkehr.
- eine reibungslose Migration der DAK möglich ist und dafür ein europaweit einheitliches Kupplungssystem essentiell ist.
- es bei der DAK um eine genuine Grundlageninvestition für Europa geht. Deshalb haben die in Studien (BMVI-Studie zur EU-weiten Migration eines Digitalen Automatischen Kupplungssystems) bei flächendeckender Migration (432.000-485.000 Güterwagen, 17.000 Lokomotiven) insgesamt auf rund 6,4 - 8,6 Mrd. € bezifferten Investitionen einen hohen Nutzen-Kosten-Faktor für Wachstum und ernst gemeinten Klimaschutz.

FIF und VDB würdigen außerordentlich die politischen und technischen Meilensteine, die Europa in jüngster Zeit für die DAK erfolgreich erreicht hat, insbesondere dass:

- sich die EU-Verkehrsministerkonferenz in Berlin mit der gemeinsam unterzeichneten Berliner Erklärung vom 21. September 2020 zur herausragenden Priorität der DAK für Europas Logistik der Zukunft bekannt hat.
- sich maßgebliche nationale wie europäische Entscheidungsträger des Sektors in enger Partnerschaft mit der Industrie für die DAK als Treiber von Logistik 4.0 aussprechen.

- das Pilotprojekt zur Demonstration, Erprobung und Zulassung der DAK erhebliche Fortschritte erzielt hat und entsprechend der vier aktuell verfügbaren Kupplungsprototypen einen Versuchsaufbau mit der Zielsetzung konzipiert, schon im Frühjahr 2021 die erste Phase abzuschließen. mit über 400 vorgesehenen Einzelversuchen pro Wagengruppe eine gründliche Prüfung im Realbetrieb
- für ein koordiniertes Vorgehen auf EU- Ebene die Integration in das Shift2Rail Programmes erfolgt ist und das European DAC Delivery Programme (EDDP) mit herausragenden Experten besetzt ist. Damit ist eine extrem verlässliche Testarchitektur gewährleistet, um umfassend sicherzustellen, den Kupplungstyp dann klar, interoperabel und wettbewerbsfähig zu spezifizieren (TSI) sowie anschließend die europaweite Migration rasch voranzutreiben.

Im Wissen um die eigene Verantwortung bekennen sich FIF und VDB dazu, dass:

- die Bahnindustrien in Deutschland und Frankreich als verlässliche, hochinnovative Partner für Politik und Akteure für die DAK-Migration in Europa bereitstehen. Unseres Wissens stehen alle relevanten Stakeholder in Frankreich und Deutschland dem DAK-Projekt positiv gegenüber: Betreiber, Wagenhalter wie auch Hersteller entlang der gesamten Wertschöpfungskette.
- ein zugleich ambitionierter und realistischer Zeitplan des Prozesses gelingen muss. Ein ganz entscheidender Meilenstein ist die Zielsetzung des Demonstrator-Projekts, zum Ende des 1. Quartals 2021 einen Kupplungskopf zu identifizieren, mit dem dann die Testphase intensiviert und die europaweite Migration einer DAK des Level 4 vorbereitet wird. Dabei muss die optimierte DAK aufwärtskompatibel sein bis hin zum anvisierten Level 5.
- eine einheitliche Datenschnittstelle von gleichrangiger Relevanz ist, damit die DAK ihre Wirkung entfalten kann. Ein Standardisierungsprozess für Datenschnittstellen ist auf europäischer Ebene auf dem Weg (CEN).
- alle laufenden Forschungsaktivitäten unter dem Dach des EDDP konsolidiert werden sollten.

Vor diesem Hintergrund bitten FIF und VDB die politischen Akteure, insbesondere den Rat „Verkehr, Telekommunikation und Energie“, der Europäischen Union:

- Ab 1. Januar 2021 in einem Post-„Berliner Erklärungs“-Prozess das Momentum für die DAK als vorrangiges Ziel weiterzuführen und die Migrationsstrategie mit Meilensteinen für 2021 prioritär weiter voranzutreiben
- sich für eine verlässliche Finanzierungsperspektive auf EU-Ebene einzusetzen, die schon parallel zum laufenden Pilotprojekt vorangetrieben werden muss.
- den Konsens über die Relevanz von Investitionen in die digitale Grundlageninnovation DAK zu stärken, um intelligente Logistik für klimaneutrales Wachstum „Made in Europe“ zu realisieren.

Nur eine ambitionierte Digitalisierung erlaubt es, in Europa die beste Logistik aufs Gleis zu bringen, die es je gab. Diesem Ziel wissen sich FIF und VDB fest verpflichtet.