

Memorandum der mittel- und osteuropäischen Verbände zum weiteren Fortschritt der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)

ŽESNAD.CZ

Sdružení železničních nákladních
dopravců České republiky

AROSRAIL.SK

ASOCIÁCIA ŽELEZNIČNÝCH DOPRAVCOV SLOVENSKA | ASSOCIATION OF RAILWAYS OPERATORS OF SLOVAKIA

FEDERATION OF
**INDEPENDENT
RAIL
OPERATORS**



HUNGRAIL
MAGYAR VASÚTI EGYESÜLET



DIE GÜTERBAHNEN

Weil Gut auf der Schiene besser ist.



Unterzeichner:

ŽESNAD.CZ

AROS

ZNPK

Hungrail

DIE GÜTERBAHNEN

SPV

ZVKV

Die unterzeichnenden Verbände des Schienengüterverkehrs in der EU, die in der informellen Gruppe "DAC - Voice of Reason" zusammenarbeiten, haben ein Folgememorandum zu dem im Februar 2023 in Prag unterzeichneten Memorandum geschlossen. Dieses jüngste Memorandum zielt darauf ab, spezifische Problembereiche hervorzuheben und die verbleibenden Voraussetzungen für eine erfolgreiche DAK-Einführung zu identifizieren, wo noch mehr Arbeit geleistet werden muss.

Einführung

Die Verbändeinitiative unterstützt die weitere Entwicklung und schrittweise Einführung aller fortschrittlichen Eisenbahntechnologien einschließlich einer DAK. Sie stellt insbesondere bei bestimmten Schienengüterverkehrsdiensten einen bedeutenden Fortschritt dar und trägt auch zu mehr Sicherheit, Interoperabilität, Datenaustausch und Effizienz bei. Während eine DAK zahlreiche Vorteile bietet, könnten übereilte und willkürliche Lösungen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrssektors weiter beeinträchtigen und die Verkehrsverlagerung verlangsamen. Die Expert:innen der Verbändeinitiative sind bereit, einen konstruktiven Beitrag zur kontinuierlichen Arbeit an einer DAK zu leisten, in der Erwartung, dass sich ihre Beobachtungen in den Ergebnissen der DAK-Entwicklungsphasen widerspiegeln werden.

Allgemeine Beobachtungen

Die EU und die Beteiligten, einschließlich der Betreiber und der Industrie, haben bereits viel Geld und Mühe in die Entwicklung einer DAK investiert. Dank der gemeinsamen Anstrengungen konnten bereits viele politische und technische Hindernisse beseitigt werden. Dennoch ist die Verbändeinitiative der Ansicht, dass eine Reihe von Herausforderungen, wie hohe Anfangskosten, technische Komplexität und Zuverlässigkeitsbedenken noch bestehen und erstens anerkannt und zweitens sorgfältig angegangen werden müssen, bevor eine endgültige Entscheidung über die Einführung einer DAK getroffen wird.

1. Wettbewerbsfähigkeit der EU-Eisenbahnen

Der Schienengüterverkehr muss für die Kunden die erste Wahl sein, wenn sie ihre Entscheidungen im Verkehrsbereich treffen. Angesichts der erneuten Betonung der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie und der anhaltenden Klimaprobleme gibt es in der EU noch andere rechtliche und technologische Hindernisse, die zuerst beseitigt werden müssen. Die Verbändeinitiative unterstreicht, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen Wirtschaftsunternehmen sind. Dies bedeutet, dass sich die Investitionen aus der Sicht jedes einzelnen Unternehmens auszahlen müssen, andernfalls wird die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt.

2. Erstinvestition

Die Einführung der DAK erfordert erhebliche Vorabinvestitionen in Infrastruktur, Ausrüstung und Technologie. Da die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit sinkenden Marktanteilen und sinkender Rentabilität konfrontiert sind, stellen die anfänglichen Kosten ein Hindernis für die Einführung dar und werden nur dann akzeptiert, wenn eine gerechte Verteilung und klare wirtschaftliche Vorteile nachgewiesen werden. Eine DAK wird zweifellos die Kosten für das rollende Material erhöhen, und ohne eine erhebliche Finanzierung durch die EU und insbesondere die Mitgliedstaaten bleibt die EU-weite Einführung der DAK höchst fraglich. Die aus anderen Projekten wie ERTMS gezogenen Lehren müssen in die DAK-Entwicklung einfließen. Daher sollte die Einführung einer DAK auf bestehenden und neu produzierten Fahrzeugen für Eisenbahnverkehrsunternehmen eine völlig freiwillige Option sein, falls ihre KNA für eine solche Einführung und Nutzung der DAK negativ ausfällt. Die Verbändeinitiative spricht sich gegen Dauersubventionen aus.

3. Technische Komplexität

Eine DAK stützt sich auf hochentwickelte elektronische und mechanische Komponenten, die eine noch nie dagewesene Komplexität in das Eisenbahnsystem einführen werden. Während eine DAK theoretisch einen Sprung ins 21. Jahrhundert für die Eisenbahn darstellt, empfiehlt die Verbändeinitiative nachdrücklich, zunächst nach einfacheren und kosteneffizienten Lösungen zu suchen, die einen größeren Mehrwert für die Betreiber bringen, wie z. B. die Automatisierung des Bremsprobe und der Wagentechnischen Untersuchung in allen Fällen, in denen dies technisch machbar und bei einer positiven KNA anwendbar ist. Gleichzeitig wird eine DAK die Anwesenheit von verantwortlichem Personal, das die korrekte und sichere Ladungsstauung und den technischen Zustand der Wagen prüft, nicht ersetzen. Die Installation einer DAK darf sich nicht negativ auf das derzeitige Niveau der Interoperabilität jedes einzelnen Wagens auswirken. Insbesondere sollte die Nicht-Diskriminierung von konventionell ausgerüsteten Wagen (UIC-Kupplung) gewährleistet sein.

4. Die Komplexität des Eisenbahnbetriebs

Der Schienengüterverkehr ist komplex, und es bedarf vieler Akteure, um Güter sicher und umfassend zu befördern. Die

äußeren Bedingungen sind nicht immer ideal, insbesondere was die Anschlussbahnen betrifft (Mischbetrieb, Infrastrukturbeschränkungen, Kuppeln bei Staub und Hitze usw.). Diese Probleme müssen vor der Einführung einer DAK nicht nur bekannt sein, sondern auch gelöst werden.

5. Herausforderungen bei der Kompatibilität

Obwohl die Bestrebungen zur Einführung einer DAK auf Kompatibilität zwischen verschiedenen Lokomotiv- und Waggontypen abzielen, können dennoch Kompatibilitätsprobleme auftreten, insbesondere bei der Integration einer DAK in älteres oder nicht standardisiertes Rollmaterial. Die Nachrüstung vorhandener Fahrzeuge mit einer DAK wird kostspielig und zeitaufwändig sein. Das Gleiche gilt für Fahrzeuge aus Nicht-EU-Ländern, insbesondere aus der Türkei und Serbien. Die Verbändeinitiative möchte darauf hinweisen, dass sich die Frage des zusätzlichen Gewichts, das durch den Einbau einer DAK in Lokomotiven entsteht, als absolut kritisch erweist, da es derzeit keine praktikable Lösung gibt.

6. Bedenken hinsichtlich der Zuverlässigkeit

Trotz des technischen Fortschritts ist eine DAK nicht vor technischen Pannen oder Fehlfunktionen gefeit. Wenn auch nur eine Kupplungsstelle nicht funktioniert, sind die Einsparungen nicht nur verloren, sondern der Aufwand ist auch höher, weil das Personal nicht vor Ort ist. Ein Ausfall des Kupplungssystems kann daher den Bahnbetrieb stören, was zu Verspätungen und potenziellen Sicherheitsrisiken führt. Die Gewährleistung der Zuverlässigkeit und Redundanz von DAK-Systemen ist entscheidend für die Aufrechterhaltung der Betriebskontinuität.

7. Europäische Koordinierung

Die Verbändeinitiative sieht die Notwendigkeit einer europäischen Koordinierungsstelle, um Risiken in internationalen Transportketten nicht nur zu verwalten, sondern auch zu minimieren.

Spezifische Bereiche für weitere Arbeiten *

1. Migrationsplan für Lokomotiven und Güterwaggons
2. Nachrüstung - Verfahren zur gemeinsamen Nutzung/Übertragung technischer und administrativer Lösungen
3. Einheitliche Norm und Kupplungskompatibilität - einheitliche und endgültige technische Spezifikationen
4. Gesetzgebung, Dokumentation - Fertigstellung des Dokuments ERA1209/200 und entsprechende Überarbeitung des vierten Eisenbahnpakets
5. Infrastruktur – Auswirkungen einer DAK
6. Kosten-Nutzen-Analyse - objektive und realistische KNA-Berechnung
7. Finanzierung – tragfähiges Modell
8. Fragen der physischen Nachrüstung
9. Pop-up (mobile) Werkstätten für die Nachrüstung
10. Sonstiges – Funktionalität und Zuverlässigkeit

Anhang I - Memorandum, Prag, 16. Februar 2023

Anhang II - Areas to be solved before DAC implementation

* *Vollständige Angaben sind Anhang II zu entnehmen.*