



In der Abschlussdiskussion des 12. VPI-Symposiums diskutierten (v. l.) Jens Engelmann (EDDP), Carsten Schiering (TWA), Malte Lawrenz (VPI), Gilles Peterhans (UIP) und Stephan Bull (BMDV) die Finanzierung der DAK-Migration.

12. VPI-Symposium

Alles zum Gamechanger DAK

Der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) lud ein und die Branche kam gerne: Rund 1250 Teilnehmer verfolgten den Livestream zum 12. VPI-Symposium aus Hamburg. Kein Wunder, bot der VPI doch in Kooperation mit dem VPI Österreich, dem European DAC Delivery Programme (EDDP), der DACcelerate und der Shift2Rail die Möglichkeit, Fragen rund um die Digitale Automatische Kupplung (DAK) zu stellen.

Es geht um nichts Geringeres als eine Revolution im Schienengüterverkehr (SGV): Die Einführung der DAK wird den Gütertransport auf der Schiene für immer verändern. Dieses internationale Projekt hat mit der im letzten Jahr erfolgten Einigung auf einen Kupplungsstandard einen großen Schritt nach vorn gemacht. Doch es ist noch ein langer Weg zu gehen, wie auch der VPI-Vorsitzende Malte Lawrenz in seiner Begrüßung betonte. Und da teils noch Unsicherheit herrscht, wie dieser Weg beschaffen ist, klärt der VPI mit seinem digitalen Event auf.

Im Kern geht es bei der DAK um Kapazitätssteigerung, wie Armin Günter von der DB Cargo AG zum Auftakt der Veranstaltung betonte. „Wachstum braucht Kapazität“, sagte er mit Blick auf das erklärte Ziel, den Anteil der Schiene am Güterverkehr in den nächsten Jahren drastisch zu erhöhen. Einfaches Kuppeln, ein Mehr an Sicherheit und verbessertes Monitoring sowie die Möglichkeit, schneller zu fahren, da die

DAK robuster als bisherige Kupplungen ist, brächten enorme Vorteile. Besonders durch die Zeitersparnis in Zugbildungsanlagen, die etwa durch den Wegfall der sonst rund 45 Minuten dauernden Bremsprobe erreicht wird, bringe die DAK „smart capacity“, also ein Mehr an Kapazität – und das, ohne ein Gleis neu zu bauen.

Technik

Wie die DAK das schafft, erklärte Fabian Wartzek (DB AG), Leiter des DAK4EU-Programms, im Technik-Block der Veranstaltung, nachdem er einen kurzen Blick zurück geworfen hatte. Das Tempo, mit dem die DAK entwickelt und erprobt wird, beschrieb Lawrenz als „Lichtgeschwindigkeit“ für den sonst schwerfälligen Bahnsektor, der im Vorfeld seine Fragen an die EDDP-Experten stellen konnte. Aus den Reihen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) kam prompt die Frage nach möglichen Kinderkrankheiten. Die würden derzeit

ausgemerzt, erklärte Wartzek. Allein auf dem Testfeld Görlitz seien über 2000 Versuche durchgeführt worden. Dass die DAK nicht abwärtskompatibel ist, verteidigte Jens Engelmann, EDDP Programme Manager: Die Leistungsfähigkeit der Kupplung habe oberste Priorität und nach der Migration brauche es keine Schraubenkupplungen mehr. Laut Lastenheft habe die DAK 1000 Kilonewton Zug- und 2000 Kilonewton Druckkraft, was eine Verdopplung gegenüber der Schraubenkupplung sei. Für Wagen seien diese Fragen zweitrangig, anders sehe das bei den Lokomotiven aus. Aber auch die Lok-Hersteller seien in Diskussionen eingebunden, wie man auf Nachfrage der SNCF bestätigte.

Migration

Während die Technik weitestgehend steht und erprobt wird, gibt es für die Migration noch kein fertiges Konzept, wie Christian Kuhn von DACcelerate eingestand. Er gab einen Einblick in die Werkstatt, der – wenn auch stark vereinfacht – deutlich machte, wo die Herausforderungen liegen. Je nach Schätzung müssen in Europa zwischen 330.000 und 450.000 Güterwagen umgebaut werden. „Das erfordert enorme Koordination, auch zwischen Konkur-

FOTOS: VPI/ZIELKE

renten“, erklärte Kuhn. An dieser und anderen Stellen riefen die EDDP-Experten den Sektor dazu auf, gemeinsam an der DAK zu arbeiten. Nur zusammen und indem jeder wichtige Daten liefere, könne die Migration gelingen. Einen „Big Bang“ bei der DAK-Umstellung wie in Japan in den 1920er-Jahren werde es nicht geben.

Kuhn erklärte, man müsse gemeinsam durch das „Tal der Tränen“ der Umstellungsphase. Andreas Lipka (DB Cargo) betonte, dass es neun mögliche Migrationsstrategien gebe, unter denen noch Mischszenarien denkbar seien. Der Markt sei eben extrem divers und ein echter Parallel- oder Mischbetrieb nicht möglich. Die komplette Migration dauere Jahre, aber einzelne Netze müssten schnell umgestellt werden. Dabei sei die eigentliche Umrüstung der Wagen nicht das Problem, dies liege vielmehr beim Transport und den Werkstattkapazitäten. Dort würden zudem wohl neue Berufsbilder notwendig.

Auch das für die Teilnehmer eher am Rande stehende Thema Infrastruktur wurde angeschnitten. So geht Lipka davon aus, dass allein eine Umrüstung der rund 14.000 Prellböcke in Deutschland bei Kosten von rund 30.000 Euro pro Stück enorme Mittel verschlingen würde. Kuhn widersprach, die Scharfenberg-Kupplung sei schließlich betriebliche Realität.

Kosten und Nutzen

Nicht nur die ins Spiel gebrachten 420 Millionen Euro für Prellböcke sind auf der Kostenseite der DAK zu finden. Ein ganzes Transportsystem in „Lichtgeschwindigkeit“ umzustellen kostet nun einmal Geld. Ob sich der Einsatz lohnt, prüft das EDDP mit einer Kosten-Nutzen-Analyse (CBA), die Constanze Bannholzer vorstellte (ÖBB). Da es sich um eine Systemtransformation handelt, könne dabei kein Thema isoliert betrachtet werden. Bei der Nutzen-Analyse steht daher auch nicht nur der direkte Nutzen – Züge automatisch zu kuppeln – im Vordergrund. Langfristig lägen enorme Chancen darin, dass gerade der digitale Part der DAK schwere Arbeiten und lange Wege ob-

solet mache. Laut Bannholzers Analyse könnte die DAK europaweit rund sechs Millionen jährliche Arbeitsstunden einsparen. „Das zentrale Potenzial liegt in den angehängten Möglichkeiten“, sagte sie.

Auf der Kostenseite stehen pro üblichen Vierachser rund 17.500 Euro pro Kupplung und zwei Stunden Arbeitszeit. Für Europa kommen also je nach Berechnung der Flotte 10 bis 12 Milliarden Euro zusammen. Ein Teil davon muss schon in Vorfinanzierung aufgebracht werden, bevor die Migration startet, denn beispielsweise müssen Lagerbestände aufgebaut werden. Und: Es handelt sich um Zahlen aus einem „work in progress“, die sich durchaus noch ändern können. Auch hier noch einmal der Aufruf, Flottendaten und mehr der EDDP zur Verfügung zu stellen. Je mehr Daten vorliegen, desto weniger ist man auf Schätzungen angewiesen und kann verlässlichere Rechnungen für die sektorale Anstrengung der DAK-Migration vornehmen. Und die sind ein wichtiges Instrument, wenn es um die Frage geht, wer das denn nun alles bezahlen soll.

Finanzierung

Einen Blick in diese Finanzierungs-Debatte gab Stephan Bull vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Er beanspruchte für sein Ministerium, die DAK auf den Weg gebracht zu haben. Zudem sei die durch sie mögliche erhöhte Wettbewerbsfähigkeit im nationalen Interesse, die DAK sei im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung ein Thema. Aber die Einführung der DAK mache nur auf europäischer Ebene Sinn. Der Wille dazu ist bei 28 Ländern vorhanden, wie die Berliner Erklärung von 2020 gezeigt habe. Denkbar seien also Finanzierungen durch die EU und den Staat. „Es ist aber auch im unternehmerischen Interesse, dass die DAK kommt. Dann muss da auch investiert werden“, betonte Bull und verwies auf die dritte mögliche Finanzierungssäule: den SGV-Sektor selbst. Das Ministerium wolle ein eigenständiges europäisches Förderprogramm für die DAK, auch wenn diese in ersten Programmen



Der VPI-Vorsitzende Malte Lawrenz führte durch das aufschlussreiche Symposium.

wie dem Green Deal bereits verankert sei. Von einer hundertprozentigen Förderung geht Bull aber nicht aus.

In der Diskussion zeigte sich: Der Sektor ist bereit zu investieren, erwartet aber Unterstützung von der Politik. „Das ist kein Rollmaterialprojekt, sondern ein Digitalisierungsprojekt“, erklärte Gilles Peterhans (UIP). Der Sektor müsse gemeinsam die klare Botschaft senden, dass die DAK der „Enabler für die 30 Prozent bis 2030“ sei, fügte der stellvertretende VPI-Vorsitz Carsten Schiering (TWA) hinzu. Auch Bull bestätigte, man müsse die DAK „aus der Nische holen“ und zum industriepolitischen Thema machen. Letztendlich wird die DAK wohl auf den drei beschriebenen Finanzierungssäulen stehen, nur die Mischung muss noch geklärt werden. Peterhans schlug die Schaffung einer transparenten Institution vor, die die Transformation steuert. Dieser EDDP-Nachfolger könne laut Engelmann die CBA nutzen, um an Mittel zu kommen. Engelmann verwies auch auf die im Vergleich geringen Kosten: Deutschland gebe über sechs Milliarden für einen Flughafen aus, eine europaweite Systemtransformation ist nur doppelt so teuer. dt