



Die DAK-Charta, initiiert vom VPI, fordert die Einführung der DAK bis 2023.

10. VPI-Symposium

Digitale Automatische Kupplung ist der Schlüssel

Ein starker Schienengüterverkehr braucht die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Davon zeigten sich die Teilnehmer des 10. VPI-Symposiums in Hamburg am 14. Januar 2020 überzeugt. Ausdruck fand diese Überzeugung in der Unterzeichnung der DAK-Charta durch die sechs führenden Verbände des Schienengüterverkehrssektors.

Der VPI stellte die von ihm initiierte Charta gemeinsam mit den Erstunterzeichnern Allianz pro Schiene, NEE, VDB, VDV und UIP vor. Die Verbände forderten Politik und Sektor auf, jetzt die Kräfte zu bündeln und die Schlüsseltechnologie für eine effiziente Schiene 4.0 europaweit aufs Gleis zu setzen. Weitere Unternehmen und Institutionen, die das Anliegen unterstützen möchten, wurden eingeladen, die Charta mitzutragen. „Wir müssen in einer gemeinsamen Kraftanstrengung dafür sorgen, dass spätestens 2030 Güterwagen in ganz Europa automatisch kuppeln“, sagte Malte Lawrenz, VPI-Vorsitzender, bei der Präsentation der Charta vor den mehr als 300 Teilnehmern des Symposiums.

Die Zielmarke der Charta sei ebenso ambitioniert wie notwendig. „Wer die stetig wachsenden Transportmengen klimafreundlich bewegen will, kommt an der DAK nicht vorbei“, betonte Lawrenz. Sie sei Voraussetzung für

spürbare Produktivitätssteigerung im Schienengüterverkehr und damit auch für das von der Politik postulierte Ziel, bis 2030 den Gütertransport zu 25 Prozent auf der Schiene zu bewegen. „Mit der neuen Kupplungstechnologie verbinden wir in einem Schritt die überfällige Automatisierung des Wagenkupplens mit der Welt der Schiene 4.0. Sie ist Enabler und Innovationstreiber zugleich“, unterstrich Lawrenz die Bedeutung der DAK.

Die DAK-Charta beschreibt drei Schritte, die aus Sicht der Verbände jetzt umgesetzt werden müssen, um die DAK erfolgreich auf den Weg zu bringen: die Forschung zur DAK stärken, einen europäischen Fahrplan zur Umstellung der Flotten festlegen sowie die Finanzierung des Migrationsprozesses sicherstellen. Etwa sechs bis zehn Milliarden Euro veranschlagten Experten für die europaweite Ausrüstung von Waggons und Loks mit der neuen Kupplungstechnologie.

DAK 2023 einsatzbereit

Die DAK bildete auch den thematischen Schwerpunkt des 10. VPI-Symposiums. Experte Stefan Hagenlocher, hwh, unterstrich in seinem Einführungsvortrag, dass es nun auf ein klares Bekenntnis des Sektors zur DAK ankomme. Die ersten Schritte wie die Festlegung technischer Standards müssten bereits im kommenden Jahr erfolgen, um 2023 erste kommerzielle Verkehre mit der DAK zu fahren. Hier seien die Unternehmen gefordert, sich schnell zu verständigen. Gleichzeitig sei klar, dass der Sektor die milliardenschweren Investitionen nicht alleine schultern könne, so Hagenlocher. Er rechnete vor, dass von den heute in Europa fahrenden Wagen etwa 430.000 – 480.000 Güterwagen mit dem neuen Kupplungssystem umzurüsten seien. Einen Parallelbetrieb zwischen der Schraubekupplung und der DAK sei hingegen nicht machbar, betonte er. Aus diesem Grund sprach er sich nachdrücklich für eine verpflichtende Einführung der DAK aus.

Ein Zeitraum von sechs bis acht Jahren wird von Hagenlocher zur Umrüstung als realistisch angesehen. Ein deutlich kürzerer Zeitraum wäre mit exorbitan-

ten Kostensteigerungen verbunden, ein wesentlich längeres Zeitfenster hingegen mit einem de facto Parallelbetrieb, den Hagenlocher für nicht machbar hält.

Rasch europäisch handeln

Dr. Miroslav Obrenovic, Leiter Technik Gesamtsystem Bahn DB AG, Johann Feindert, CEO GATX Europe, und Peter Reinshagen, CEO Ermewa SA, unterstrichen in ihren Beiträgen den Willen der Unternehmen zu handeln und zügig voranzuschreiten. Feindert betonte, dass jegliche Automatisierung im Güterverkehr nur mit der DAK möglich sei, weshalb es jetzt an der Zeit sei, rasch zu handeln. Wichtig sei, darin waren sich alle Redner einig, den Prozess der Umstellung auf die DAK von Anfang an europäisch aufzusetzen. Dies unterstrich auch Gilles Peterhans vom Dachverband der europäischen Wagenhalter, UIP. Ein europäisches Großprojekt wie die DAK lasse sich ohne Förderprogramme aus Brüssel nicht stemmen. Hier müssten zügig entsprechende Programme aufgelegt werden. An die Politik richteten Unternehmens- und Verbandsvertreter den Wunsch, Deutschland möge die anstehende EU-Ratspräsidentschaft dafür nutzen, das Thema DAK ganz oben auf der Liste der verkehrspolitischen Vor-



Experte Stefan Hagenlocher legte dar, warum schon im nächsten Jahr die Weichen für die DAK gestellt werden müssen: 2023 soll sie kommerziell genutzt werden.

haben in Brüssel zu verankern. Alle Player sollten jetzt aufs Tempo drücken.

Am Nachmittag widmete sich das 10. VPI-Symposium mit zwei weiteren Vorträgen der digitalen Themenwelt: Hans Steffen Kerth, VDV, berichtete über das Projekt „Datenaustausch im Sektor“. Bernd Hommels, Project Partners, informierte über den aktuellen Stand des Modul VPI 08, das den Datenaustausch zwischen Haltern und Werkstätten im VPI-EMG regelt. Im

letzten Vortrag des Tages befasste sich Dr. Thomas Rössler, HTC, mit neuesten Entwicklungen im Einzelwagenverkehr. Er betonte, dass ein attraktiver Einzelwagenverkehr sehr wohl machbar sei, dafür jedoch der Infrastrukturbestand zu sichern und der Einzelwagenverkehr für den Wettbewerb zu öffnen sei. Ferner bedürfe es neuer Konzepte und neuer Technik.

Thomas Felber



Vorsitzender Malte Lawrenz (r.) konnte auf dem 10. VPI-Symposium erneut eine Rekordzahl an Besuchern begrüßen.