



Für einen starken europäischen Schienengüterverkehr: Malte Lawrenz ist von der DAK überzeugt.

## Interview mit Malte Lawrenz

# Europa braucht die DAK

Malte Lawrenz, Vorsitzender des VPI spricht im Interview über die Bedeutung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) für den europäischen Schienengüterverkehr. Für ihn ist klar: Ohne automatisches Kuppeln wird es keine umfassende Digitalisierung und Automatisierung auf der Schiene geben.

*Privatbahn Magazin:* Herr Lawrenz, warum brauchen wir die Digitale Automatische Kupplung?

*Malte Lawrenz:* Auf eine kurze Formel gebracht: Weil Europa einen starken Schienengüterverkehr braucht, um wachsende Transportmengen abzufahren – und das klimaschonend. Nur mit der DAK kann es uns gelingen, die Produktivität des Sektors dafür im nötigen Maß zu steigern.

Wenn wir beim Thema DAK nicht schnell vorankommen, wird der Schienengüterverkehr im Wettbewerb der Verkehrsträger nicht bestehen. Wir können es uns nicht mehr leisten, mit Technik aus dem 19. Jahrhundert zu arbeiten, die auf manueller Arbeit fußt. Die DAK öffnet uns das Tor zu umfassender Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs und damit zu mehr Effizienz.

**Ist die DAK quasi die Allzweckwaffe für einen effizienten Schienengüterverkehr?**

Im Grunde schon. Die Zukunft gehört dem Intelligenzen Güterzug – und des-

sen Herzstück ist nun mal die DAK. Auch wenn sie selbstverständlich nicht jedes Problem löst, ist ihr Potenzial beeindruckend: Sie ermöglicht die automatisierte Zugbildung und Bremsprobe, unterstützt die zustandsorientierte Instandhaltung und ebenso die Einbindung in digitalisierte Logistikketten. Und ganz wichtig: Sie macht den Weg frei für elektropneumatische Brems-technik. Ich bin sicher, die Liste wird in Zukunft noch länger sein. Die DAK ist *der* Enabler und Innovationstreiber.

**„Wir können es uns nicht mehr leisten, mit Technik aus dem 19. Jahrhundert zu arbeiten, die auf manueller Arbeit fußt.“**

**Muss die neue Kupplungstechnik also so schnell wie möglich eingeführt werden?**

Der Sektor arbeitet mit Hochdruck an diesem Projekt. Dass die DAK schnellstmöglich kommen muss, ist nicht nur bei den Wagenhaltern Kon-

sens. Auch Eisenbahnverkehrsunternehmen und andere Player gehen hier mit. Allen ist klar: Wir müssen gemeinsam zu einem Erfolg kommen. Schon allein, weil spätestens in zehn Jahren kaum noch Personal zu finden sein wird, das bei Wind und Wetter nachts am Gleis händisch Wagen kuppelt.

**Wo liegen momentan die Schwierigkeiten bei der Implementierung?**

Von der Implementierung sind wir noch ein Stück entfernt. Der nächste Schritt, der vor uns liegt, ist die branchenweite Verständigung auf einheitliche Standards für die DAK. Dazu gehören auch Fragen des Energie- und Datenmanagements. Geklärt werden muss ebenfalls der zeitweise Parallelbetrieb von Schraubekupplung und automatischer Kupplung. Der Technische Innovationskreis Schienengüterverkehr TIS, die Practise Group des Sektors, treibt diesen Prozess mit Engagement voran und hat bereits viel Vorarbeit geleistet.

**Was braucht es, um die DAK so schnell wie möglich „auf Spur“ zu bringen?**

Ganz wichtig: Der Prozess der DAK-Migration muss europäisch aufgesetzt werden. Schienengüterverkehr ist ein Geschäft, das nicht an nationalen Gren-

ben endet. Deutschland sollte deshalb die anstehende EU-Ratspräsidentschaft nutzen, um in Brüssel die DAK ganz oben auf die Agenda der verkehrspolitischen Vorhaben zu setzen. Es freut mich, dass die Bedeutung, die der DAK für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr zufällt, im Grundsatz auch hier angekommen ist. Elisabeth Werner, Direktorin für Landverkehr der Europäischen Kommission, kündigte jüngst bei einem Auftritt in Berlin an, dass sie das Thema vorantreiben wolle.

**Sie sagen, die Migration muss europaweit erfolgen. Kann Deutschland vorangehen?**

Deutschland kann Impulse setzen und Vorarbeit leisten. Der Migrationsprozess selbst muss, wie gesagt, europäisch aufgesetzt werden. In diesem Rahmen ist jedoch einiges möglich. Das Bundesverkehrsministerium hat wichtige Projekte angeschoben. Mitte des Jahres wird Stefan Hagenlocher von hwh eine vom Ministerium beauftragte Migrationsstudie vorlegen. Die Branche testet parallel erste Prototypen, die voraussichtlich ab 2021/22 in einem vom BMVI finanzierten Demonstratorzug in den Praxistest gehen. Wenn alles nach Plan läuft, könnten 2023 erste kommerzielle Pilotverkehre auf dem Gleis verkehren.

**„Die Zukunft gehört dem Intelligenten Güterzug – und dessen Herzstück ist nun mal die DAK“**

**Etwa 450.000 Güterwagen müssen europaweit umgerüstet werden. Woher sollen die finanziellen Mittel dafür kommen?**

Wir schätzen den nötigen Invest für eine europaweite Einführung der DAK auf etwa 6 bis 10 Milliarden Euro. Diese Kosten rollen in erster Linie auf unsere Mitglieder zu – die Wagenhalter. Diese Unternehmen sind bereit, ihren Teil zur Finanzierung beizutragen. Dennoch ist klar: Ganz ohne Fördermittel werden sie diese Aufgabe nicht

stemmen können. Wir brauchen EU-Förderprogramme und intelligente Finanzierungsmodelle, um die DAK zügig und flächendeckend umzusetzen. Damit wir schnell vom Fleck kommen, sollten diese Programme gezielt First Mover unterstützen.

**Es handelt sich nicht um den ersten Versuch, eine automatische Kuppelung zu implementieren. Was macht Sie so sicher, dass es dieses Mal klappt mit der Einführung?**

Die Situation ist heute definitiv anders. Noch vor wenigen Jahren sind unsere Mitgliedsunternehmen eher zögerlich mit dem Thema umgegangen. Zu unklar war, wie ein solch komplexer Migrationsprozess vorangebracht werden soll. Das hat sich geändert, nicht zuletzt durch die Arbeit des TIS. Zudem geht es bei der DAK nicht mehr nur um Automatisierung. Sie ist Teil der Digitalisierungsstrategie für die Schiene. Wir müssen uns bewegen, die Straße tut das längst.

Unsere Zielmarke „2030 koppeln Güterwagen europaweit automatisch“ ist ehrgeizig. Aber wir können und wir müssen es schaffen. Der Zuspruch, den wir auf dem 10. VPI-Symposium für unsere Initiative „DAK-Charta“ erfahren haben, stimmt mich optimistisch.

**Ein Blick in die Zukunft: Werden wir in absehbarer Zeit funkfern-gesteuertes Entkuppeln haben?**

Ich bin dafür. Aber ich bin auch Realist. Deshalb konzentrieren wir uns erst einmal auf die Einführung einer DAK Typ 4 und nicht auf die von Ihnen hier angesprochene funkfern-gesteuerte DAK Typ 5. Bereits Typ 4 bringt einen Quantensprung für die Produktivität des Schienengüterverkehrs. Ich finde, ihre europaweite Einführung ist Herkulesaufgabe genug.

Aber seien Sie beruhigt, wir werden für eine Upgrade-Fähigkeit sorgen. Innovation ist schließlich ein permanenter Prozess.

**Herr Lawrenz, herzlichen Dank für das Gespräch.**

*Die Fragen stellte Thomas Felber.*

## VPI INFORMIERT



### Digitalisierungskonferenz Schienengüterverkehr am 5. Mai 2020

Der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) lädt gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsbetriebe (VDV) zur Digitalisierungskonferenz Schienengüterverkehr am 5. Mai 2020 in Berlin ein.

Deutschland braucht die Wende hin zu nachhaltiger Mobilität – auch im Güterverkehr. Die Digitalisierung bietet große Chancen, die Produktivität, Kapazität und Qualität des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers Schiene zu optimieren und zu verbessern.

Bislang steht vor allem die digitale Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) im Fokus der Aufmerksamkeit. Dabei macht digitale Technologie im Schienengüterverkehr weitaus mehr möglich. Schon heute gibt es ein breites Spektrum an digitalen Initiativen und Anwendungen, die wir Ihnen auf unserer Konferenz vorstellen und mit Ihnen diskutieren möchten.

Die Workshops und Vorträge der „Digitalisierungskonferenz Schienengüterverkehr“ beleuchten die Themen

- Intelligenter Güterwagen
- Digitale Automatische Kuppelung (DAK)
- VDV Rail freight data hub
- Predictive Maintenance und wayside detection
- Initiativen für einen effizienteren Betrieb
- Automatisierung

Anmeldungen und weitere Informationen zur Konferenz unter:  
[www.vdv-akademie.de/tagungen/vdvvpidualisierungskonferenz/](http://www.vdv-akademie.de/tagungen/vdvvpidualisierungskonferenz/)