

DAK-Migration: Viele Fragen nach wie vor ungeklärt

Am 27.06.2024 veranstalteten Prose und Knorr-Bremse in Wallisellen gemeinsam den DAC-Day. Ziel war es, insbesondere die Schweizer Teilnehmer über den Stand der DAK zu informieren.



Die ungeteilte DAK von Knorr-Bremse

Schweiz Seitens der Schweizer Regierung stehen zur Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) einmalig 180 Mio. CHF bereit oder rund 30 Mio. CHF pro Jahr – ein Drittel der Investitionen. Die DAK ist lediglich ein Teil eines umfassenden Transformationsprozesses. Dazu braucht es die technisch und wirtschaftlich beste Technologie, die robust, alltagstauglich, ausgereift sowie getestet ist und dies baldmöglichst und bezahlbar als europäische Lösung. Was es nicht braucht, sind politisch getriebene, nicht faktenbasierte Systementscheidungen, wie bei ETCS, und ungelöste Finanzierungsfragen.

Knorr-Bremse: 10000 DAK pro Jahr

Knorr-Bremse selbst hält bereits eine Halle vor, in der jährlich 10000 DAK hergestellt werden könnten. Ein Rendering zeigte eine mögliche Halle für jährlich 50 000 DAK.

Wascosa hält 25 Wagengattungen mit über 16000 Wagen und 100 Wagentypen mit gut 400 Bauarten, die in über 20 Ländern verkehren. Gefordert wird für alle Wagen weiterhin die Go-Everywhere-(GE)-Tauglichkeit. Der „Big Bang“ muss für alle Wagen so kurz wie möglich ausfallen. Es wird ein Zwei-Phasen-Modell (DAC Ready > DAC) als zielführend erachtet. Bei der Migration dürfen keine „Kinderkrankheiten“ auftauchen.

Josef Meyer Rail bezweifelt als Waggonfabrik, dass die nötige Kadenz an

Wagenumbauten überhaupt erreichbar ist. Und wie werde sichergestellt, dass unabhängig vom Halter/ECM die Umsetzungsvorgaben identisch seien? Auch offen sei, wie die Branche damit umgehe, dass die Zahl der verfügbaren Güterwagen vorübergehend deutlich abnehme.

Kein Wort wurde über die anstehenden Integrationen verloren, wie Bremsprobe, EP-Bremse, Pufferstellung, Stromversorgung oder Zugvollständigkeitskontrolle. Lokomotiven waren überhaupt nicht thematisiert.

Ungeteilte DAK

Knorr-Bremse präsentierte ein Ausstellungsstück der DAK. Der Kuppelungskopf lässt sich nun nicht mehr einzeln ersetzen. Dadurch wird die DAK kürzer. Der Elektroteil öffnet sich rein mechanisch. Wie viele Elektrokontakte und für was vorhanden sind, war weder einsehbar noch gab es dazu Erläuterungen. Alle Teile zum automatischen Entkuppeln und zur Gewährleistung der Pufferstellung fehlten. Nicht geklärt ist, ob in besonderen Situationen die DAK beim Kuppeln mit Triebzügen deren Elektroteil beschädigen könnte.

Am Nachmittag zirkulierten die Teilnehmer zu vier Themenkreisen. Da entstanden die interessantesten Diskussionen.

Vor der Umstellung muss alles ausgetestet und zertifiziert sein. Die Eisenbahnagentur ERA wird dazu kaum in der Lage

sein, die Zertifizierung muss neu gestaltet werden. Die Hersteller müssen die Zertifikate liefern, sofern sie noch bestehen. Es gibt zu wenige Firmen, die das bestehende Rollmaterial begutachten können. Allein dazu entsteht eine Kostenlawine. Seit 2006 ist der Zwang zur konstruktiven Vorbereitung auf eine AK weggefallen, folglich ist insbesondere das neuere Rollmaterial schwerer umrüstbar. Unbekannt ist, ob das bestehende Rollmaterial den Normen entspricht, daher ist jedes Fahrzeug einzeln zu prüfen. Werkstattaufenthalte dürfen weiterhin nur alle sechs Jahre erforderlich bleiben, auch mit 400 V AC in der DAK. Bei Lokomotiven ist die Gewichtszunahme kritisch.

Werkstätten: Viele Fragen offen

Eine Migration über mehrere Jahre ist nicht zielführend. Die Wagen sind vorzurüsten, um die Umstellung mit zwei Personen in einer Stunde zu vollziehen. Hunderttausende von vorgefertigten DAK sind zwischenzulagern und zu finanzieren. Die Investitionen fallen Jahre vor deren Nutzung an. Einige Wagen werden die DAK nie mehr erhalten.

Es ist kaum machbar, dass jeder Wagenhalter seine Wagen in seinen Werkstätten umrüstet. Das ergäbe zu viele unproduktive Leerfahrten. Für den Umbau fehlt Werkstattkapazität. Die Werkstätten sind für den Elektroteil nicht gerüstet, geschweige denn zertifiziert. Die Wagen müssen bedingt durch den Elektroteil wesentlich öfter in die Werkstatt. Will die Industrie für den kurzen Zeitraum so gewaltige Produktionen aufbauen?

Updates und Release wie bei ETCS sind auszuschließen, da nicht finanzierbar. Erst das „D“ der DAK erbringt einen vertretbaren wirtschaftlichen Vorteil. Die europaweite und nicht nur die EU-weit garantierte und vollständige Finanzierung ist der eigentliche Knackpunkt. Aber auch technisch betrieblich sind noch viele Fragen offen. Wenn die Wagenhalter die DAK finanzieren, müssen sie am Ertrag teilhaben.

Seitens der Anwender bestehen erhebliche und gut begründete Vorbehalte. Der Tag endete mit mehr offenen Fragen als Lösungsansätzen. RB 5.8.24 (lüt)