

Wissing startet innovativen Güterzug

Mit einer Testfahrt durch Europa wirbt die Deutsche Bahn AG für die digitale Kupplungstechnik, die Frachttransporte auf der Schiene effizienter machen soll. 450.000 Waggons und 17.000 Loks müssen umgerüstet werden.



von Thomas Wüpper

veröffentlicht am 18.01.2022

Dieser Termin ist Chefsache. Am Mittwoch startet Bundesverkehrsminister **Volker Wissing** (FDP) am Berliner Westhafen einen **innovativen Güterzug** zu einer Testfahrt durch Europa. Mit dabei aus dem Vorstand der Deutschen Bahn AG: **Sigrid Nikutta** (Güterverkehr) und **Daniela Gerd tom Markotten** (Digitales und Technik). Das Trio wirbt für die neue *Digitale Automatische Kupplung (DAK)* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/der-kampf-um-das-wunderbauteil>), die Frachttransporte auf der Schiene effizienter und schneller machen soll.

Die DAK sei eine „**Revolution für den Schienengüterverkehr**“, betonen das Ministerium und der Staatskonzern. Die **digitale Steuerung von Güterzügen** soll mehr Kapazität und Tempo schaffen. Bisher werden Waggons wie schon zu Zeiten von Kaiser Wilhelm mühsam, zeitaufwändig und kostenintensiv mit schwerer Handarbeit auf Rangierbahnhöfen für die Fahrt gekoppelt. Künftig sollen Frachtzüge weitgehend automatisiert und mit Hilfe künstlicher Intelligenz konfiguriert werden.

Schienengüterverkehr braucht Effizienzsprung

Für Experten steht fest: Ohne **höhere Effizienz** im umweltschonenden Gütertransport der Bahn sind die **Klimaschutzziele** nicht erreichbar. Kaum ein Fünftel der Fracht rollt in Deutschland noch über die Schiene, denn **Lkw-Transporte sind oft schneller, billiger und flexibler**. Die Bundesregierung will den langen Niedergang endlich stoppen und den Marktanteil der Güterzüge bis 2030 auf 25 Prozent erhöhen, Brüssel strebt europaweit sogar 30 Prozent an. Doch bisher stehen auch diese schönen Ziele nur auf dem Papier.

Nachdem die Politik die Schiene über Jahrzehnte vernachlässigt hat, ist der Handlungsdruck immens. Die Frachtmengen werden nach Prognosen bis 2030 allein in Deutschland nochmals um ein Viertel wachsen. Der Verkehrssektor ist aber schon jetzt für ein Fünftel der schädlichen Treibhausgase in Europa verantwortlich. Einen Ausweg aus der Misere bietet die Bahn: **Ein einziger Güterzug ersetzt 52 Lkw-Fahrten** und emittiert mindestens **80 Prozent weniger CO₂** als der Straßentransport.

Modernisierung ist Herkulesaufgabe

Schnelle Lösungen allerdings sind nicht in Sicht. Die Modernisierung des komplexen Systems Schiene braucht Zeit. Zum einen ist das Gleisnetz in Ballungsgebieten und im Hinterland von Häfen schon jetzt teils überlastet, **Neu- und Ausbau von Strecken dauern oft Jahrzehnte**. Zum anderen ist auch der Austausch veralteter Technik eine Herkulesaufgabe. Allein für die DAK müssen europaweit 450.000 Waggons und 17.000 Lokomotiven umgerüstet werden.

Eine Hürde dabei: die **enormen Kosten**. Eine frühere Studie im Auftrag des Verkehrsministeriums veranschlagt den **Investitionsbedarf** auf bis zu **8,6 Milliarden Euro** (Background *berichtete* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/der-kampf-um-das-wunderbauteil>)). Ohne üppige Förderprogramme wird daher die Umrüstung kaum rasch vorankommen, zumal der bundeseigene Marktführer **DB Cargo** seit Jahren als **schwerer Sanierungsfall** hohe Verluste einfährt. Und die privaten Güterbahnen, die in Deutschland

mehr als die Hälfte der Marktanteile erobert haben, leiden teils schwer unter der **Coronakrise**.

DAK kann nur europaweit eingeführt werden

Eine weitere Hürde: **einheitliche Standards in der Europäischen Union**. Denn ein großer Teil der Zugtransporte läuft bereits über Grenzen hinweg. Die Testfahrten sollen auch Klarheit bringen, welche Technik am geeignetsten ist und den erhofften volkswirtschaftlichen Nutzen für die EU bringt, der in der Studie für die Zeit nach der Einführung auf bis zu 760 Millionen Euro pro Jahr veranschlagt wird.

Sicher ist: Die DAK wird ein **Milliardengeschäft für die Bahnindustrie**, die seit Jahren auf die Modernisierung dringt und die Technologien liefert. Effizienter Rangierbetrieb sei „ein Hidden Champion der sauberen Logistik der Zukunft“, schwärmte **Ben Möbius**, Geschäftsführer beim Verband der Bahnindustrie (VDB), schon vorigen Sommer, als der frühere Verkehrsminister **Andreas Scheuer** (CSU) den Startschuss für den *ersten digitalen Rangierbahnhof in München-Nord* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/gruenes-licht-fuer-ersten-digitalen-gueterbahnhof>) gab.

Für **Dirk Flege**, Geschäftsführer der **Allianz pro Schiene**, zeigen die bisherigen Erprobungen der DAK, dass „die Technologie funktioniert und die Güterbahnen damit **schneller, effizienter und sicherer** werden“. Mit den Fahrten in Europa beginne nun die Testphase unter Praxisbedingungen. Seine Hoffnung: „Wenn alle Wagen bis 2030 mit diesen innovativen Kupplungen ausgerüstet werden, können die Güterbahnen einen noch **größeren Beitrag zum Erreichen der Verlagerungs- und Klimaschutzziele** leisten.“ Deshalb dürfe der Bund „nun keine Zeit verlieren und muss eine auskömmliche Förderung in Deutschland und Europa auf den Weg bringen“.