

Interview mit Ludolf Kerkeling

Mächtiger Impuls für die Schiene

Das Privatbahn Magazin unterhielt sich mit Ludolf Kerkeling, dem Vorstandsvorsitzenden des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen (NEE), über drückende Schuhe, seine Erwartung bezüglich der InnoTrans 2018 im September in Berlin und die Güterbahn des Jahres 2050.



Ludolf Kerkeling ist seit 2014 einer der Vorstände des Havelländischen Eisenbahn AG. 2013 wurde er zum Vorstandsvorsitzenden des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen gewählt.

Privatbahn Magazin: Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen ist eine politische Lobbyorganisation der Wettbewerber der DB Cargo. Auf welche Probleme im wirtschaftlichen und technischen Bereich richtet sich das Augenmerk des Netzwerks?

Ludolf Kerkeling: Es gibt viele Themen, in denen wir uns als Vertreter des Güterverkehrs gegenüber der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber sehen.

War es beispielsweise in der Vergangenheit der Netzzugang, der mittlerweile gut funktioniert, so sind es heute zum Beispiel Fragen wie Anreizsystem oder Kapazitäten für den flexiblen Güterverkehr auf der Schiene. Aber auch im intermodalen Wettbewerb vertreten wir die Forderungen unserer Mitglieder. Trassenpreissenkungen sind da nur ein Element. Im regionalen und kommunalen Bereich gibt es zum Beispiel ein ex-

trems Ungleichgewicht. Mit öffentlichen Mitteln werden Straßen in neue Gewerbegebiete gebaut, bei der Bahn wird erst einmal gefragt: Rechnet sich das? Bei der Straße wird eine derartige Frage überhaupt nicht gestellt. Im technischen Bereich besitzt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen die deutlich höhere Kompetenz. Falls wir dort ausnahmsweise selbst tätig werden, wie zum Beispiel bei der ETCS-Einführung, stimmen wir uns intensiv mit dem VDV ab.

Wo drückt eigentlich derzeit mehr der Schuh: bei der Infrastruktur oder beim rollenden Material?

Eindeutig bei der Infrastruktur. Rollendes Material ist weitgehend verfügbar, da gibt es einen funktionierenden Markt. Bei der Infrastruktur agiert nach wie vor ein Monopolist. Bei manchen Themen kommen wir noch nicht einmal richtig ins Gespräch mit diesem, zum Beispiel beim geplanten Anreizsystem. Dann gibt es Themen, wo wir zwar im Gespräch sind, aber unsere Argumente ignoriert werden. Beispiel: Die DB Netz ist auf Pünktlichkeit fixiert, wir wollen aber zusätzlich die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten. Bei der Baustellenplanung lesen wir in den Kundenmitteilungen von DB Netz immer wieder: „Keine Restkapazitäten für den Gelegenheitsverkehr vorhanden.“ Der flexible Güterverkehr ist aber für die Industrie unverzichtbar und macht immerhin ein Drittel des gesamten Güterverkehrs auf der Schiene aus.

Im September findet die größte internationale Leitmesse für den Bahnsektor in Berlin statt. Was erwarten Sie von der InnoTrans 2018?

Der Bahnsektor muss sich ein gehöriges Stück erneuern. Wenn wir für die Zukunft fit sein wollen, dann brauchen wir Innovation, Innovation und nochmals Innovation. Die InnoTrans muss in Verbindung mit dem Masterplan

Schienengüterverkehr einen mächtigen Impuls für das gesamte Eisenbahnwesen bringen. Das betrifft alle Bereiche: Fahrzeuge, Infrastruktur, Sensorik, alternative Antriebe, IT-Einsatz, Software und – auf keinen Fall zu vergessen – die Instandhaltung. Da ist eine ganze, ganze Menge zu tun. Wir müssen den Absprung schaffen – und ich bin überzeugt, wir schaffen ihn.

Nutzt das Netzwerk die InnoTrans auch für Gespräche mit anderen Interessenverbänden in der Bahnbranche weltweit?

Wir führen am Rand zwar Gespräche, aber die Messe ist in erster Linie ein Forum für die Branche, in dem es um Innovationen und Produkte geht. Hier ist ein großer Bedarf an Gedankenregung und -austausch. Wir sind Mitglied der European Rail Freight Association, kurz ERFA, in der wir zum großen Teil unsere internationalen Kontakte und auch den internationalen Gedankenaustausch pflegen.

Sie sind einer der Vorstände der Havelländischen Eisenbahn AG. Welche Neuentwicklung würde Sie auf der InnoTrans besonders beeindruckend finden?

Na, das ist doch wohl klar: unsere Hybridlok EURODUAL. Sie wird übrigens auf dem Freigelände im Stadler-Bereich zu sehen sein. Natürlich im HVLE-Gewand. Bislang läuft es mit der Erprobung und Zulassung nach Plan. Ich erwarte übrigens, dass bei der EURODUAL perspektivisch der Dieselmotor durch einen alternativen Antrieb ersetzt werden kann. Doch wel-

cher es sein wird, da scheiden sich noch die Geister. Vielleicht bringt uns ja die InnoTrans einen Schritt weiter.

Im Wagenbereich läuft bei allen Wagenhaltern die Ausrüstung mit Telematik und Sensorik. Allerdings treibt mich da immer noch ein Problem um: Wie kann das Ganze in messbare betriebliche Einsparungen umgesetzt werden? Da müssen verbesserte Instandhaltungskonzepte her, die Abläufe bei der Zugzusammenstellung müssen deutlich schneller werden und, und, und ... IT ist das nächste große Thema. Die Eisenbahn muss den Kunden, Speditionen und Logistikern auch informationstechnisch einen Mehrwert liefern: Zuverlässigkeit, Aussagekraft über die Ware zu jedem Zeitpunkt, Pünktlichkeit, Sicherheit ...

Beim Thema Infrastruktur kommt immer wieder ETCS ins Spiel. Ich hoffe, dass wir endlich einen einheitlichen Standard in Europa erreichen. Das war doch die ursprüngliche Idee. Aktuell haben wir nicht weniger, sondern mehr unterschiedliche Sicherungssysteme. Die Kapazitätssteigerung durch ETCS werden wir bei den prognostizierten Mengensteigerungen im Güterverkehr dringend benötigen.

Und gespannt bin ich, was der große deutsche Infrastrukturbetreiber seinen Kunden softwaremäßig zukünftig anbietet. Da ist in den letzten Jahren einiges Positives angeschoben worden.

Werfen Sie einen Blick voraus: Güterbahn 2050 – wie wird die aussehen? Es werden nicht nur „bahnaffine“ Wirtschaftsgüter wie Rohstoffe oder Stahl

eine Rolle spielen. Auch kleinteilige Sendungen werden mit der Bahn transportiert. In und nahe bei den Ballungsräumen wird es Terminals geben, die elektrisch von der Bahn bedient werden. Die letzte Meile übernehmen E-Fahrzeuge auf Schiene oder Straße. Die Bahn ist pünktlich, hochwertig und sicher.

Heute fahren wir im Güterverkehr, verursacht durch viele Zwischenhalte, im Schnitt 50 Kilometer pro Stunde. Nicht die Super-Höchstgeschwindigkeit entscheidet, sondern das stopp-freie, kontinuierliche Fahren. Jeder Halt und jedes Wiederanfahren verbraucht Unmengen an Energie.

Die Waggons sind mit komplexer digitaler Sensorik ausgestattet, die Zustände automatisch regulieren und Informationen für Zugbetreiber, Wareneigner und Infrastrukturbetreiber generieren. Es wird ein automatisiertes Fahren geben, vor allem auf der ersten und letzten Meile. Arbeitskräfte werden zur wichtigsten Ressource der Zukunft. Die Arbeitsplätze werden eine höhere Qualifikation verlangen.

Was ich nicht glaube, ist, dass alles in großen Zentralen geregelt wird. Es wird immer an und auf der Strecke so etwas wie Zugmanager und Instandhaltungsmanager geben.

Und noch etwas: In ganz Europa fahren wir grenzüberschreitend ohne große Probleme. ETCS ist überall auf gleichem Level eingesetzt.

Herr Kerkeling, herzlichen Dank für das Gespräch.

Die Fragen stellte Ulf Ringer.

ANZEIGE



Besuchen Sie uns:
Innotrans Berlin 2018
Halle 20, Stand Nr. 304

Effiziente Reinigung

für die Instandhaltung und Neuteileproduktion

- Drehgestelle
- Radsätze
- Radlager
- Motoren
- Sonstige Komponenten

BvL – jahrelanger Partner von Schienenverkehrsunternehmen

www.bvl-group.de