

Pressemitteilung

Gemeinschaftsveranstaltung des Deutschen Verkehrsforums, des Verbandes der Bahnindustrie und des FIF (Fédération des Industries Ferroviaires):

Brüssel will ETCS-Einführung mit 30 Prozent fördern lassen

Neues Zugleitsystem ebnet den Weg im grenzüberschreitenden Schienenverkehr

Brüssel, 07. Oktober 2003 – „Flüssiger Verkehr über die Grenzen hinweg, eine höhere Sicherheit, eine Vergrößerung der Kapazität des vorhandenen Schienennetzes sowie deutlich niedrigere Wartungskosten sind die herausragenden Pluspunkte für das European Train Control System ETCS“, so **Hans M. Schabert**, Vorsitzender des Bereichsvorstandes, Siemens AG, Transportation Systems Erlangen, auf der Gemeinschaftsveranstaltung des Deutschen Verkehrsforums mit dem Verband der Bahnindustrie in Deutschland und dem FIF, Fédération des Industries Ferroviaires Françaises, in Brüssel. „Mit der neuen Leit- und Sicherungstechnik gehören die Effizienzverluste und Probleme im grenzüberschreitenden Schienenverkehr in Europa endlich der Vergangenheit an.“ Der geschätzte Investitionsaufwand für das europäische Kernnetz in Höhe von 6 Milliarden Euro ist nur ein geringer Preis für die gewonnene Effizienz und gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs, so Schabert in seinem Vortrag weiter.

Erst durch diese Technik werden die Grenzen der nationalen Systeme in der Realität überwunden. Mit der Etablierung des Kommunikationsstandards GSM-R wurde bereits ein wesentlicher Meilenstein für das europäische System gelegt. Nun kommt es darauf an, die notwendigen Investitionen gerecht auf möglichst viele Schultern zu verteilen, damit das System möglichst schnell und zum Nutzen Europas umgesetzt werden kann, waren sich die Experten auf dem Symposium einig.

Als Vertreter der Europäischen Kommission wies **Jean-Arnold Vinois**, Head of Unit Transport & Interoperability, darauf hin, dass endlich ein europäischer Traum wahr wird und die Hemmnisse aus der Heterogenität von 22 Signalsystemen in der EU mit ETCS endlich der Vergangenheit angehören werden. Die nationalen Migrationspläne seien allerdings zum Teil in ihrer zeitlichen Dimension noch zu überdenken. So sind aus Sicht der Kommission Zeiträume von bis zu 30 Jahren indiskutabel. „Hier muss verhandelt und nachgebessert werden, die Anreize müssen verstärkt werden“, so Vinois in seinem Vortrag. „Die EU-Kommission will vorschlagen, dass die Mitgliedstaaten bis zu 30 Prozent der Gemeinschaftsmittel für den Infrastrukturausbau in das Zugsicherungssystem ETCS investieren können“, so Vinois. Die Ein-

führung eines gemeinsamen Signalsystems mache nur langsam Fortschritte, weil die Bahnen ETCS parallel zu ihren existierenden Sicherungssystemen einführen müssten und dafür keine Mittel aufwenden wollen bzw. können.

Ein entsprechendes „Signal-Paket“ in den TEN-T soll bei der schnellen Umsetzung helfen. Die beiden Berichterstatter des EU-Parlamentes **Gilles Savary** und **Dr. Georg Jarzembowski** begrüßten die deutlichen Äußerungen seitens der Kommission für die mögliche Förderung und betonten beide, dass die Einführung eines europäischen Signalsystems - neben der umfassenden Harmonisierung und Liberalisierung des Netzzugangs in Europa – ein wesentlicher Schritt für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs ist. Jarzembowski sagte jedoch auch, dass die Initiative für ETCS von der nationalen Ebene ausgehen muss. „Wir brauchen konkrete Anträge in Brüssel, um das Thema weiter voran zu treiben.“ Jarzembowski (EVP), Berichterstatter des EP-Verkehrsausschusses zum Thema Marktöffnung durch das so genannte zweite Eisenbahnpaket, will sich verstärkt dafür einsetzen, dass Infrastrukturmittel auch verwendet werden könnten, um ETCS auf Triebfahrzeugen zu installieren. Signalmasten blieben Infrastruktur, auch wenn sie vom Bahndamm auf die Lok verlagert würden, begründete Jarzembowski seine Auffassung. Aus dem Parlament kam auch der Vorschlag, Mauteinnahmen für die Einführung zu verwenden, weil den Mitgliedstaaten nicht zuzumuten sei, sich auch noch für ETCS finanziell zu engagieren. Durch Konzentration auf den Verkehr zwischen Knotenpunkten ließe sich aber Kosten und Zeitrahmen reduzieren. Die Deutsche Bahn AG und die Französischen Eisenbahnen SNCF kündigten auf der Veranstaltung an, auf der Strecke Paris – Frankfurt/Main die Erprobung von ETCS in Kombination mit ihren eigenen Zugsteuerungssystemen LZB und TVM vorzubereiten. Jarzembowski ermunterte die beiden Bahnen, finanzielle Unterstützung für dieses Vorhaben aus EU-Infrastrukturmitteln zu beantragen.

Für weitere Informationen stehen Ihnen zu Verfügung:

Jochen Eichen, Deutsches Verkehrsforum e.V., Tel. 030 26 39 54 – 22
(info@verkehrsforum.de)

Sandrine Cheminel, Fédération des Industries Ferroviaires, Tel. +33 1 45 56 13 53
(scheminel@fif.asso.fr)

Frank Fahrner, Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V., Tel. 030 20 62 89 – 30
(fahrner@bahnindustrie.info)