

Deutsches Verkehrsforum / Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Gemeinsame Presseerklärung (Langfassung):

Interoperabilität ist Voraussetzung für mehr Verkehr auf der Schiene:

Korridore und gemeinsame Systeme stärken Wettbewerbsfähigkeit

Berlin, 24. September 2004 – Die Europäisierung des Schienenverkehrs kommt zusehends voran. Vereinheitlichte Technik der Kontroll-, Steuerungs- und Sicherheitssysteme etwa in Form des European Train Control System ETCS steht vor der Realisierung, aber nicht überall und nicht um jeden Preis. Bevorzugt werden Korridore für den internationalen Personen- und Güterverkehr, auf denen neben der neuen Technik nur noch ein nationales System eingesetzt werden muss. Es gilt zudem, die nicht-bundeseigenen (NE)-Bahnen sowie die Hafen-, Werks- und Industriebahnen vor überzogenem Investitionsaufwand zu schützen. Die Hochgeschwindigkeitsstrecken der DB AG können sukzessive mit ETCS nachgerüstet werden. Die Deutsche Bahn AG definiert derzeit ein Gitter von Korridoren in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung für den Schienenverkehr, auf denen das ETCS ausgebaut wird, wenn eine Förderung erfolgt. Bahnen, Industrie und Europäische Kommission ziehen hier an einem Strang.

Das sind einige Kernaussagen des Dialog-Forums „Wie viel Interoperabilität braucht die Schiene?“, das als gemeinsame Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf der Schienenverkehrsmesse InnoTrans 2004 in Berlin rund 200 Fachleute aus dem In- und Ausland in der InnoTrans-Convention zusammenführte.

Der weitere Tenor der Veranstaltung und der nachfolgenden Diskussionsrunde dieses Forums lautete: Europa muss zu einem gemeinsamen Bahn-Europa zusammenwachsen. Die Industrie hat die technischen Voraussetzungen geschaffen, jetzt muss die Politik die Rahmenbedingungen setzen, damit die Betreiber ihre Kunden europaweit wirtschaftlicher und damit wettbewerbsfähiger bedienen können.

Hans M. Schabert, Mitglied des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums und Vorsitzender des Bereichsvorstands Siemens AG Transportation Systems, stellte klar: „Derzeit gibt es drei Treiber für Strukturveränderungen. Dies sind der von der Europäischen Kommission geforderte freie Netzzugang, die wachsende Grenzöffnung und die in unterschiedlichen Stadien befindliche Privatisierung der Bahnunternehmen in Europa. Der Staat und vor allem die EU müssen weiterhin an den Rahmenbedingungen arbeiten. Das System Bahn wird sich mittelfristig auf diese Änderungen der Rahmenbedingungen einstellen. Alle europäischen Betreiber sind wie auch die Bahnindustrie von diesen Veränderungen betroffen. Diese Faktoren haben bereits zu Änderungen im System Bahn geführt und werden weitere nach sich ziehen.“

Stolpersteine seien derzeit die bislang nicht synchronisierten Zulassungsbehörden in den EU-Ländern; dies verzögere die Zulassung von Rollmaterial und Infrastruktur. Eine Besserung werde durch die im Aufbau befindliche European Rail Agency erwartet. Der zunehmende Wettbewerb zwischen Staatsbahnen und privaten Betreibern verfolge das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene insgesamt zu verbessern.

Interoperabilität des Schienenverkehrs im Binnenmarkt Europa sei ein vorrangiges Ziel der europäischen Verkehrspolitik, betonte **Jean-Arnold Vinois**, Abteilungsleiter Schienenverkehr und Interoperabilität in der Generaldirektion Verkehr und Energie der Europäischen Kommission. Entsprechend den Verträgen von Maastricht und den entsprechenden Rats-Direktiven werde das Ziel verfolgt, ein Trans-Europäisches Schienennetz und -system auf dem Territorium Europas zu schaffen. Gemeinsame technische Spezifikationen (TSI), eine marktbezogene Technik sowie eine abgestimmte Kontrolle und Verwaltung gehörten ebenso dazu wie das abgestimmte Vorgehen bei der Umsetzung. Ein europaweites Schienennetz mit echtem Wettbewerb und voll entwickelter Leistungsfähigkeit der Bahnen sehe die EK als Voraussetzung für die Entstehung eines Marktgeschehens wie beim Straßengüterverkehr, sagte Vinois. Er präziserte zudem den

Aufbau der Europäischen Eisenbahnagentur ERA: „Sie wird insbesondere das Zusammenwirken von Industrie, Betreibern und Kommission fördern.“ Zum Bereich der Finanzierung von Schienenprojekten durch die Kommission stellte Vinois klar, dass Voraussetzung dafür die Übereinstimmung mit den Interoperabilitäts-Direktiven und TSI sei. Die Kommission zähle bei der zukünftigen Finanzierung von Verkehrsprojekten der Trans-Europäischen Netze (TEN-T) auf Mittel aus nationalen Haushalten, aus dem EU Haushalt und Mitteln der Europäischen Investitionsbank sowie verstärkt auch auf Privatfinanzierung. Vinois betonte, dass ETCS und das vereinfachte RMTS aus der Sicht der Kommission einer besonderen Förderung bedarf und sicherte hierfür Finanzmittel zu.

Dr. Rolf Bender, Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Sprecher des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG, schilderte eindrücklich aus eigener Erfahrung die Anforderungen aus der Praxis, die sich aus dem täglichen Betrieb als grenzüberschreitend tätiges Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben. Er sah nicht die Notwendigkeit, die Harmonisierung der Systeme in Europa bis in die Fläche voranzutreiben; es werde stets auch einen Mischbetrieb bei den Anschluss- und Hafenbahnen im Güterverkehr geben. Sein Unternehmen habe bereits seit 1996 Loks mit unterschiedlichen Systemen für den Benelux-Verkehr eingesetzt und sehe der ETCS-Entwicklung mit großem Interesse entgegen. Sie werde für die Hauptstrecken im Fernverkehr wichtige Impulse geben. Richtschnur dürfe dabei jedoch nicht das technisch Machbare sein, sondern eine für die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich tragbare Lösung. Bender betonte: „Die Schiene muss kostengünstig produzieren, wir müssen den nötigen Kompromiss aus technischer und menschlicher Leistungsfähigkeit finden und stets beachten, dass wir uns nicht nur im Wettbewerb gegenüber anderen Bahnen sondern mit allen anderen Verkehrsträgern, Straße, Wasserweg und auch den Luftverkehr befinden.“

Die DB AG bekennt sich zu einem ETCS, das an einer klaren Korridorstruktur ausgerichtet ist. **Joachim Fried**, Konzernbeauftragter für Europäische Angelegenheiten und Wettbewerb der Deutschen Bahn AG, fasste mit acht Thesen die Situation für die DB AG zusammen: Wo Interoperabilität mit Kostenvorteilen für das System hergestellt werden kann, sollte dies schnellstmöglich geschehen. Schwerpunkte sieht er für die DB AG vor allem bei Neuinvestitionen, die auf Interoperabilität ausgelegt werden können. Wichtig sei die Beseitigung von Inselbetrieben im internationalen Bereich. Jedoch müsse vor allem da, wo durch andere wirtschaftlich sinnvolle Maßnahmen internationale Verkehre ermöglicht werden können, den Bahnunternehmen die Freiheit gewährt werden, diese Mittel zu ergreifen und auf kostspielige Interoperabilitätslösungen zu verzichten. Vielfach genüge die Anerkennung der von in einem Land gefundenen Lösungen in allen anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft.

Zukünftige Zulassungsverfahren müssten, so Fried, auf dem Vertrauensprinzip aufbauen, sie müssen in einem begrenzten Zeitraum stattfinden und nachvollziehbaren Regeln folgen. Die EU müsse den klaren Auftrag erhalten, den Missbrauch von technischen Normen zur Behinderung des Zugangs auf den europäischen Netzen zu verhindern. Die Industrie spiele in der Einführung der entsprechenden Technik die führende Rolle, ihr müsse konsequenterweise auch die Verantwortung für die technischen Zulassungen in Europa übertragen werden. Fried zudem zur Gesamtsituation: „Interoperabilität muss ein echter Vorteil im scharfen intermodalen Wettbewerb sein und darf nicht zur Belastung für die Schiene werden. Nicht das technisch Mögliche muss der Maßstab sein, sondern das aus Sicherheits- und Kostengründen Notwendige.“ Europäische Regelungen zur Interoperabilität sollten sich am Stand der Technik in weltweit führenden Wirtschaftsregionen wie USA und Japan orientieren. Nur wenn die EU-Standards sich am Weltstandard ausrichten würden, gebe es auch einen Weltmarkt für die benötigten Produkte der Eisenbahntechnik. Große Stückzahlen, viele Anbieter und viele Nachfrager führten dann zu einem funktionierenden Weltmarkt für diese Produkte und machten die Interoperabilität erst wirtschaftlich.

Steffen Isensee, Leiter Referat Verkehrstechnologien im Bundesministerium für Bildung und Forschung, ging auf das erwartete Wachstum im Personen- und Güterverkehr ein und betonte die Notwendigkeit, die Schiene zum richtigen Wettbewerber zu machen. Sein Credo: „Hierzu müssen wir eine viel bessere Durchgängigkeit des Schienenverkehrs erreichen. Die Weichen dafür sind bzw. werden gestellt, nämlich durch die einschlägige

EU-Richtlinie 2001/16 zur Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Deren Umsetzung erfolgt in weitgehender Analogie zur Umsetzung der EU-Richtlinie 96/48 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs.“ Gemeinsame Programme mit Frankreich und anderen europäischen Ländern würden vorangetrieben. Dabei gehe es nicht nur um den Bahnbetrieb, auch den allgemeinen Grenzübergang mit Frachtpapieren und Kontrollen gelte es den Vorteilen etwa der Straße anzugleichen.

Aus der Sicht von **Hans Leibbrand**, General Manager Transport Automation Solutions (TS) der Alcatel SEL AG, sind die wesentlichen Eckpunkte einer verbesserten Interoperabilität bereits geschaffen. Die Spezifikationen seien fertig gestellt, die ersten Systeme hätten ihre Funktionsfähigkeit bewiesen, Konzepte für eine schnelle und damit kostengünstige Migration lägen vor. Mit der europäischen Anstrengung zum Anschub und der Umsetzung sollte eigentlich sofort begonnen werden. Leibbrand stellte dazu fest: „Die vorhandenen EU-Mittel sollten konzentriert für die Korridore eingesetzt werden. Lange Strecken, die Grenzen überschreiten, sollten Vorrang haben.“ Zudem sollte sich die Förderung auf Strecken und Fahrzeuge gleichermaßen erstrecken. Die Industrie habe in den vergangenen zehn Jahren rund 400 Millionen Euro in Forschung und Entwicklung investiert, jetzt ständen die technischen Komponenten bereit, um in Programme zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene umgesetzt zu werden.

Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann, Hauptgeschäftsführer des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), fasste als Moderator des Dialog-Forums zusammen: „Die schnelle Umsetzung der Interoperabilität wird da stattfinden, wo Kostenvorteile zu erwarten sind. Wir müssen die NE-Bahnen vor unzumutbaren Investitionsvolumen schützen. Im internationalen Verkehr wird die Interoperabilität an Bedeutung gewinnen, in der Fläche wird es länger dauern, bis die gleichen Kriterien gelten. Besonders wichtig erscheint mir, dass Verkehrsunternehmen ihre eigenen Entscheidungen treffen müssen, wofür Geld ausgegeben wird. Wenn Interoperabilität keinen wirtschaftlichen Vorteil bringt, muss auch niemand darin investieren. Wird Interoperabilität aus verkehrspolitischen oder europapolitischen Gründen gefordert, dann muss sich auch jemand bereit erklären, dafür zu zahlen. Die Verkehrsunternehmen können es nicht, wenn sich daraus kein betriebswirtschaftlicher Nutzen ergibt.“

Weitere Auskünfte:

Jochen Eichen
Pressesprecher Deutsches Verkehrsforum
Klingelhöferstraße 7
10785 Berlin
Tel +49 / 30 / 26 39 54-0, Fax: 4-22
E-Mail: eichen@verkehrsforum.de
Internet: www.verkehrsforum.de

Friedhelm Bihn
Pressesprecher VDV
Kamekestraße 37 – 39
Tel.: 0221/57979-123
e-mail bihn@vdv.de
www.vdv.de