

PRESSEINFORMATION

European Train Control System ETCS soll Schengen auf der Schiene verwirklichen:

Europäisches Zugsicherungs- und -leitsystem ETCS: Hindernisse können nur gemeinsam überwunden werden

Berlin, 30. Juni 2011 – Vertreter der Bundesverkehrsministeriums, der Europäischen Kommission, der Deutschen Bahn und Schweizerischen Bundesbahn sowie der Bahnindustrie haben unterschiedliche Auffassungen über Kosten, Nutzen und Startzeitpunkt des Europäischen Zugsicherungs- und -leitsystems ETCS auf den vier transeuropäischen Schienenverkehrskorridoren in Deutschland. Das wurde auf der Gemeinschaftsveranstaltung des Deutschen Verkehrsforums und dem Verband der Bahnindustrie in Deutschland deutlich. Ebenso klar erkennbar wurde jedoch der Wille, diese Hindernisse gemeinsam zu erörtern und nach Lösungen zu suchen.

Die Ausrüstung und Inbetriebnahme des durch Deutschland führenden Teils des so genannten Korridors A (Rotterdam – Genua) mit ETCS muss gemäß den europäischen Vereinbarungen bis 2015 abgeschlossen sein. Damit soll ein barrierefreier grenzüberschreitender Schienenverkehr ermöglicht werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.

Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: „Mir geht es in erster Linie um das Ziel eines europaweit durchgängigen Schienenverkehrs. Welche Technik dazu eingesetzt wird, ist dabei nicht vorrangig. Beispielsweise könnten auch ETCS-fähige Triebfahrzeuge soweit aufgerüstet werden, damit sie auch auf dem deutschen Schienennetz barrierefrei fahren können. Dieses so genannte Specific Transmission Module-System ist schneller verfügbar und kostengünstiger als die komplette Umrüstung der Schieneninfrastruktur mit ETCS. Die genaue Umsetzung werden wir mit unseren europäischen Nachbarn besprechen.“

Für den EU Koordinator für das European Rail Traffic Management System, **Karel Vinck**, ist das keine gute Nachricht: „Wir haben heute eine klare Position von Staatssekretär Scheurle zur Einführung von ETCS in Deutschland, speziell auch für den Korridor A, gehört. Damit kann der vorgesehene Zeitrahmen mit der Ausrüstung von ETCS auf Korridor A in

Deutsches Verkehrsforum ■
Ingrid Kudirka ■
Klingelhöferstraße 7 ■
10785 Berlin ■
Tel. 030 / 26 39 54-30 ■
Fax 030 / 26 39 54-22 ■
kudirka@verkehrsforum.de ■

*Verband der Bahnindustrie
in Deutschland (VDB) e.V*
Nicole Knapp ■
Jägerstr. 65 ■
10117 Berlin ■
Tel. 030.20 62 89 – 30 ■
Fax. 030.20 62 89 – 50 ■
knapp@bahnindustrie.info ■

Deutschland nicht eingehalten werden. Es müssen jedoch Lösungen gefunden werden, die auch den Interessen der Nachbarstaaten gerecht werden. Wir müssen uns dessen bewusst sein, dass die Entscheidungen aus Deutschland große Signalwirkungen für das gesamte ETCS-Projekt in Europa haben.“

“Die Einführung von ETCS in Europa ist für das Wachstumspotential im Eisenbahnverkehr enorm wichtig. Als zentrale Verkehrsdrehscheibe des europäischen Schienenverkehrs spielt Deutschland hier eine besondere Rolle. Jetzt gilt es, alle noch bestehenden Hemmnisse abzubauen und eine einheitliche Version des Zugleit- und Signalsystems in der EU zu verwirklichen.“, sagte **Dr. Jochen Eickholt**, CEO Siemens AG Industry Sector Mobility Division Rail Automation.

Ähnlich sah es **Hans Leibbrand**, Präsidiumsmitglied des VDB und COO THALES Deutschland GmbH: „Wir können es uns in Deutschland, als einem Kernland des europäischen Eisenbahnraumes nicht leisten, bei der Ausrüstung der Korridore mit ETCS hinterherzuhinken“

Dr. Stefan Sommer, Leiter Zugbeeinflussung, SBB Infrastruktur: „Für die Schweiz war die Einführung von ETCS größtenteils eine Erfolgsstory. ETCS erfüllt die hohen Anforderungen an ein europäisch interoperables Zugbeeinflussungssystem. Ein wichtiger Erfolgsfaktor bei der Einführung von ETCS ist die möglichst schnelle Migration. Durch die damit verbundene Reduzierung der unterschiedlichen Zugsicherungsgeräte in den Loks auf nur ein einziges haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen wirklichen Nutzen.“