

Brüssel, den 22. Juli 2009

Europäischer Schienenverkehr: Wichtiger Schritt zu einheitlichem Signalsystem

Die Europäische Kommission hat heute den Plan zur Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS¹ verabschiedet. Der Plan sieht die schrittweise Einführung des Systems auf den Hauptstrecken des europäischen Schienennetzes vor. Dies wird zu geringeren Betriebskosten und höherer Effizienz im grenzüberschreitenden Fernverkehr führen. Das ERTMS wird auch auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken eingesetzt.

Der für Verkehr zuständige Vizepräsident der Kommission Antonio Tajani erklärte: „Der heute beschlossene europäische Plan ist ein Beleg für die Bereitschaft der Mitgliedstaaten zu gemeinschaftlichem Handeln, wenn es darum geht, den Erfolg eines europäischen industriellen Großprojekts zu gewährleisten und für die Zukunft des Güterverkehrs miteinander zu kooperieren.“

Noch immer sind in Europa Strecken und Züge mit nationalen und miteinander inkompatiblen Systemen ausgerüstet. Wenn ein Mitgliedstaat seine Strecken mit ERTMS ausrüstet, so nutzt er die Vorteile eines modernen und leistungsfähigen Systems und beseitigt eine technische Barriere, die die Entwicklung des Wettbewerbs auf seinem Schienennetz behindert.

Ohne einen abgestimmten Plan auf europäischer Ebene könnten die Mitgliedstaaten geneigt sein abzuwarten, bis der jeweilige Nachbarstaat den ersten Schritt unternimmt. Für die ERTMS-Einführung in Europa bedurfte es daher einer umfassenden Vereinbarung mit einem entsprechenden Zeitplan, der genau vorsieht, welche Strecken zu welchem Termin auszurüsten sind. Mit dem heute beschlossenen europäischen Plan wird diese Vereinbarung in konkrete Bahnen gelenkt.

In der Praxis sieht der Plan die Ausrüstung von ca. 10 000 Streckenkilometern bis 2015 vor. Die betreffenden Strecken stellen ein Basisnetz mit wichtigen Güterverkehrstrassen dar, beispielsweise Rotterdam-Genua, Antwerpen-Basel und Barcelona-Lyon-Budapest-Constanta.

Bis 2020 soll dann ein echtes Streckennetz von 25 000 km Länge entstehen, das die wichtigsten Häfen und Güterterminals in Europa miteinander verbindet. Viele Mitgliedstaaten haben sich aber auch verpflichtet, im Rahmen nationaler Pläne über die gemeinschaftlichen Vorgaben hinauszugehen, so dass 2020 voraussichtlich rund 40 000 Streckenkilometer mit ERTMS ausgerüstet sein werden.

¹ European Rail Traffic Management System

Der Plan gibt den Eisenbahnunternehmen nunmehr die notwendige Sicherheit, um in ERTMS investieren zu können. Zahlreiche Unternehmen haben mit der Umsetzung des Plans bereits begonnen. Die Kommission unterstützt dies mit Zuschüssen von insgesamt 500 Mio. EUR aus dem Haushalt für transeuropäische Verkehrsnetze 2007-2013, dem Regionalfonds und dem Kohäsionsfonds.

Technischer Hintergrund

Die Funktionsweise des ERTMS ist einfach: Von der Strecke aus werden Daten an einen Computer im Zug übermittelt, der anhand dieser Daten die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit errechnet und den Zug bei Bedarf automatisch abbremst. Der Bordcomputer muss somit die von der Strecke aus übermittelten Informationen verarbeiten können.

Wirklich neu ist dieses Konzept nicht, da bereits mehr als 20 nationale Systeme für die automatische Geschwindigkeitsüberwachung existieren. Diese nationalen Systeme sind allerdings nicht miteinander kompatibel. Um mit unterschiedlichen Systemen ausgerüstete Strecken befahren zu können, müssen die Lokomotiven entweder an der Grenze ausgetauscht werden (was sehr viel Zeit in Anspruch nimmt), oder über verschiedene Bordsysteme verfügen, die mit der jeweiligen Streckenausrüstung kompatibel sind (was zusätzliche Kosten verursacht und die Störanfälligkeit erhöht). In beiden Fällen werden der Binnenmarkt und der freie Verkehr beeinträchtigt.

Der Güterverkehr, der naturgemäß auf den Fernstrecken wettbewerbsfähiger sein sollte, ist hiervon besonders betroffen: Jeder Grenzübergang bedeutet höhere Kosten, Zeitaufwand und ein erhebliches Verspätungsrisiko, was wiederum zum Verlust von Marktanteilen und zu einer Überlastung des Straßennetzes führt.

Durch ERTMS kann die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs erheblich verbessert werden. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr, sofern das System auf einem Korridor durchgehend installiert wird und entsprechende Begleitmaßnahmen ergriffen werden, beispielsweise die Harmonisierung von Betriebsvorschriften und gegebenenfalls Verbesserungen der Infrastruktur. Auf dem Korridor Rotterdam-Genua etwa kann das Güterverkehrsvolumen bis 2020 verdoppelt werden, was einem zusätzlichen Lkw alle 37 Sekunden auf dieser Strecke entspricht.

ERTMS stellt auch einen großen Erfolg für die europäische Industrie dar. Seine Leistungsfähigkeit und Kosten haben dem System auch außerhalb Europas rasch zum Durchbruch verholfen. Derzeit ist ERTMS das weltweit maßgebliche System, mit dem sämtliche neuen Strecken ausgerüstet werden.

Plan für die ERTMS-Einführung in Europa

