

Presseinformation

Der Netzbeirat spricht sich gegen das neue Signalsystem ETCS/ERTMS aus

Auf seiner letzten Sitzung hat der Netzbeirat der DB Netz die Bundesregierung, das Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie die DB Netz AG aufgefordert, keine Investitionen mehr in das „neue“ Signalsystem ETCS-ERTMS zu tätigen.

Der Netzbeirat ließ sich bei seinem Beschluss davon leiten, dass

- ETCS – konzipiert als einheitliches Signalsystem für Europa – durch inzwischen eingetretene Zersplitterung genau diese Voraussetzung nicht mehr erfüllt;
- Die zwischen den Regierungen vereinbarte Ausrüstung des Güterverkehrskorridors Rotterdam-Genua für den deutschen Teil immer noch nicht durch eine vollständige entsprechende Finanzierung durch den Bund abgesichert ist;
- Die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tätigen Investitionen für den Einbau von ETCS auf ihren Lokomotiven mangels Einheitlichkeit auf Jahre hinaus keinen Nutzen bringen würden. Es handelt sich dabei immerhin um Investitionen in der Größenordnung von 500.000 Euro pro Lokomotive.

Hartmut Gasser, Sprecher des Gremiums erläutert: „Der Netzbeirat ist enttäuscht über das Versagen der Europäischen Kommission. Diese muss die sogenannte Interoperabilität fördern, also den durchgehenden Betrieb von Lokomotiven über Staatsgrenzen hinweg. Es ist ihr nicht gelungen, ein einheitliches System bei allen Mitgliedsstaaten durchzusetzen.“

Der Netzbeirat möchte durch seinen Beschluss erreichen, dass genügend Druck auf die zuständigen Stellen bei EU und den Mitgliedsstaaten erzeugt wird, um schnellstens wieder ein einheitliches Signalsystem zu vereinbaren. Er sieht ein einheitliches Signalsystem als instrumental für einen weiteren Ausbau internationaler Güterverkehrskorridore.

NetzBeirat bei der DB Netz AG - Gremium nach § 34 AEG

Vorsitzender: Hartmut Gasser (1. Vorsitzender des Netzwerk Privatbahnen e. V)

Vertreter: Dr. Walter Gerstner (Geschäftsführer der NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH)

...

Der Netzbeirat appelliert insoweit auch an die Bundesregierung, das wichtige Instrument eines einheitlichen Zugleit- und Sicherheitssystems schnell zu reaktivieren. Die die Schienenwege nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen dieses System, um grenzüberschreitend ihre Transporte zu Konditionen durchführen zu können, die dem Wettbewerb der Straße standhalten. Das deutsche Schienennetz ist aufgrund der geografischen Lage in Europa wie kein anderes gefordert, einen reibungslosen und effizienten Schienenverkehr zu ermöglichen. Im Gegensatz zur Straße müssen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Benutzung aller Schienenwege so genannte Trassengebühren entrichten. Vom Gewinn der DB AG soll der Bund künftig eine Dividendenausschüttung von 500 Mio € pro Jahr erhalten.

Hintergrund:

Der Netzbeirat ist ein unabhängiges Gremium, das die DB Netz AG beim Erhalt und Ausbau des Schienennetzes berät. Grundlage für die Einrichtung des Beirates, der aus Vertretern von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des Öffentlichen Personennahverkehrs besteht, ist das Allgemeine Eisenbahngesetz. Die Einbindung dieser Praktiker soll sicherstellen, dass die Interessen aller Nutzer bei der strategischen und strukturellen Entwicklung, dem Ausbau und Erhalt des Schienennetzes angemessen berücksichtigt werden. Im Netzbeirat sind insbesondere Fragen in Bezug auf Größe, die Kapazität und die Standards des Netzes, insbesondere Planungen von Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen zu besprechen.

Kontakt für die Redaktionen:

Horst Leonhardt

Vorstandsmitglied

der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Harry-Blum-Platz 2

50678 Köln

Telefon: 0221-390-1010, Fax: 0221-390-1012

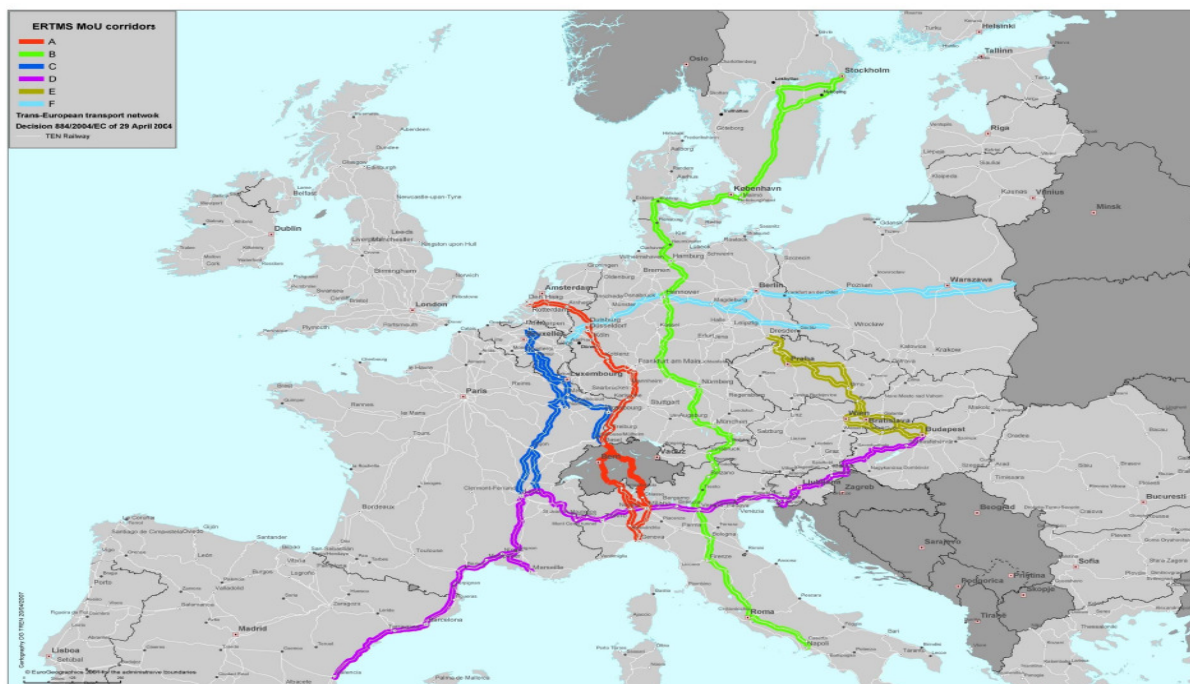
E-Mail: leonhardth@hgk.de

Postitionspapier Netzbeirat zu ETCS

Das European Train Control System (ETCS) ist ein neues Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem, das als interoperables System konzipiert wurde und somit eine Erleichterung im grenzüberschreitenden, internationalen Verkehr bringen soll.

Grundsätzlich ist das System dazu geeignet, die große Anzahl der heute in Europa eingesetzten vielfältigen nationalen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssysteme abzulösen.

Die Europäische Union und somit auch die Bundesrepublik Deutschland hat ihr Ziel, die Einführung von ETCS schnell umzusetzen zuletzt mit der Aufnahme von sechs internationalen Korridoren in der sog. Technischen Spezifikation für Interoperabilität definiert. Durch Deutschland führen vier der sechs Korridore.



Der Aufnahme in die TSI zeitlich vorgelagert wurden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für die vier Deutschland betreffenden Korridore zwischen 2006 und 2009 Absichtserklärungen gezeichnet, die diese Ausrüstung ebenfalls international manifestieren. Dies betrifft die ERTMS-Korridore

- A (Rotterdam – Genua),
- B (Stockholm – Neapel),
- E (Dresden – Constanta) und
- F (Aachen – Warschau).

Es muss festgestellt werden, dass die Umrüstung in Deutschland von den bestehenden Systemen auf ETCS keine weiteren Produktivitätsverbesserungen im Schienenverkehr bringen wird, sofern nicht gleichzeitig kapazitätssteigernde Maßnahmen wie die Einführung von Hochleistungsblöcken umgesetzt werden.

Die Umsetzung der TSI bedeutete für die Deutsche Bahn AG eine ETCS-Ausrüstungsverpflichtung für rd. 4.000 km des Streckennetzes im Zeitraum bis 2020.

Hierfür wird nach derzeitigem Stand allein streckenseitig ein Investitionsbedarf in Höhe von bis ca. 4,4 Mrd. € veranschlagt. Die Finanzierung dieser Investitionen unterliegt in

Postitionspapier Netzbeirat zu ETCS

Deutschland den Zwängen des Bundeshaushaltsrechtes und ist nach derzeitigem Kenntnisstand größtenteils ungeklärt. Die aktuelle Haushaltslage lässt dabei kaum eine optimistische Prognose zu.

Die in Europa agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) müssen ebenfalls Investitionen in das rollende Material (Lokomotiven) in Milliardenhöhe vornehmen.

Die Investitionen in die Fahrzeugausrüstung erzielen ihren Nutzen jedoch erst, wenn auf den ETCS-Strecken spürbare und in operative Kosteneinsparungen umsetzbare Produktivitätsgewinne eintreten. Das wird auf absehbare Zeit nicht der Fall sein und macht damit das bereits geleistete Investment in Lokomotiven wertlos.

Über die weitgehend ungeklärte Finanzierungsfrage hinaus sind die ETCS-Ausrüstungsstrategien der deutschen Anrainerstaaten durch eine Vielzahl technischer Individuallösungen gekennzeichnet. Hinzu kommen national zusätzliche Ausrüstungspakete und das Fehlen eines einheitlichen Zulassungsprozesses.

Schweiz: primär Level 1 Limited Supervision bis 2017 auf Basis einer zukünftigen Softwareversion 3

Österreich: Level 2 aktuell auf Basis der Softwareversion 2.3.0 d

Niederlande: Level 1 oder 2 auf Basis der Softwareversion 2.3.0 d auf dem Abschnitt Zevenaar – Rotterdam

Belgien: u.a. mit ETCS L 1 FS mit SRS 2.3.0 d

Dänemark: ETCS Level 2 von 2017 bis Anfang des nächsten Jahrzehnts und der dann gültigen Softwareversion

Italien: SCMT

Die Vision von ETCS – eine einheitliche Infrastruktur auf den wichtigsten Korridoren in Europa – wird damit geradezu konterkariert.

Teuerste, technisch hochgerüstete Lokomotiven sind unter ETCS nicht durchgängig einsetzbar.

Vor dem Hintergrund der fehlenden Finanzierung für wichtigste Infrastrukturvorhaben in Deutschland einerseits und der noch uneinheitlichen technischen Lösungen bei ETCS in Europa andererseits ist die Realisierbarkeit international einheitlich ausgerüsteter Korridore in dem angestrebten Zeitrahmen aktuell stark in Frage gestellt.

Es bedarf zunächst einer einheitlichen, technisch langfristig stabilen Lösung, um den Grundgedanken der Erleichterung respektive Stärkung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs umsetzen zu können und den Modal Split zu Gunsten des Schienenverkehrs zu verändern.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Netzbeirat die ETCS-Ausrüstung zunächst auszusetzen, bis

- eine verbindliche Verpflichtung aller beteiligten Länder und Finanzierungs- sowie Zeitpläne für die ETCS-Ausrüstung der einzelnen Korridore durchgängig und inklusive der Ausweichstrecken vorliegen
- alle Betreiber von Schienennetzen einen einheitliche ETCS Standard auf allen ETCS-Strecken in Europa sicherstellen und Release Upgrades nur gemeinsam und synchron durchführen
- eine Ablösung der bestehenden Systeme ohnehin erforderlich wäre.

Postitionspapier Netzbeirat zu ETCS

Bis dahin sollten die im Schienenhaushalt vorgesehen ETCS-Mittel unmittelbar dem Streckenausbau (Investitionen) zur Verfügung gestellt werden und für dringliche Projekte volkswirtschaftlich sinnvoll eingesetzt werden.

Der unabhängige Netzbeirat setzt sich aus Vertretern oder Beauftragten von Eisenbahnverkehrsunternehmen und der für den Nahverkehr zuständigen Organisationen der Bundesländer zusammen.