ERTMS schneller einführen

Güterzüge, die weder technische noch administrative Grenzen in Europa passieren müssen; Güterzüge, die ohne Lokwechsel zwischen Genua, Basel und Rotterdam oder zwischen Valencia, Lyon und Koper fahren; Güterzüge, die es so endlich ihrem ewigen Wettbewerber, dem Lkw, gleichtun. Dafür hat die EU das I. und II. Eisenbahnpaket verabschiedet und fordert nun massiv deren Umsetzung ein. Dafür haben wir, die Industrie, das Konzept der Cross-Acceptance entwickelt und gemeinsam mit der EU-Kommission verankert. Und dafür haben wir ERTMS entwickelt, das seinen eigentlichen Kundenvorteil als einheitliches Signalsystem für ganz Europa mit einer Reihe von Produktvorteilen – höhere Kapazitätsausnutzung, geringere Wartungskosten, strategische Absicherung durch zahlreiche Anbieter – verbindet.

Foto: UNIFE

Michael Clausecker,
Director-General
UNIFE –
The European Rail Industry
www.unife.org

Die Produktvorteile haben Bahnen in der ganzen Welt von ERTMS überzeugt: Rund 14.000 km Neu- und Ausbaustrecken u. a. in China, Taiwan, Korea, Indien und Australien wurden mit ERTMS spezifiziert und werden entsprechend ausgerüstet. Innerhalb Europas rüstet die Schweiz bis 2017 ihr Netz damit aus. Großbritannien entwickelt gerade einen ehrgeizigen Plan zur Einführung.

Doch der wesentliche Kundenvorteil für Bahnen in Europa, die verbesserte Interoperabilität der Bahnnetze und ein Netzwerkeffekt, der über die sechs ERTMS Korridore hinausgeht, muss leider noch so lange auf sich warten lassen, bis sich jeder einzelne Netzbetreiber zur Investition entschieden hat. Dabei reduziert gerade eine schnelle Umrüstung die bei langer Migrationsdauer über viele Jahre auftretenden doppelten Wartungskosten. Mein Fazit: Wer die europäische Eisenbahn will, muss jetzt auf ERTMS setzen.

European Passenger Transport Operators (EPTO)

Rüge aus Brüssel: Unvollständige Umsetzung des Ersten Eisenbahnpaketes

Die Kommission hat in ihrem Schreiben vom 27. Juni an 24 der 27 Mitgliedsstaaten deutliche Worte gesprochen. Sie kündigte die Eröffnung von Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichtumsetzung des Ersten Eisenbahnpaketes an. Von derartigen Verfahren verschont geblieben sind derzeit die Niederlande und die großen Eisenbahnnationen Zypern und Malta.

Mit dem Versand der Schreiben ist die Kommission nach dem Wechsel ihres zuständigen Kommissars standhaft geblieben und hat nicht dem massiven Druck einiger Mitgliedsstaaten und Lobbyisten der Staatsbahnen nachgegeben, das Thema stillschweigend zu beerdigen. Die Schreiben an die Mitgliedsstaaten sind leider viel zu wenig bekannt geworden, weil sie unter der Decke gehalten werden. Eine Übersicht der den Mitgliedsstaaten vorgeworfenen Versäumnisse ist inzwischen vertraulich verfügbar, der genaue und vollständige Inhalt der Schreiben wird jedoch in manchen Staaten immer noch als Staatsgeheimnis behandelt. Dies ist aus deutscher Sicht umso interessanter, als die der Bundesregierung vorgeworfenen Punkte mit Blick auf den Börsengang möglicherweise mehr als nur der Beginn eines Betriebsunfalls sind. Sie stellen einerseits die Rechtssicherheit der derzeitigen Finanzierungsgrundlagen infrage, d. h. das bisherige Prinzip der Angemessenheit von Trassenkosten sowie den Anreiz zur Senkung derselben; sie werfen aber auch unangenehme, für die Privatisierungsdiskussion der DB lästige Fragen auf: Z. B. inwieweit das alte und auch das neue Holdingmodell die geforderten Bedingungen der tatsächlichen Unabhängigkeit des Netzes vom Betrieb sicherstellen und ob hier nicht grundlegend etwas geändert werden muss.

Foto: EPTO

Jan Möllmann, Generalsekretär EPTO, Brüssel

Die Bundesregierung müsste nun entweder verkünden, dass das Privatisierungsmodell gravierende rechtliche Risiken enthält oder dass sie den weithin unbekannten, aber deutlichen Annex 5 des Berichtes über die Durchführung des Ersten Eisenbahnpaketes nicht anerkennen und es hier auf eine höchstrichterliche Entscheidung ankommen lassen wird.

EPTO sowie Partner im europäischen und den jeweiligen nationalen Rahmen werden jede Aktivität zur vollständigen Umsetzung des Ersten Eisenbahnpaketes sowie der in diesem Jahr vorgesehenen Revision unterstützen.