

■ International:

In einem Zug durch Europa

aus SIGNAL 01/2008 (Februar/März 2008), Seite 25-26 (Artikel-Nr: 10000055)

Michael Cramer, MdEP

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Grüne/EFA im Europäischen Parlament

Schienenfahrzeuge, die in einem EU-Land zugelassen sind, müssen künftig auch automatisch in der gesamten EU anerkannt werden. Mit diesem Beschluss des Europäischen Parlamentes wird das Zusammenwachsen des europäischen Eisenbahnnetzes gewaltig gestärkt. Neue Aufsplitterungen drohen hingegen beim digitalen Signalsystem ERTMS.



Nur teure Mehrsystemloks und -triebzüge wie der Thalys können in mehreren Staaten fahren - ein großer Nachteil der Bahn gegenüber Bussen und Lkw. (Foto: public domain)

Volkswagen, Renault und Volvo wären sicher schon daran verzweifelt, hätten sie denselben Anerkennungs-marathon für ihre Autos und Lkws zurückzulegen, dem sich die europäische Bahnindustrie bislang für ihre Loks, Triebzüge und Waggons aussetzen muss. Eine Lok, die beispielsweise in Frankreich die technische Zulassung erhalten hat, muss in Deutschland dennoch langwierige und kostspielige Anerkennungsverfahren durchlaufen - und umgekehrt. Um eine zugelassene Lokomotive in einem anderen EU-Mitgliedsstaat einsetzen zu dürfen, dauert es oft drei Jahre und kann bis zu 10 Mio. Euro kosten. Nicht erst im Europa der 27 ist das eine Provokation - zum Nachteil der umweltfreundlichen Schiene!

Mit dieser Praxis will die Europäische Union nun Schluss machen. Mitgliedsstaaten und Europäisches Parlament sprachen sich Ende 2007 für die Richtlinie zur »Interoperabilität des Eisenbahnsystems der EU« aus. Dabei geht es um die »Cross Acceptance« genannte gegenseitige Anerkennung von Schienenfahrzeugen aller EU-Mitgliedsstaaten. In Zukunft gilt die Neuzulassung eines Schienenfahrzeugs in einem Land für alle 27 Staaten der EU - es sei denn, innerhalb von drei Monaten erhebt ein Mitgliedsstaat Einspruch und begründet, warum ein Betrieb aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist. Aber weder die Farbe eines Feuerlöschers noch die Größe des Seitenspiegels können in Zukunft den EUweiten Einsatz verhindern.

Gestern musste der Hersteller in mühseliger Kleinarbeit die Bedenkenlosigkeit beweisen, morgen müssen eventuelle Sicherheitsbedenken nachvollziehbar artikuliert werden. Ob diese dann berechtigt sind, entscheidet die in Frankreich sitzende Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency - ERA), deren Kompetenz erweitert wird. Ist die Drei-Monatsfrist ohne Einspruch verstrichen, gilt die Zulassung für das gesamte Eisenbahn-Netz der EU. Dadurch können Schienenfahrzeuge in größerer Zahl hergestellt, ihre Kosten gesenkt werden.

Bremserhäuschen Eisenbahn-Bundesamt

Insbesondere das Deutsche Eisenbahn- Bundesamt (EBA) hatte sich bis zum Schluss gegen die Beschränkung seiner Kompetenzen gewehrt. Es ist der Hartnäckigkeit aller Fraktionen zu verdanken, dass ein tragfähiger Kompromiss gefunden und der Bericht nun im Einvernehmen und in erster Lesung von Kommission, Rat und Parlament verabschiedet werden kann. In Kraft treten soll die Richtlinie im Sommer 2008. Ab dann haben die EU-Mitgliedsstaaten zwei Jahre Zeit, die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen.

Neuer Flickenteppich bei Signalen?

Während bei den Schienenfahrzeugen damit endlich europäische Pfade betreten werden, droht bei den Signal- und Sicherheitssystemen auf Europas Schienennetz ein neuer Flickenteppich - entgegen aller Beschlüsse und Bemühungen des Europäischen Parlamentes. Dies hatte 2006 mit großer Mehrheit meinen Bericht beschlossen, der den Aufbau eines EU-weit einheitlichen Signal- und Sicherheitssystems zum Ziel hat. European Rail Traffic Management Systems, kurz ERTMS, heißt die neue digitale Technik, die aus dem Flickenteppich von mehr als 20 verschiedenen Signalsystemen in Europa ein einheitliches Zugsicherungs-/ Zugsteuerungs- und Signalgebungssystem schaffen soll (siehe SIGNAL 3/2006). Mit den europäischen Bemühungen für ERTMS sollte vor allem verhindert werden, dass beim Übergang vom herkömmlichen System der Signalmasten hin zum digitalen Zeitalter erneut unterschiedliche Standards geschaffen werden.

Derzeit wird vielerorts in Europa ERTMS eingeführt, allerdings in unterschiedlichen Standards und Versionen. Wie bei Computersoftware kann es dann auch hier geschehen, dass Signalsystem und Züge nicht zueinander passen. In Italien und den Niederlanden können moderne ERTMS-taugliche Loks nicht eingesetzt werden, weil die beiden Standards 2.2 und 2.3 nicht kompatibel sind. Bei der Modernisierung des norditalienischen Eisenbahnnetzes will man deswegen nun auf das alte landeseigene System setzen - und damit auf die Fortsetzung des Flickenteppichs auf hohem technischen Niveau.

Bereits jetzt ist die Existenz von mehr als 20 unterschiedlichen Signalgebungs- und Geschwindigkeitsüberwachungssystemen in der EU angesichts eines gemeinsamen Binnenmarktes mit wachsenden Verkehrsströmen alles andere als zeitgemäß. Lediglich teure Mehrsystemlokomotiven können diese Grenzen überwinden - wie etwa der Thalys zwischen Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden. Für alle konventionellen Züge, vor allem im Güterverkehr, führt die Situation zu aufwendigen und zeitraubenden Lok- und Personalwechsell.

Auf meine Initiative hin hat der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlamentes den Generaldirektor Energie und Verkehr, Matthias Ruete, den EU-Koordinator für die Entwicklung von ERTMS, Karel Vinck, und den Präsidenten der Europäischen Eisenbahnbehörde, Marcel Verslype, zu einem Gespräch eingeladen. Denn noch können milliardenschwere Fehlentwicklungen bei der Modernisierung des Eisenbahnnetzes vermieden werden. Das wachsame EUParlament wird darauf achten, dass das gelingt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000055>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten