

## ERTMS: Deutsche Regierung rückt von Sonderweg ab

aus SIGNAL 02/2013 (Mai 2013), Seite 29 (Artikel-Nr: 10002144)

Michael Cramer, MdEP, Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Die Grünen/EFA im Europäischen Parlament

Damit Europa auch auf der Schiene zusammenwachsen kann, muss unter anderem der Flickenteppich der verschiedenen nationalen Zugsicherungssysteme überwunden werden. Zu diesem Zweck hat die EU das europäische System ERTMS (»European Rail Traffic Management System«) entwickelt. Es verspricht nicht nur ein Ende der inkompatiblen nationalen Technologien, sondern auch mehr Sicherheit, mehr Kapazitäten und mehr Effizienz.

Da ein Umstieg von bestehenden Systemen auf ERTMS natürlich nicht über Nacht gelingen kann, wurde ein europäischer Ausrüstungsplan entworfen. Dabei sollen vor allem die wichtigsten europäischen Schienenkorridore als erste ausgerüstet werden (siehe [SIGNAL 4/2010](#)).

Trotz vertraglich eingegangener Verpflichtungen, diese Korridore mit ERTMS auszustatten, war die deutsche Bundesregierung in den letzten Jahren auf einem Sonderweg unterwegs. Unter Verweis auf bewusst aufgeblasene Kostenrechnungen schlug das Bundesverkehrsministerium vor, statt in die Ausrüstung der Streckeninfrastruktur in die Entwicklung von speziellen Modulen (»Specific Transmission Modules«, STMs) zu investieren. Diese würden lediglich eine Übersetzung zwischen nationalen Systemen und ERTMS-tauglichen Loks ermöglichen.

Dieses Abrücken von gemeinsamen Entscheidungen hatte bei den europäischen Partnern massive Irritationen hervorgerufen. Entsprechend positiv wurde nun die Kehrtwende aufgenommen. Zwar sollen die ersten Korridore statt ab 2015 erst ab 2018 ausgerüstet sein, doch bekennt sich das Bundesverkehrsministerium nun wieder eindeutig zu ERTMS. Damit folgt es den Forderungen, die die Grünen nach intensiven Beratungen mit der Europäischen Kommission sowie Experten der Bahnunternehmen und der Bahnindustrie bereits 2012 aufgestellt hatten.

Jetzt ist ein Neustart für das Zugsicherungssystem notwendig, da es weiterhin ein Durcheinander verschiedener Versionen gibt. Es kommt vor allem darauf an, einen einheitlichen technischen und betrieblichen Standard zu schaffen, der europaweit gültig ist. Das muss kontrolliert und durchgesetzt werden - am besten mit mehr Kompetenzen für die Europäische Eisenbahnagentur (ERA), um ERTMS einheitlich weiterzuentwickeln.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002144>.

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