



Pressemitteilung

Luxemburg, den 3. Oktober 2017

EU-weites Eisenbahn-Signalgebungssystem ist noch ein "Flickenteppich", so die Prüfer

Einem neuen Bericht des Europäischen Rechnungshofs zufolge kommt ein EU-weites Eisenbahn-Signalgebungssystem bislang nur wenig und lückenhaft zum Einsatz, obwohl das Konzept im Allgemeinen vom Eisenbahnsektor nicht infrage gestellt wird. Die Prüfer stellten fest, dass zahlreiche Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen nur zögerlich in das System investieren, da damit hohe Kosten verbunden sind, die sich auf individueller Ebene wirtschaftlich nicht lohnen.

Das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem soll die unterschiedlichen Signalgebungssysteme im europäischen Schienenverkehr durch ein einheitliches System ersetzen, das einen unterbrechungsfreien Zugverkehr durch verschiedene Länder ermöglicht und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs stärkt. Zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Einführung des Systems wurden im Zeitraum 2007-2013 etwa 1,2 Milliarden Euro aus dem EU-Haushalt bereitgestellt.

Die Prüfer bewerteten, ob das System ordnungsgemäß geplant, eingeführt und verwaltet worden war und ob es auf individueller Ebene wirtschaftlich sinnvoll ist. Sie besuchten sechs Mitgliedstaaten (Dänemark, Deutschland, Spanien, Italien, die Niederlande und Polen), in denen sich Netzkorridore befinden, auf denen das System bis 2030 vollständig eingeführt werden muss.

Zu den Feststellungen gehörte, dass der derzeit geringe Grad der Einführung des einheitlichen Systems vor allem dadurch erklärt werden kann, dass zahlreiche Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen nur zögerlich in die notwendige Ausrüstung investieren, da damit hohe Kosten verbunden sind, die sich für viele von ihnen auf individueller Ebene wirtschaftlich nicht lohnen. Durch Finanzmittel der EU kann, selbst wenn sie besser verwaltet und gezielter eingesetzt werden, nur ein begrenzter Teil der Gesamtkosten der Einführung gedeckt werden.

"Die derzeitige Situation beeinträchtigt nicht nur das Erreichen der für 2030 festgelegten Einführungsziele und die bisherigen Investitionen, sondern auch die Verwirklichung des einheitlichen Eisenbahnraums, eines der wichtigsten politischen Ziele der Europäischen Kommission", erläuterte Ladislav Balko, das für den Bericht zuständige Mitglied des

*Diese Pressemitteilung enthält die Hauptaussagen des Sonderberichts des Europäischen Rechnungshofs.
Bericht im Volltext unter www.eca.europa.eu.*

ECA Press

Mark Rogerson – Sprecher

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Pressereferent

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors eca.europa.eu

Europäischen Rechnungshofs. *"Zudem können sich negative Auswirkungen für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs im Vergleich zum Straßengüterverkehr ergeben."*

Trotz der strategischen politischen Entscheidung zur Einführung eines einheitlichen Signalgebungssystems in der gesamten EU wurde keine Schätzung der Gesamtkosten vorgenommen, um die erforderliche Finanzierung und deren Quellen zu ermitteln. Die eingeführten rechtlichen Verpflichtungen umfassten weder die Außerbetriebsetzung der nationalen Systeme noch sind sie in allen Fällen auf die Fristen und Prioritäten der EU-Verkehrspolitik abgestimmt. Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Grad der Einführung in der gesamten EU gering.

Das System erfordert kostspielige Investitionen, die denjenigen, die die Kosten zu tragen haben, keinen unmittelbaren Nutzen bringen, so die Prüfer. Kompatibilitätsprobleme zwischen den verschiedenen installierten Versionen sowie die langwierigen Zertifizierungsverfahren wirken sich ebenfalls negativ auf die individuelle wirtschaftliche Rentabilität aus.

Die Prüfer unterbreiten der Europäischen Kommission, den Mitgliedstaaten und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union eine Reihe von Empfehlungen zu den folgenden Punkten: Bewertung der Gesamtkosten der Einführung, Außerbetriebsetzung der nationalen Signalgebungssysteme, wirtschaftliche Rentabilität für die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen selbst, Kompatibilität und Stabilität des Systems, Rolle und Ressourcen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, Abstimmung der nationalen Bereitstellungspläne sowie Überwachung und Durchsetzung, bessere Ausschöpfung der EU-Mittel für Eisenbahn-Signalgebungsprojekte und gezielterer Einsatz der EU-Finanzmittel.

Hinweise für den Herausgeber

Damit Züge auf einem Schienennetz verkehren können, bedarf es eines Signalgebungssystems, um den Verkehr sicher zu steuern und dafür zu sorgen, dass die Züge sich zu keiner Zeit in die Quere kommen. Allerdings hat jedes europäische Land eigene technische Spezifikationen für Signalgebungssysteme, für die Spurweite sowie für Sicherheits- und Elektrizitätsstandards entwickelt. Mittlerweile gibt es EU-weit rund 30 verschiedene Signalgebungssysteme zur Steuerung des Eisenbahnverkehrs, die nicht interoperabel sind.

Um dieses Problem zu beheben und zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beizutragen, begann die europäische Eisenbahnindustrie Ende der 1980er-/Anfang der 1990er-Jahre, ein europäisches Zugsteuerungs-/Zugsicherungs-, Signalgebungs- und Kommunikationssystem - das ERTMS - zu entwickeln. Dessen Einführung als einziges System in Europa wurde von der Europäischen Kommission unterstützt. Letztendlich soll das ERTMS alle bestehenden Signalgebungssysteme in Europa durch ein einheitliches System ersetzen, um die Interoperabilität der einzelstaatlichen Schienennetze sowie des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zu fördern.

Der Sonderbericht Nr. 13/2017 "Ein einheitliches europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem: Wird die politische Entscheidung jemals Realität?" ist in 23 EU-Sprachen auf der Website des Hofes (eca.europa.eu) abrufbar.