

Grünes Licht für ERTMS-Ausstattung des „Korridors A“

- Europäisches Signalsystem für deutschen Abschnitt des Güterverkehrskorridors Rotterdam-Genua
- Meilenstein bei Förderung grenzüberschreitender Güterverkehre
- Vorteile für Eisenbahnverkehrsunternehmen

(Frankfurt am Main, 8. März 2013) In einer Grundsatzentscheidung legte das Bundesverkehrsministerium fest, dass der deutsche Abschnitt (Emmerich-Basel) des europäischen Güterverkehrskorridors A (Rotterdam-Genua) mit dem europäischen Signalsystem European Rail Traffic Management System (ERTMS) auszurüsten ist. Grundlage für die Entscheidung ist eine Vorgabe der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2008, nach der neben dem Korridor A auch für drei weitere deutsche Strecken der europäischen Verbindungen Stockholm-Neapel, Dresden-Budapest sowie Aachen-Horka (Grenze) die Ausrüstung mit ERTMS verbindlich vorgeschrieben ist.

„Mit der jetzt getroffenen Entscheidung kommen wir bei der Vereinheitlichung der europäischen Zugsicherungssysteme einen weiteren wichtigen Schritt voran. Wir schaffen damit die Voraussetzung für eine wesentliche Erleichterung der grenzüberschreitenden Verkehre und sorgen so letztlich für mehr Verkehr auf der umweltfreundlichen Schiene“, so Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG.

Im Vordergrund der Ausrüstung mit ERTMS steht der am stärksten befahrene Korridor A, für den derzeit ein Umsetzungszeitplan erarbeitet wird. Voraussetzung für die termingerechte Ausrüstung bis Ende 2018 ist der jetzt angestrebte Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bahn und Bund, die durch Gelder der EU ergänzt werden könnte.

Das gemeinsam zwischen DB Netz AG und BMVBS erarbeitete Umsetzungsszenario sieht eine abschnittsweise Ausrüstung mit dem European Train Control System (ETCS) in den Versionen Level 1 Limited Supervision (L1 LS) oder Level 2 Full Supervision (L2 FS) vor. Dabei wird die leistungsfähigere Version Level 2 FS, bei der umfangreiche Anpassungen der vorhandenen Stellwerke notwendig sind, auf den Abschnitten zum Einsatz kommen, die stellwerkseitig alle Voraussetzungen erfüllen oder es aus Kapazitätsgründen erforderlich ist.

Hintergrund:

Die Ausrüstung mit Level1 LS ist vorgesehen für Strecken im Geschwindigkeitsbereich bis 160 km/h und somit auf Strecken, die heute mit dem nationalen Zugsicherungssystem der Punktformigen Zugbeeinflussung (PZB) ausgerüstet sind. Der entscheidende wirtschaftliche Vorteil dieser Version ist die Nutzung der vorhandenen Stellwerke auf Streckenabschnitten, bei denen verkehrlich derzeit keine Kapazitätserhöhung erforderlich ist.

Die Version Level 2 FS ist die Hochleistungsversion von ETCS unter Nutzung der Funktechnologie (GSM-R) für Strecken mit einer Geschwindigkeit größer 160 km/h, die gegenwärtig mit dem nationalen Zugsicherungssystem Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) ausgerüstet sind. Diese Version deckt somit den Hochgeschwindigkeitsbereich ab und ermöglicht weiterhin das Fahren im sogenannten Hochleistungsblock. Voraussetzung ist der Einsatz von elektronischen Stellwerken.

Beide Versionen ermöglichen den interoperablen Verkehr gemäß der EU-Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EU und den daraus abgeleiteten technischen Vorschriften.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation Oliver Schumacher

Deutsche Bahn AG
Hans-Georg Zimmermann
Sprecher DB Netze Fahrweg
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main
Deutschland
Telefax: +49 (0) 69 265-32007
hans-georg.zimmermann@deutschebahn.com

Berlin - Veröffentlicht von pressrelations

Link zur Pressemitteilung: <http://www.pressrelations.de/new/standard/dereferer.cfm?r=525533>