

Protokoll des Förderertreffens am 20.11.2006 von 16.00-18.00 Uhr in Berlin



Die Förderer wurden vertreten durch:

Jochen Webersinke (**ABB** AG);
 Dr. Dieter Klumpp (**Alstom** LHB GmbH);
 Prof. Volker Riegger (**Ansaldo Signal**);
 Sven Luthardt (**BahSIG** GmbH);
 Eberhard Hunger (**Balfour Beatty** Rail GmbH);
 Dr. Klaus Baur und Peter Witt (beide **Bombardier** Transportation GmbH, Peter Witt Sitzungsleitung);
 Werner Klingberg, Dr. Markus Ksoll, Dr. Markus Pennekamp, Dr. André Zeug (alle **Deutsche Bahn** AG);
 Rainer Kunze (**ERR** European Rail Rent GmbH);
 Michael J. Walter (**Gutehoffnungshütte** Radsatz GmbH);
 Jürgen Henschel (**Hermann Kirchner** Bauunternehmung GmbH);
 Martin Heiland (**IPG** Infrastruktur- und Projektentwicklungs GmbH);
 Christian Kilger (**Leonhard Moll** Betonwerke GmbH & Co. KG);
 Heinz Lison (ms **Neumann Elektronik** GmbH);
 Thomas Engelen (**On Rail** GmbH);
 Joachim Korn (**Regiobahn** GmbH);
 Rainer Kersten (**sersa** GmbH);
 Dr. Claudia Langowsky (**Siemens AG** Transportation Systems);
 Eckhard Gellrich (**SMW** GmbH & Co. KG);
 Dieter Miloschik (**Sparda-Bank Hamburg** eG);
 Prof. Dr. Lothar Fendrich (**Spitzke** AG);
 Jürgen Burghoff (**Tiefenbach** GmbH);
 Holm Rech und Peter Sokolowsky (**TSTG** Schienen Technik GmbH);
 Hans-Steffen Kerth (**VDV**);

Externe Gäste: Dr. Jan-Christian Arms (ERA Europäische Eisenbahnagentur, Vortrag), MdB Horst Friedrich (FDP-Bundestagsfraktion) und MdB Winfried Hermann (Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Weitere Teilnehmer: Michael Gehrman (ApS-Vorstand), Peter Donhauser, Dr. Gunther Ellwanger, Armin Nagel (alle Mitglied des Freundeskreises der ApS), Dirk Flege, Dr. Andreas Geißler, Nicole Reinsch (alle ApS-Geschäftsstelle), Wolfgang Zell (TRANSNET).

Top	Ergebnis	Erledigung
1	Begrüßung Der Sprecher des Förderkreises, Peter Witt, begrüßt die anwesenden Fördermitglieder, den Gastredner Dr. Arms von der Europäischen Eisenbahnagentur sowie die neuen Fördermitglieder. Herr Rainer Kunze, Geschäftsführer des neuen Fördermitgliedes ERR, stellt sich und sein Unternehmen kurz vor.	
2	Bericht des Geschäftsführers Dirk Flege stellt das abgelaufene Jahr aus Sicht der Geschäftsstelle dar, indem er Ereignisse aus der Vergangenheit mit künftigen Aktivitäten und Schwerpunkten zu „5 Trends“ (PowerPoint-Vortrag siehe <u>Anhang 1</u>) verbindet.	
3	Vorstellung des neu gewählten Vorstandes Peter Witt berichtet kurz über die beiden während der Allianz pro Schiene-	

**Protokoll des Förderertreffens
am 20.11.2006 von 16.00-18.00 Uhr in Berlin**



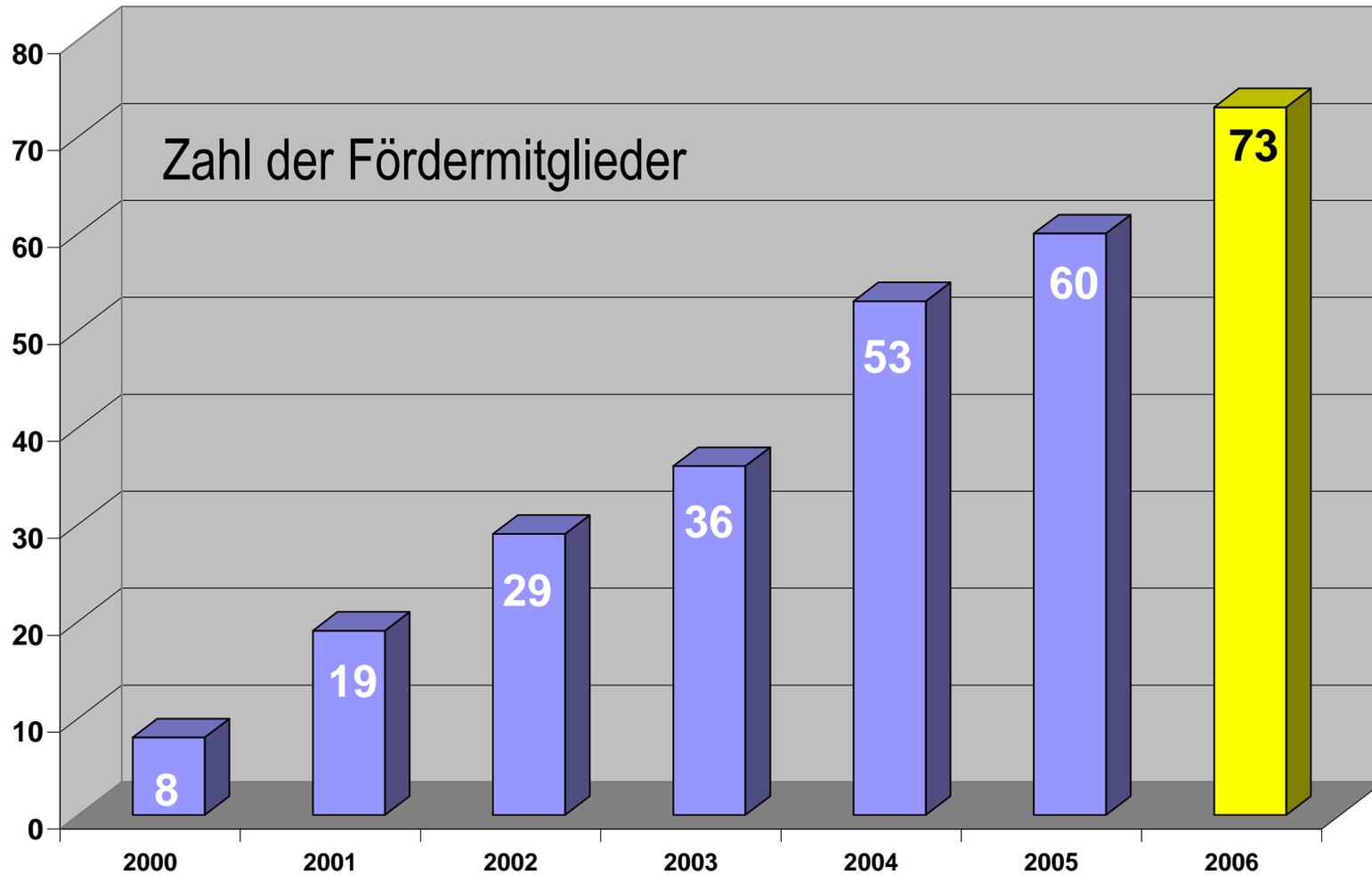
Top	Ergebnis	Erledigung
	Mitgliederversammlung am 9. November 2006 neu gewählten Vorstandsmitglieder Wilfried Messner (BF Bahnen) sowie Michael Gehrmann (VCD) und verweist auf die Tischvorlage (<u>Anhang 2</u>), in der alle Vorstandsmitglieder mit Foto dargestellt sind.	
4	Vortrag Dr. Jan-Christian Arms: Die Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) Präsentation siehe <u>Anhang 3</u> .	
5	Diskussion mit Dr. Arms Es gibt eine Vielzahl von Fragen aus den Reihen der Fördermitglieder an Dr. Arms. Die meisten haben einen skeptischen Tenor in Bezug auf den konkreten Nutzen der bisherigen ERA-Tätigkeit für die Schienenbranche in Deutschland. Befürchtet werden, insbesondere im Güterwagenverkehr, mehr Bürokratie und höhere Kosten für die Bahnunternehmen bei nationalen Verkehren und damit eine Schwächung der Wettbewerbsposition des Verkehrsträgers gegenüber der Straße. Dirk Flege bittet die Fördermitglieder, konkrete Fälle aus der Praxis an die Allianz pro Schiene zu übermitteln, wenn einzelne Unternehmen z.B. an der Sinnhaftigkeit oder Praxistauglichkeit einer TSI (Technische Spezifikationen für Interoperabilität) zweifeln. Darauf aufbauend kündigt er eine kritisch, konstruktive Begleitung der ERA-Aktivitäten durch die Geschäftsstelle mit einem entsprechenden Informationsfluss zurück an die Fördermitglieder an.	(V) alle (T) laufend (V) GSt
6	Verschiedenes Keine Punkte	
<p>Berlin, den 23.11.2006</p> <p>.....</p> <p>Peter Witt (Versammlungsleiter)</p> <p>.....</p> <p>Dirk Flege (Protokoll)</p>		

Ein Verband im Wandel

- Bericht des Geschäftsführers beim
Allianz pro Schiene-Förderertreffen am
20. November 2006 in Berlin, Top 2

Trend 1:

Die Allianz pro Schiene wächst

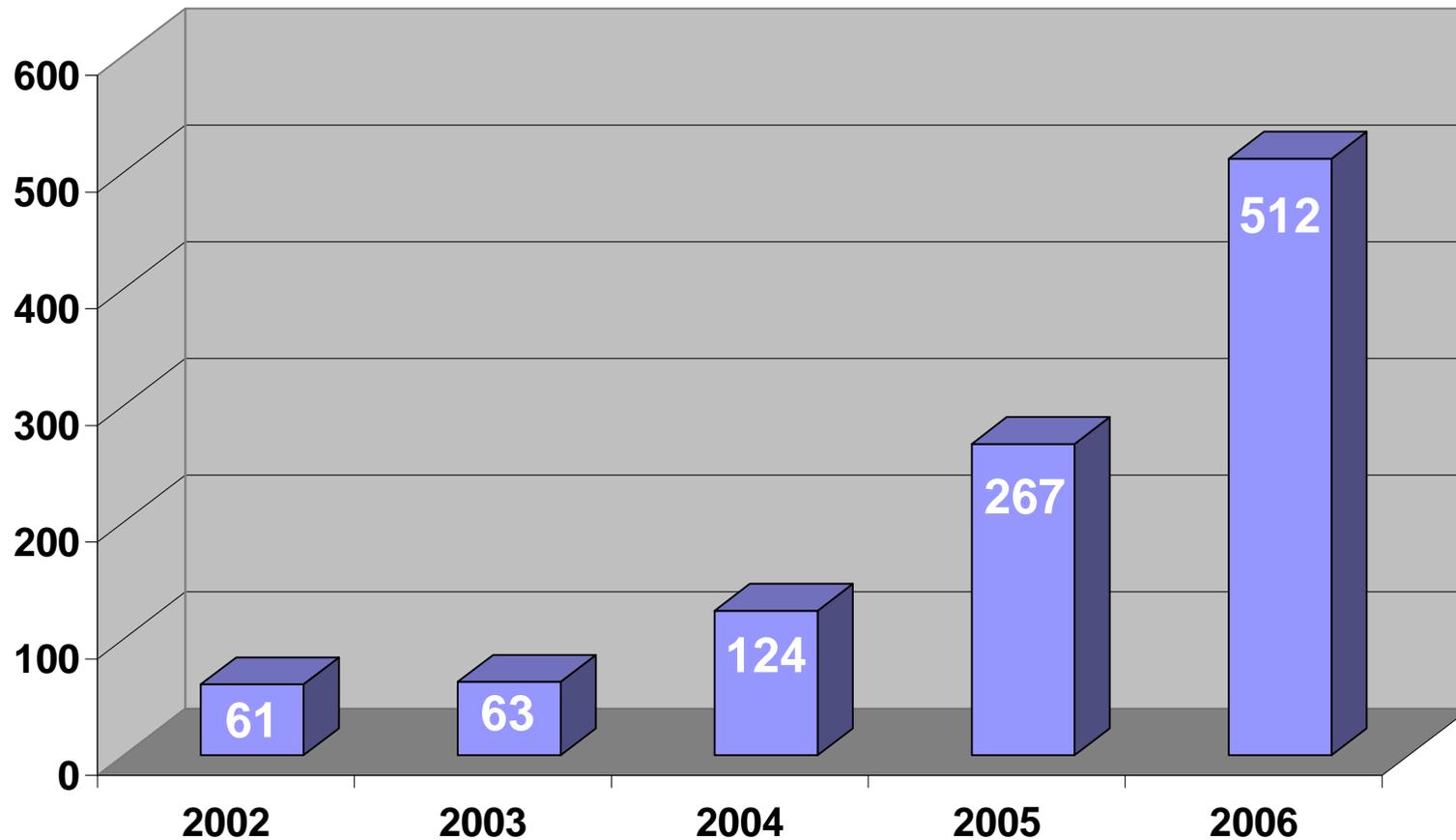


Trend 2:

Die Allianz pro Schiene wird bekannter



Zahl der täglichen Homepagebesucher (jeweils Jan.-Okt.)



Trend 3:

Die Allianz wird „parlamentarischer“



7. April 2006:

Parlamentarischer
Abend zur „Integrierten
Verkehrspolitik am Beispiel
Spanien“.

21. November 2006:

Parlamentarisches
Frühstück zum
„Emissionshandel“

- Bei allen wichtigen Bundestagsanhörungen präsent



- Verkehrspolitische Sprecher der Bundestagsfraktionen bei Förderertreffen

Trend 4:

Die Allianz pro Schiene wird kompetenter

- Beispiel 1:
Umweltkompetenz



- Beispiel 2:
Regionalisierungsmittel
- Beispiel 3:
Lkw-Maut und
Güterverkehr
- Beispiel 4:
Externe Kosten

Trend 5:



Die Allianz pro Schiene wird internationaler

- Kurz vor dem Abschluss: Internationale Partnerorganisationen in Schweden, Finnland und in den Niederlanden
- „Aufbauhilfe“ in Tschechien, Rumänien und Kroatien
- Erstes Gemeinschaftstreffen der „Pro Rail Alliances“ am 18. September in Berlin
- Erste Broschüre ins Polnische übersetzt

Zum Schluss ein wenig Kontinuität:



Die Geschäftsstelle
bleibt für Sie
in Bewegung



Der Vorstand der Allianz pro Schiene

Vorsitzender:



Norbert Hansen,
Vorsitzender TRANSNET Gewerkschaft

Stellvertretende Vorsitzende:



Peter Witt,
Aufsichtsratsvorsitzender Bombardier Transportation GmbH;
Sprecher des Förderkreises der Allianz pro Schiene



Michael Gehrman,
Vorsitzender Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)



Richard Mergner,
Verkehrspolitischer Sprecher des Bund für
Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.,
BUND

Weitere Vorstandsmitglieder:



Prof. Lothar Fendrich,
Präsident Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V., VDEI



Wilfried Messner,
Bundesvorsitzender Bundesverband Führungskräfte
Deutscher Bahnen, BF Bahnen



Klaus-Dieter Hommel,
Vorsitzender Verkehrsgewerkschaft GDBA



Karl-Peter Naumann,
Vorsitzender Pro Bahn e.V.



European Railway Agency

**Die Rolle der
Europäischen Eisenbahnagentur (ERA)
beim Aufbau eines einheitlichen
europäischen Eisenbahnmarktes**

Dr. Jan-Christian Arms

Chairman, Infrastructure TSI

Berlin, 20. November 2006

Allianz pro Schiene – Fördertreffen

20/11/2006

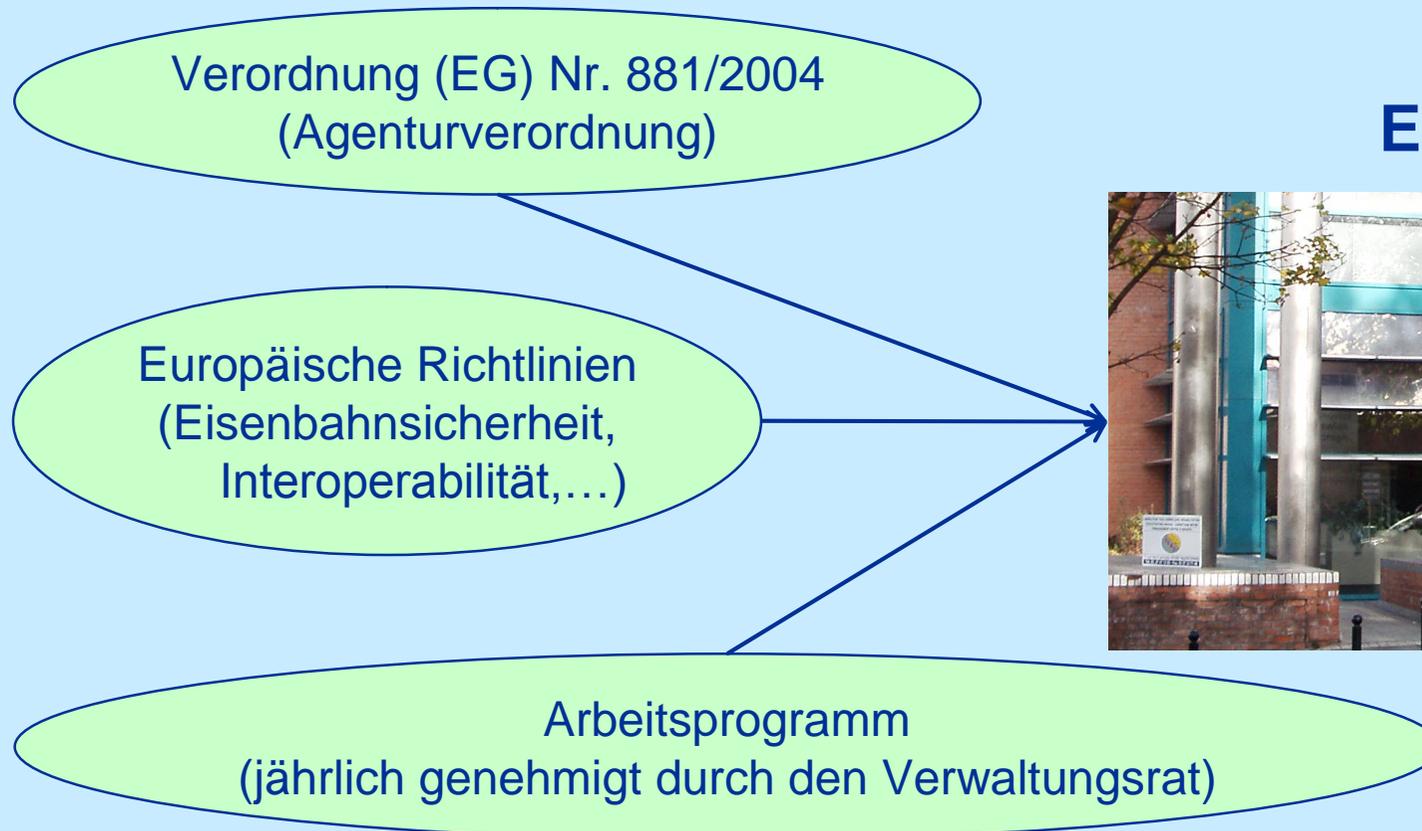


1. Die Rolle und Position der ERA im System Bahn
2. Ableiten eines allgemeinen Sicherheitsansatzes
3. Systemautorität für ERTMS
4. Interoperabilität nationaler Netze erreichen
5. Künftige Aktivitäten der Agentur



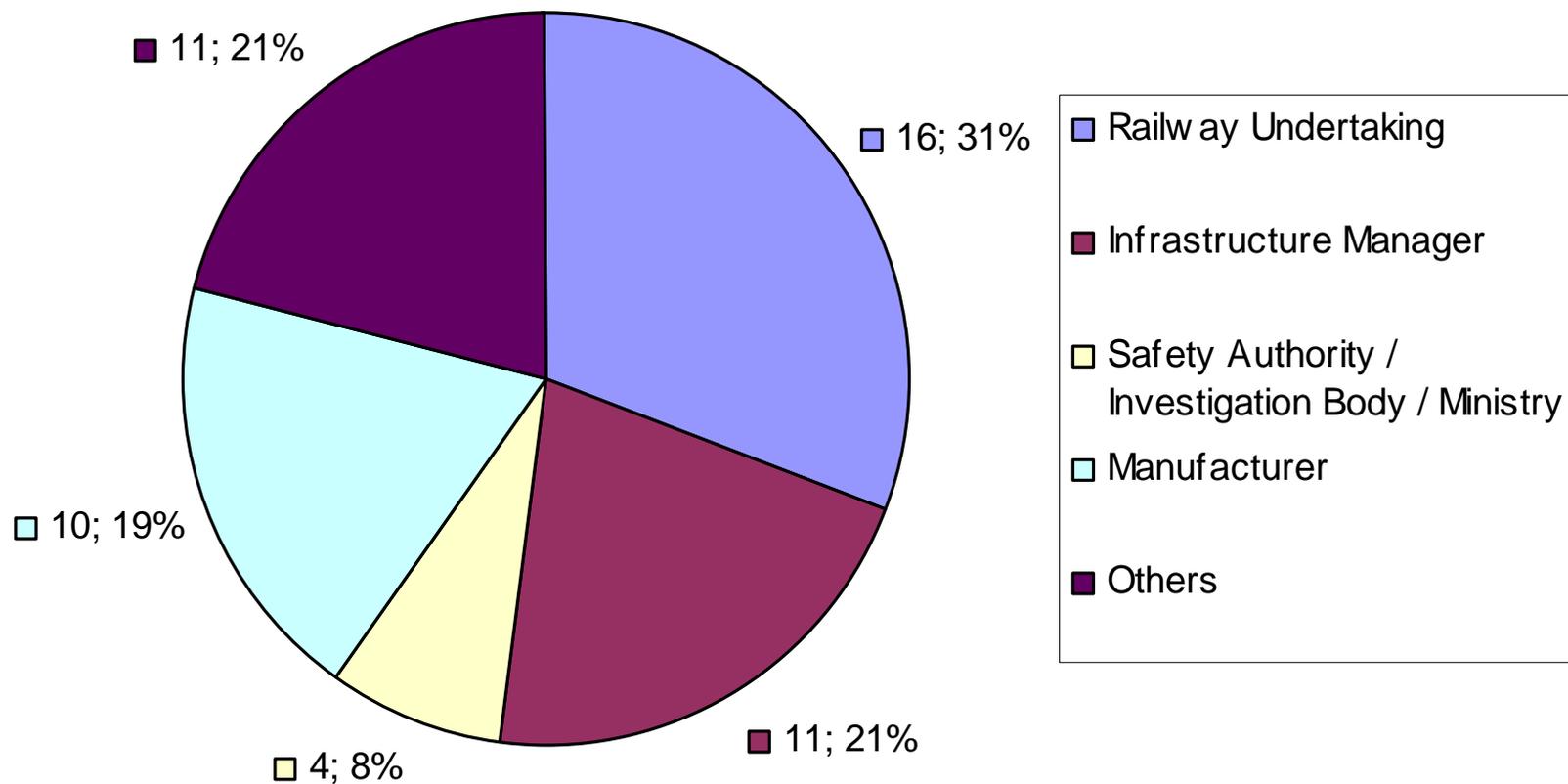
1. Die Rolle und Position der ERA im System Bahn
2. Ableiten eines allgemeinen Sicherheitsansatzes
3. Systemautorität für ERTMS
4. Interoperabilität nationaler Netze erreichen
5. Künftige Aktivitäten der Agentur

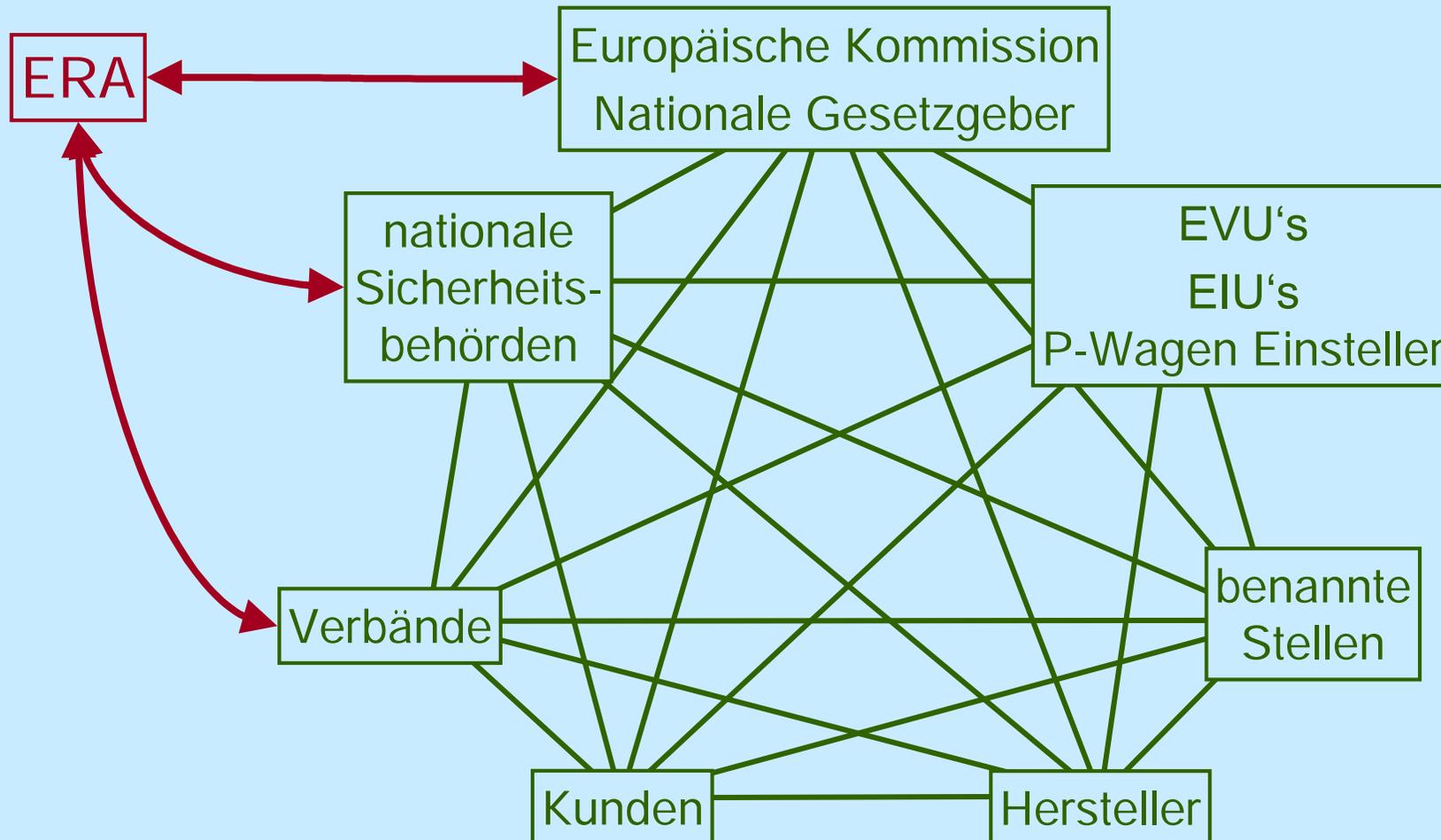
Die Aufgaben der ERA und ihre Organisation basieren hauptsächlich auf drei Komponenten:



Europäische Eisenbahnagentur

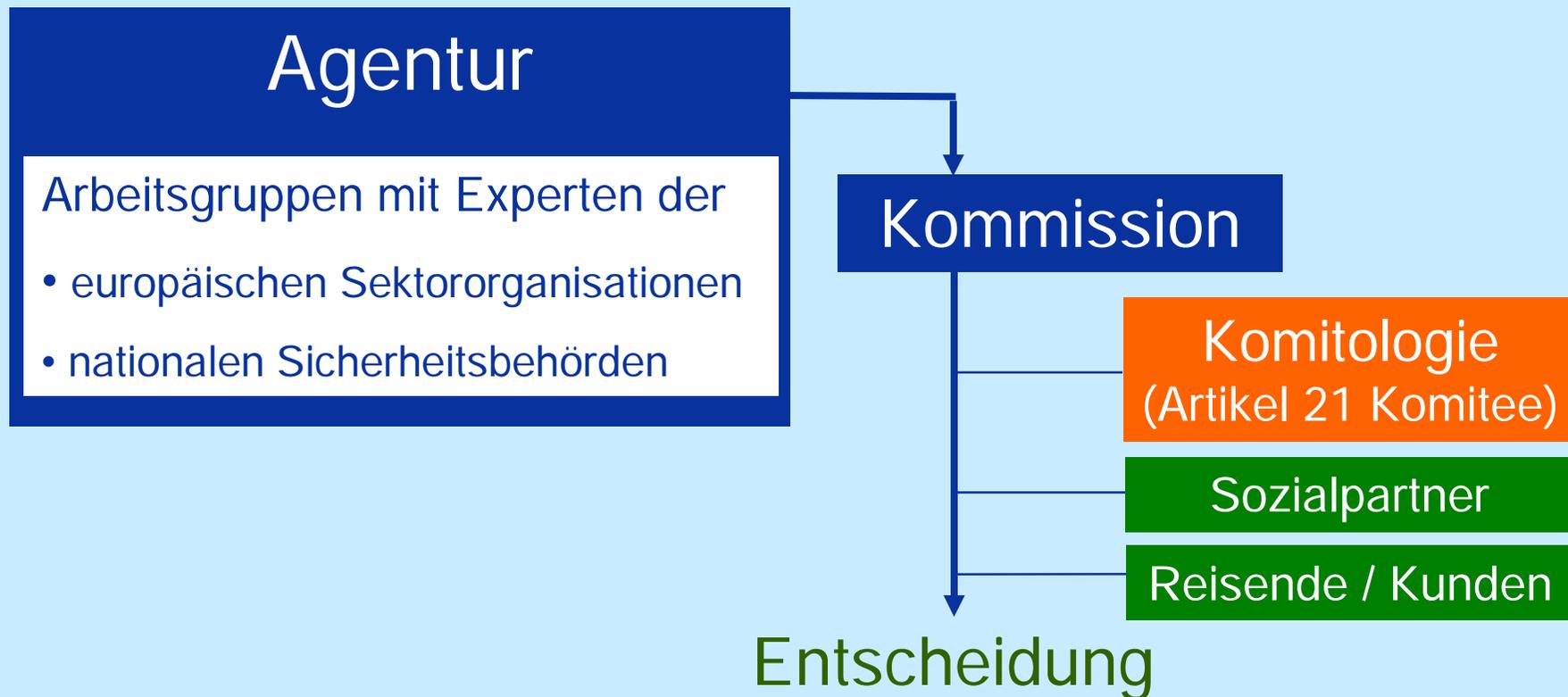
Herkunft der Mitarbeiter der Fachabteilungen (n°;%)



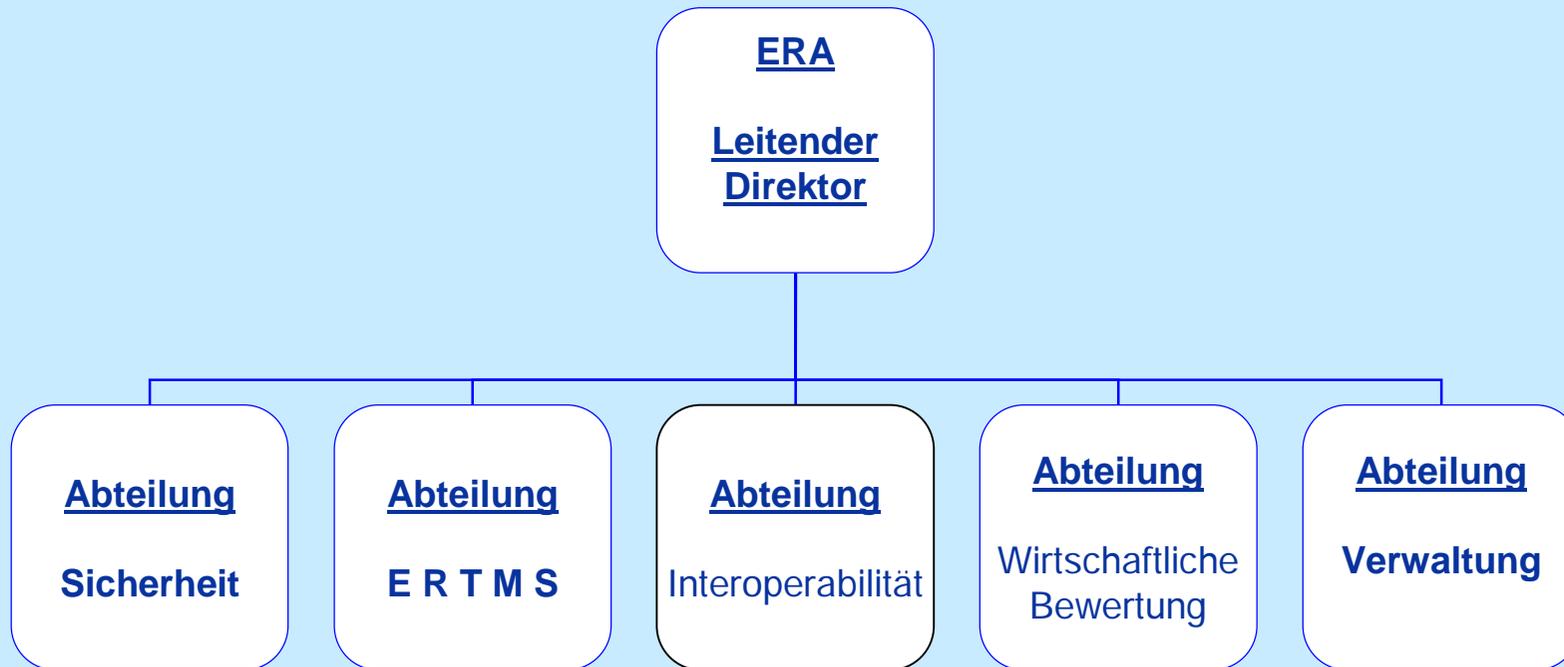


Die ERA hat keine Entscheidungsbefugnis!

Sie gibt gemäß ihres gesetzlichen Auftrags Empfehlungen an die Kommission und – nur auf spezielle Anfrage hin – fachliche Stellungnahmen.



Die Organisation der Agentur beinhaltet drei Fachabteilungen





1. Die Rolle und Position der ERA im System Bahn
2. **Ableiten eines allgemeinen Sicherheitsansatzes**
3. Systemautorität für ERTMS
4. Interoperabilität nationaler Netze erreichen
5. Künftige Aktivitäten der Agentur

Gemäß ihrer gesetzlichen Grundlagen verfasst die ERA im Bereich Sicherheit ausschließlich Empfehlungen zur technischen und betrieblichen Sicherheit!

Security:
Personenschutz
Objektschutz

Technische und betriebliche Sicherheit:
Sicherheit von Reisenden und Dritten während des Betriebs im Regel- und Störfall

Arbeitsschutz:
Sicherheit von Mitarbeitern (auch von Subunternehmern) während des Betriebs und auf Baustellen zur Vermeidung von Unfällen and Krankheiten

Gemeinsame Verfahren und Ziele der Sicherheit

- ◆ Das bestehende Sicherheitsniveau in den Mitgliedsstaaten ermitteln und ggf. Verbesserungsbereiche aufzeigen.
- ◆ Harmonisieren der Methoden zur Identifizierung und Handhabung von Systemfehlern und Risiken mit dem Ziel eine gegenseitige Anerkennung von Teilsystemen zwischen Mitgliedsstaaten.
- ◆ Entwickeln einheitlicher Methoden zur Bewertung des zu erreichenden Sicherheitsniveaus und des zu prüfenden Sicherheitsziels.
- ◆ Entwickeln einheitlicher Sicherheitsziele, die dem Sicherheitsniveau der einzelnen Mitgliedsstaaten entsprechen und die vom System Bahn insgesamt zu erreichen sind.
- ◆ Ziel ist nicht, das Sicherheitsniveau des Systems Bahn zu erhöhen, jedoch zu harmonisieren.

Harmonisierung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

- ◆ Jedes EVU braucht eine Sicherheitsbescheinigung zum Nachweis der Fähigkeit, Risiken zu kontrollieren und sicheren Betrieb auf dem Netz zu gewährleisten.
- ◆ Teil A der Sicherheitsbescheinigung weist die Einführung eines SMS gemäß Artikel 9 und Anhang III nach.
- ◆ Teil B der Sicherheitsbescheinigung weist die Einführung von Vorkehrungen gemäß der besonderen Anforderungen für den sicheren Betrieb auf dem betreffenden Netz nach.
- ◆ Teil A ist für gleichwertige Verkehrsdienste in der gesamten EU gültig.
- ◆ Teil B ist eine zusätzliche nationale, netzbezogene Bescheinigung.
- ◆ Die Ausstellung erfolgt durch die nationalen Sicherheitsbehörden.
- ◆ Erneuerung erfolgt spätestens alle fünf Jahre.



1. Die Rolle und Position der ERA im System Bahn
2. Ableiten eines allgemeinen Sicherheitsansatzes
- 3. Systemautorität für ERTMS**
4. Interoperabilität nationaler Netze erreichen
5. Künftige Aktivitäten der Agentur

ERTMS = European Railway Traffic Management System

ERTMS = ETCS + GSM-R

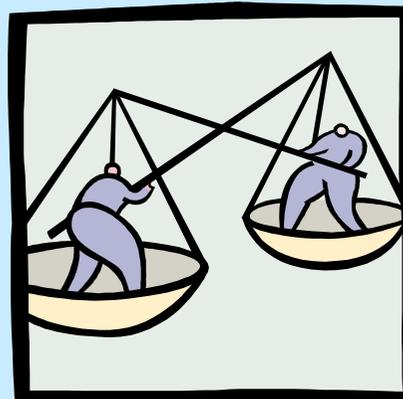
ETCS = European Train Control System GSM-R = GSM for Railways

ERTMS als technologisches Zugpferd für Interoperabilität

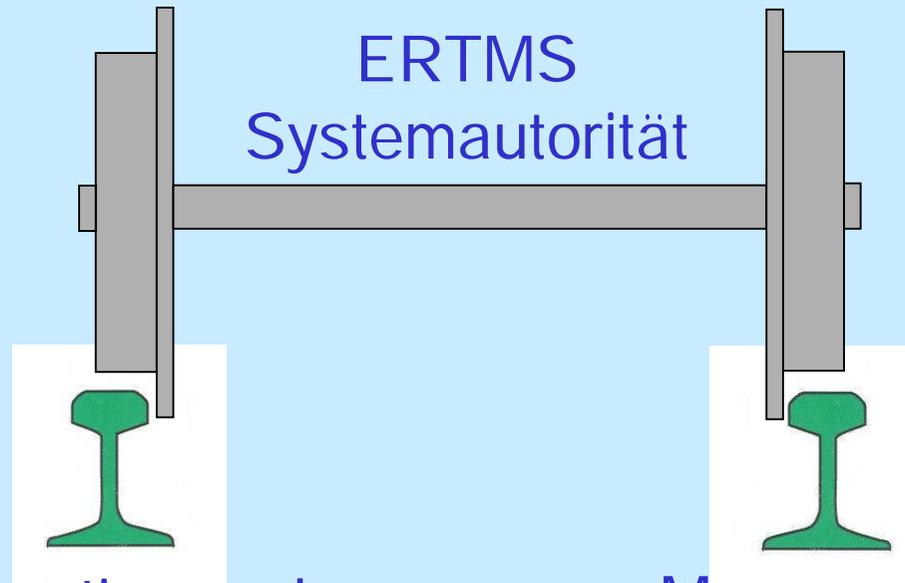
- ◆ Änderungsmanagement (CCM) Change Control Management

Strategische Balance

Schutz der
Investitionen



Weiterentwicklung
von ERTMS



Konfiguration und Qualitätskontrolle

- Verwahrung aller Spezifikationen
- Prüfung der Konsistenz
- Entdecken von Mängeln
-

Management der Systementwicklung

- Planung von Verbesserungen
- Softwareversionen
- Kompatibilität
-

Stabile Spezifikation zur Realisierung der ERTMS Korridore

“Implementation of the ETCS within the 10-12 years indicative timeframe” (2015-2017)	
Corridor A : Rotterdam- Genoa	Rotterdam – Oberhausen: L2 – 2012 Oberhausen – Mannheim: L2 – 2015 Mannheim – Genova: L2/L1 - 2012
Corridor B : Stockholm – Naples	Stockholm – German Border: L1/L2 – 2015 Flensburg – Hannover: L2 after 2020 Hannover – München: L2 after 2020 München – Kufstein: under examination Wörgl – Innsbruck: L2 2012 Innsbruck – Verona – Napoli: L1/L2 - 2014
Corridor C : Antwerp-Basel –Lyon	Antwerpen Bettembourg: L1 – 2012 Bettembourg – Basle: L1 – 2009/2010 Athus – Dijon: L1 – 2014 Dijon – Lyon: L1 – 2016/2017
Corridor D : Valencia-Lyon – Ljubljana	Valencia – Tarragona – Port-Bou: L1 - 2014 Tarragona – Perpignan: L2 – 2009 Perpignan – Lyon: L1 – 2012/2016 Lyon – Modane – Torino: L1 – 2014 Torino – Milano: L1 – 2012 Milano – Ljubljana: L1 – 2013/2014
Corridor E : Dresden – Prague – Budapest	Dresden – Děčín: L2: 2020 Děčín – Praha – Břeclav: L2: 2010-2011 Břeclav – Bratislava – Budapest: L1: 2015
Corridor F : Duisburg-Berlin-Warsaw - Terespol	German section L2: 2020 Polish sections to be confirmed



1. Die Rolle und Position der ERA im System Bahn
2. Ableiten eines allgemeinen Sicherheitsansatzes
3. Systemautorität für ERTMS
- 4. Interoperabilität nationaler Netze erreichen**
5. Künftige Aktivitäten der Agentur

Der Ausdruck „**Interoperabilität**“ bezeichnet die Tauglichkeit des transeuropäischen Bahnsystems für den **sicheren und durchgehenden** Verkehr von Zügen, welche den spezifizierten Leistungskennwerten entsprechen.

Diese Eigenschaft beruht auf den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen.“

Vorher

Internationale Abkommen

(COTIF, AGC, AGTC,...)

+

Internationale Regeln

(UIC, RIV, RIC, EN Standard)

+

Nationale Regeln

mit oder ohne gegenseitige Anerkennung

Nachher

TSIs

+

Europäische Standards

+

Nationale Regeln

Entwicklung eines europäischen Zertifizierungssystems für Instandhaltungswerkstätten

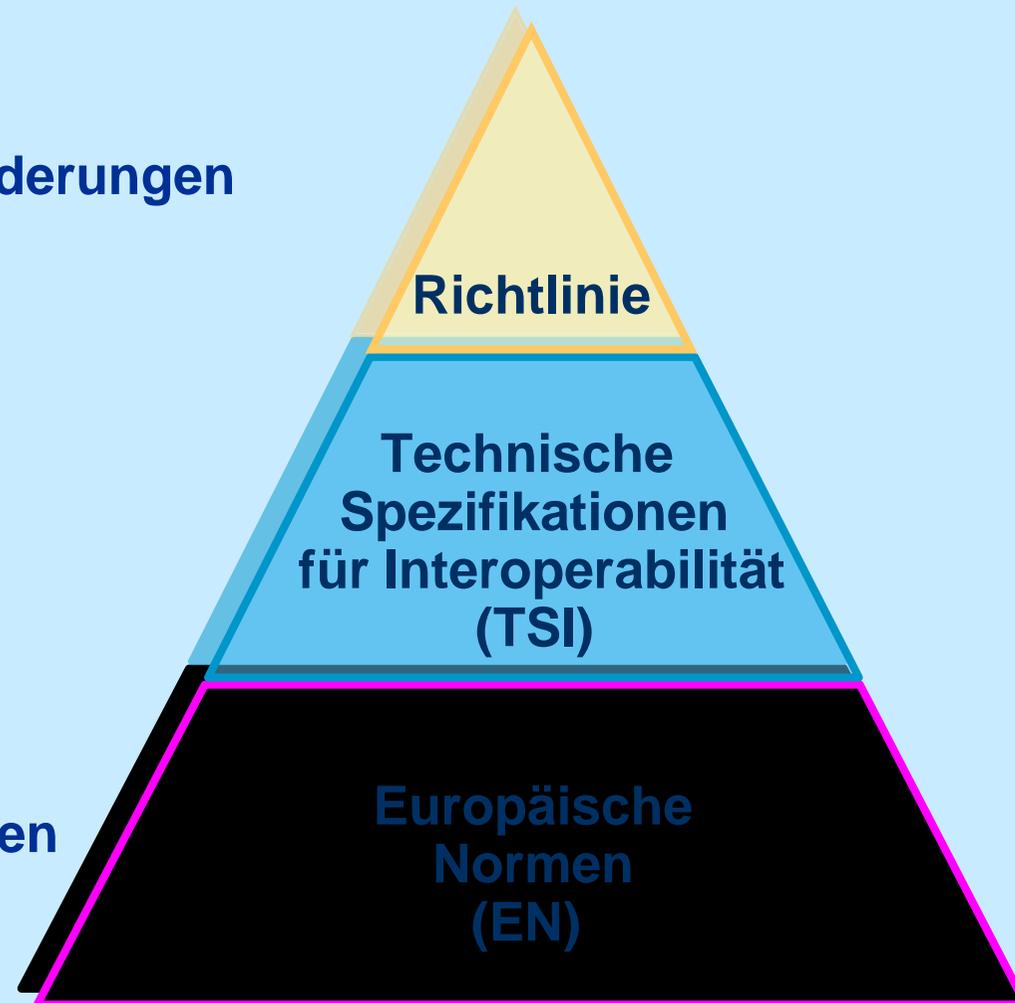
- ◆ Erarbeiten von technischen Beschreibungen und Verfahren/ Prozessen zur Instandhaltung, die Interoperabilität fördern und Sicherheit garantieren.
- Reduzieren der Kosten für Instandhaltung
- Markt öffnen für die Fahrzeuginstandhaltung
- Erreichen eines gemeinsamen Niveaus in der Instandhaltung in Europa
- ◆ Zertifiziert werden Prozesse und Management einer Werkstätte und nicht das Ergebnis der Instandhaltung.
- ◆ Betroffen sind ca. 2.000.000 existierende Fahrzeuge auf den europäischen Netzen. Nur ca. 20.000 werden jährlich neu in Betrieb genommen.

Vorschlag für eine einheitliche Spezifikation für nationale Fahrzeugregister

- ◆ Der Inhalt des nationalen Fahrzeugregisters besteht aus dreizehn Informationen (z.B. Identifikationsnummer, Mitgliedsstaat und nationale Sicherheitsbehörde, Fahrzeughalter, Inbetriebnahme)
- ◆ Die Informationen werden lokal je Mitgliedsstaat gespeichert und verwaltet.
- ◆ Ein europäisches virtuelles Fahrzeugregister wird in der Agentur aufgebaut, das als Suchmaschine agiert und auf die nationalen Register zugreift.
- ◆ Die nationale Sicherheitsbehörde ist verantwortlich für das Registrieren in den Mitgliedsstaaten und erhält alle existierenden Informationen von der bisher verantwortlichen Stelle.

Struktur technischer Dokumente zur Interoperabilität

- **Grundlegende Anforderungen**
- **Teilsysteme**
- **Berechnungsverfahren mit der Festlegung von Werten**



Entwurf der dritten Gruppe von TSI's für das konventionelle Eisenbahnsystem

- ◆ Die technischen Spezifikationen für Interoperabilität sind nach Vorgabe der Kommission innerhalb von 30-36 Monaten zu entwickeln. Begonnen wurde Anfang des Jahres 2006.
- ◆ Es existieren Arbeitsgruppen für die Teilsysteme
 - Infrastruktur
 - Energie
 - Lokomotiven und Triebköpfe
 - Personenwagen
 - Telematikanwendungen für den Personenverkehr
- ◆ Es gibt bereits eine Reihe von TSI's des konventionellen Bahnsystems, die in Kraft sind oder in Kürze veröffentlicht werden (z.B. Güterwagen, Sicherheit in Eisenbahntunneln).



1. Die Rolle und Position der ERA im System Bahn
2. Ableiten eines allgemeinen Sicherheitsansatzes
3. Systemautorität für ERTMS
4. Interoperabilität nationaler Netze erreichen
5. **Künftige Aktivitäten der Agentur**

Erwartungen des Eisenbahnsektors ...

- ◆ Zugang zur Infrastruktur vereinfachen durch gegenseitige Anerkennung von Zulassungen um Kosten und Zeitaufwand eines Markteintritts planen zu können.
- ◆ Verbessern der technischen Leistungsfähigkeit durch Standardisierung zur Reduzierung von Produktionskosten.
- ◆ Erhöhen der betrieblichen Leistungsfähigkeit durch die Beseitigung von Kapazitätsengpässen
- ◆ Vereinfachen der gesetzlichen Regelwerke
- ◆ Gemeinsames Programm erarbeiten mit den Standardisierungsgremien (CEN) und wirtschaftliche Bewertung auch für europäische Standards einführen
- ◆ Eigenes europäisches Regelwerk für ÖPNV

... und weiterführende künftige Aktivitäten der Agentur

- ◆ Die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen (z.B. für Lokomotiven) wird durch nationale Regeln behindert, die auf ihre Notwendigkeit hin zu prüfen sind.
- ◆ Die schon existierenden TSI's für Hochgeschwindigkeit sind auf ihre Wirkung hin zu prüfen an konkreten Anwendungsfällen (z.B. TGV Est-Européen), um Rückschlüsse auf Standardisierung und Kosten zu erhalten.
- ◆ Koordinierte und realistische Einführungsstrategien sind erforderlich und müssen definiert werden. Der Ansatz zur Ausrüstung internationaler Korridore ggf. in Zusammenhang mit der Einführung von ERTMS könnte ein Weg sein.
- ◆ Gemeinsam mit dem Eisenbahnsektor sind die Prioritäten neu zu überdenken, z.B. Prioritäten einzelner Verkehrsarten (Güterverkehr) in der Disposition.



European Railway Agency



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

