

Normung heute – Der Startschuss für die Bahn von morgen!

Erich Eisenbrand

Die Länder dieser Erde sind in den letzten 50 Jahren enger aneinander gerückt. Das Reisen in entfernte Urlaubsziele ist nur noch eine Sache von Stunden oder wenigen Tagen. Der Austausch von Informationen ist zu einer Angelegenheit von Millisekunden oder Sekunden geworden. Nicht nur das technische Wissen über die Aerodynamik, die Navigation, das Wesen der elektromagnetischen Wellen usw. hat uns alles dies ermöglicht, sondern auch die Bereitschaft und der Wille, sich weltweit auf wesentliche Dinge in diesen Bereichen zu einigen. Der Flugverkehr und die Seefahrt waren von Natur aus schon von je her international geprägt. In der Fliegerei ist dieser „Einigungsprozess“ noch wesentlich weiter fortgeschritten als in der Seefahrt.

Die Bahnwelt war von Ihrem Ursprung her eher national ausgerichtet. Gerade in Europa mit den vielen Staaten und verschiedenen Systemen im Bahnwesen bereitet das Zusammenwachsen noch Probleme. Wir können zwar mit unserem Handy überall in Europa telefonieren. Aber eine durchgehende Reise in einem Hochgeschwindigkeitszug von Sevilla nach Berlin oder Warschau ist noch Zukunftsmusik. Die Möglichkeiten der Technik sind zweifelsfrei vorhanden. Aber die Einigung auf einen gemeinsamen Weg und eine gemeinsame Eisenbahn-Philosophie für die Zukunft ist lang und steinig.

Eine Einigung ist auch immer eine Bereitschaft Kompromisse zu schließen. Das hat mit reiner Technik nicht mehr viel zu tun, ist aber für technische Erneuerung unerlässlich. Jeder von uns will natürlich ein gemeinsames „Bahneuropa“, die gegenseitige Anerkennung der Zulassungsprozeduren in dem jeweils anderen Land usw. Wenn es dann aber an die Details geht, da wo man selbst etwas ändern muss, etwas zugestehen muss, wo Kompromisse gefragt sind, da gibt es oft ein unerbittliches Tauziehen, das sich hinzieht und hinzieht bis... Ja, bis die Konkurrenz der Bahn die Zeit genutzt hat, um ein Marktsegment zu besetzen oder Entscheidungen an anderer Stelle getroffen werden, die keine Rücksicht auf die Wünsche der Kompromisslosen und auf die Notwendigkeiten der Sache selbst nimmt. So wird auch ein Teil der Konkurrenzfähigkeit der europäischen Bahnen verspielt. „Gemeinsam sind wir stark“, das gilt auch für die europäischen Bahnen. Nur durch gemeinsame Strategien im grenzübergreifenden Güter- und Personenverkehr kann die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Billigfliegern und Lkw-Transporten erreicht oder gesichert werden.

Nicht nur die Bahnen selbst, sondern auch die Zulieferindustrie profitiert mittel- und langfristig von einer sinnvollen Normung der Systeme

und Prozeduren. Zulassungen werden in Europa allgemeingültiger und damit preiswerter. Da die Produktspezifikationen auf dem europäischen Bahnmarkt ähnlicher werden, vermindern sich die Kosten für die Adaption eines Produktes für ein anderes Land, sowie die Gefahr einer Fehlentwicklung durch versehentliche Unkenntnis einer der unzähligen, verschiedenen nationalen Bahnvorschriften.

Nachdem die Politik nun schon einen großen Schritt in die Richtung des gemeinsamen Europas gegangen ist, muss an vielen Stellen die Detailarbeit verrichtet werden, um ein gemeinsames Europa leben zu können. Umsonst gibt es das nicht. Es kostet Geld, Mühe, Zeit und persönlichen Einsatz. In vielen Besprechungen versuchen Mitarbeiter von Firmen, Bahngesellschaften und Behörden auf freiwilliger Basis diesen Einigungsprozess in Europa durch sinnvolle Normung zu beschleunigen. Das Bewusstsein bei vielen Firmen und Ingenieuren über den sozialen und wirtschaftlichen Nutzen der internationalen Normungsarbeit ist noch zu wenig ausgeprägt. Für diese Aufgaben werden Freiwillige mit technischer Fachkompetenz, Kompromissbereitschaft und Geduld benötigt. Man kann natürlich nicht alle Systeme von einem auf den anderen Tag vereinheitlichen. Aber man kann und muss heute eine Zielrichtung für die Zukunft geben

Die Weichen, die heute gestellt werden, entscheiden darüber, wohin der Zug morgen fährt. Wir alle müssen uns engagieren, um diese Weichen nicht zu spät zu stellen!



Dr.-Ing. Erich Eisenbrand
Geschäftsführer der SST Signal
& System Technik GmbH,
Koblenz