



---

## PRESSEMITTEILUNG Nr. 15 / 2010

### **Erfolgreiche zweite internationale Konferenz zu Verkehrsmanagement bzw. Zugbeeinflussungs- und Signalsystemen „TM & CCS“ in Tokio: Hin zu einer verstärkten Kohärenz und zur erforderlichen Definition einer gemeinsamen Kernfunktionalität (Tokio, 7.-9. Juni 2010)**

Über 200 Vertreter der Eisenbahnen, der Zulieferindustrie, von Forschungszentren, nationalen Behörden und führenden Institutionen treffen sich vom 7. bis 9. Juni in Tokio, Japan (mit einer technischen Besichtigung in Sendai zum Abschluss der Konferenz). Diese Konferenz widmet sich Diskussionen und einer Bestandsaufnahme der weltweiten Fortschritte auf dem Gebiet des Eisenbahnsignalwesens, der Zugbeeinflussung und der Telekommunikation. Alle Akteure, die in diesen Schlüsselbereichen tätig sind, bemühen sich weiterhin um eine gemeinsame Kernfunktionalität in naher Zukunft.

(Paris / Tokio, 8. Juni 2010). Nach einer erfolgreichen ersten Konferenz im Oktober 2008 in Istanbul auf Einladung der Türkischen Staatsbahnen TCDD ist diese zweite Ausgabe in Tokio für Experten eine weitere Gelegenheit zum Informations- und Erfahrungsaustausch. Dort können sie auch Lösungsmöglichkeiten für eine in der Zukunft zu erreichende abgestimmte Basisfunktionalität finden. Diese fruchtbaren Diskussionen erfolgen im Anschluss an die gemeinsame Erklärung „*Mission of the UIC TM&TCS Conference*“, die 2008 in Istanbul unterzeichnet wurde. In dieser Erklärung wurden die Teilnehmer der ersten Konferenz aufgefordert, technologische Innovationen in aller Welt zu fördern und zu unterstützen und sich stetig in allen Regionen für die Entwicklung und den verstärkten Einsatz solcher Signal- und Telekommunikationssysteme einzusetzen.

Auf dieser zweiten Auflage waren über 20 Länder vertreten, darunter die USA, Korea, Kasachstan, Russland, Iran, Japan, Finnland, Frankreich, Lettland, Italien, Polen, Belgien, Großbritannien und Schweden, die so ihr ausgeprägtes Interesse an diesem Gebiet des Bahnwesens bekundeten.

Organisiert wurde die Konferenz gemeinsam von der UIC und den East Japan Railways (JR East), die die Veranstaltung auf Einladung von *Yoshio Ishida*, Vizepräsident der JR East und UIC-Präsident, in der Nähe des Tokioter Hauptbahnhofes ausrichteten.

„*Es ist kein Zufall, dass diese 2. Auflage in Asien stattfindet, das heute sicher eine der dynamischsten Regionen ist. Dies beruht auf einem schnellexpandierenden Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr und technischen Errungenschaften auf dem Gebiet von Signal- und Informationssystemen*“, erklärte *Jean-Pierre Loubinoux*, Generaldirektor der UIC. Folgende Zahlen verdeutlichen die gewaltigen Aktivitäten in diesem Teil der Welt: 2007 wurden im Großraum Tokio 14 Milliarden Passagiere per Bahn befördert, davon 5,5 Milliarden durch JR East, von denen etwa 17 Millionen die JR East-Bahnlinien täglich nutzen. Unter Berücksichtigung der vielfältigen Vorteile und des Potenzials der Bahn fügte *Jean-Pierre Loubinoux* hinzu: „*Die Bahn verbindet Menschen vom Atlantik bis zum Pazifik: das ist nicht länger ein Traum, sondern Wirklichkeit*“.

In seiner Keynote Speech, mit der er am 7. Juni die Konferenz eröffnete, hieß *Yoshio Ishida* die Teilnehmer willkommen und zeigte sich sehr zufrieden mit der Anzahl der Teilnehmer, die aus allen Regionen der Welt angereist waren. Er blickte auf die erste Konferenz vor 3 Jahren zurück und

erinnerte die Teilnehmer daran, dass ihn das Exekutivkomitee in Delhi im März 2007 mit der Leitung einer Initiative beauftragte, um die Grundlagen für den Übergang zu einem weltweiten Zugsteuerungssystem in langfristiger Perspektive zu schaffen. Er betonte die Bedeutung dieser gerechtfertigten globalen Initiative, die darauf zielt, die Bahn sicherer, zuverlässiger und komfortabler zu machen, und unterstrich die Schwierigkeit dieses Unterfangens. Aber das kontinuierliche Bemühen aller Akteure um eine Verbesserung der Situation werde mit Sicherheit dazu führen, dass die Bahn bleibende Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern habe.

*Jean-Pierre Loubinoux* erinnerte die Teilnehmer daran, dass „die UIC mehr als 200 Projekte von universellem Interesse initiiert“, und darunter jene, wo man „mit einer raschen technologischen Entwicklung konfrontiert ist, wobei die Bahn nicht unbedingt eine Spitzenposition einnimmt, in anderen Worten Automatisierung, Telekommunikation, Informationstechnologie, globale Navigation, usw.“. Wenn auch die strategisch wichtigen Themen erkannt worden sind – das Zusammenlaufen von Kernfunktionalitäten, die Identifikation bester Praktiken, besonders in Bezug auf LCC (*Life Cycle Costs*), die mit Hilfe der Zulieferindustrie erreicht werden –, bleiben Modularität und Flexibilität ein Muss für alle Lösungen. Seiner Ansicht nach liegt der Schlüssel zum Erfolg in mehr Zusammenarbeit und dem stärkeren Vernetzen aller Akteure. Es sei nötig, das Know-how zu teilen, einheitliche Rahmenbedingungen zu schaffen und Verbindungen zwischen Arbeiten auf dem Gebiet des Eisenbahnsignalwesens herzustellen. Dabei sei den Fragestellungen der führenden Weltorganisationen Rechnung zu tragen, ein Hinweis auf die jüngsten internationalen Abkommen und Memorandums of Understanding, die die UIC unter anderem mit der Weltbank, der UNECE und der UNESCAP geschlossen hat.

Er schloss mit Worten, die auch als das Motto der Konferenz hätten dienen können: „*Eine solche Konvergenz wäre ein gutes Signal... für eine gute Signal-Konferenz*“.

Verschiedene UIC-Experten hielten Vorträge in einer der sieben Sessions zu den Konferenzthemen, wie *Emilio Maestrini*, Leiter der UIC-Abteilung Bahnsystem, *George Barbu*, UIC-Fachreferent für Signalwesen, der mehrere Sessions moderierte, *Dan Mandoc*, der das Thema Zugbahnfunk präsentierte, und *Cho Ho Kwon* (UIC, Korail) mit einem Beitrag zu „*System Architecture to converge traffic information*“.

Der stellvertretende *Executive Director* der CER, *Libor Lochman* ergriff das Wort, um die europäische Leitidee zu Verkehrsmanagement und Zugsteuerung vorzustellen – ein auf Interoperabilität ausgerichtetes TM&CCS –, und betonte den „Bedarf nach multimodalen Methoden der Verkehrssteuerung“.

In den verschiedenen Sessions, in denen es um Verkehrssteuerung im Allgemeinen ging (ein komplexes System zum Verkehrsmanagement, das in erster Linie auf einer Anweisungsliste hinsichtlich des Zugbetriebs im gesamten Netz beruht), konnten insbesondere die Fragen der Zugortung und Zugvollständigkeit als große Herausforderungen für die Zukunft der CCS-Technologie identifiziert werden. Fruchtbare Diskussionen und interessante Präsentationen boten die Gelegenheit für einen offenen, sachdienlichen und umfassenden Informationsaustausch über den Entwicklungsstand, Technologien, künftige Bedürfnisse, Anforderungen sowie über die Vorstellung von den Signalsystemen der Zukunft. Sowohl technologische als auch menschliche Aspekte waren Teil der Diskussionen und Präsentationen.

Diese Konferenz gab einen Einblick in die Entwicklungstrends und konzentrierte sich dabei schwerpunktmäßig auf strategisch wichtige Themen und das Streben nach besserer Abstimmung. Diverse Signalsysteme wurden vorgestellt, wie PTC (das in den USA eingeführt werden soll), ATACS (Japan), ERTMS (das in einigen europäischen Ländern umgesetzt worden ist, wie für die Thalys-Züge oder italienische Hochgeschwindigkeitszüge, diese Anwendungen wurden auf der Konferenz durch Sprecher von SNCF und RFI präsentiert), GPS, EOT sowie ATC-ATS (*“Automatic Train Stop”* und *“Automatic Train Control”*), das für Pendlerzüge in der Tokioter Metropolregion eingesetzt wird und zur Verbesserung der Sicherheit und Verfügbarkeit beiträgt.

Die nächste Auflage der Konferenz soll 2012 in den USA stattfinden.

---

**KONTAKTE:**

George Barbu  
UIC-Fachreferent für Signalwesen und  
Verantwortlicher für die technischen Inhalte und die  
Organisation der "TM&CCS"-Konferenz  
[barbu@uic.org](mailto:barbu@uic.org)

Béatrice Ségéral  
Konferenzorganisation, UIC  
[segeral@uic.org](mailto:segeral@uic.org)

Liesbeth de Jong  
UIC-Medienbeauftragte  
Tel.: + 33 1 44 49 20 53  
E-Mail: [dejong@uic.org](mailto:dejong@uic.org)