



JÄHRLICHER TÄTIGKEITSBERICHT DES KOORDINATORS

KAREL VINCK

ERTMS-VORHABEN

Brüssel

20. Juli 2007

Inhalt

1.	EINFÜHRUNG	3
2.	ENTWICKLUNGEN IM ZWEITEN TÄTIGKEITSJAHR	4
2.1.	ERTMS-Lenkungsausschuss	4
2.2.	Frachtkorridore	4
2.3.	Finanzielle Aspekte	6
2.4.	Die technische ETCS-Norm	7
2.5.	Öffentlichkeitswirkung	8
3.	PRIORITÄTEN FÜR DAS DRITTE TÄTIGKEITSJAHR	8
3.1.	Frachtkorridore	8
3.2.	EU-Masterplan für die Migration auf das ERTMS	9
4.	SCHLUSSFOLGERUNGEN	9

Dieser Bericht spiegelt die Ansicht des Europäischen Koordinators wider
und greift der offiziellen Haltung der Europäischen Kommission nicht vor.

1. EINFÜHRUNG

Wenn die Eisenbahn jemals gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig sein soll, muss die technologische Entwicklung in den Mittelpunkt gestellt werden. Mit anderen Worten: Der Einsatz modernster Technologien einschließlich des ERTMS wird Kostensenkungen und Verbesserungen in puncto Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, Flexibilität und vor allem Sicherheit zur Folge haben. Der Schienenverkehr ist eine umweltfreundliche und nachhaltige Alternative zum Straßen-, Luft- und Kurzstreckenseeverkehr, aber wenn sich die Eisenbahn ihren Kunden nicht als kostengünstiger alternativer Dienst präsentieren kann, wird sie niemals in der Lage sein, ihren Beitrag zur Deckung des steigenden Beförderungsbedarfs zu leisten, der in Europa zu erwarten ist.

Das strategische Hauptziel wird in der von allen Beteiligten unterzeichneten Vereinbarung beschrieben und ist auch dem ersten Jahresbericht des Koordinators zu entnehmen.

Mit Hilfe des ERTMS kann ein integriertes und intelligentes Schienenverkehrssystem Wirklichkeit werden. Gegenwärtig gibt es in Europa über zwanzig verschiedene Signalgebungssysteme, die miteinander inkompatibel und oft veraltet sind. Die Einführung des ERTMS als einheitlicher europäischer Norm spielt für die Strategie der EU, die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn zu verbessern, eine überaus wichtige Rolle.

Der Koordinator hat vor allem zwei Aufgaben: erstens Vorbereitung der Einführung eines technisch stabilen ERTMS im europäischen Eisenbahnnetz und zweitens Unterstützung eines Modernisierungsprogramms, das bis 2012-2015 auf folgenden sechs großen Frachtkorridoren durchgeführt werden soll:

- A - Rotterdam-Genua
- B - Stockholm-Neapel
- C - Antwerpen-Basel-Lyon
- D - Valencia-Lyon-Ljubljana-Budapest
- E - Dresden-Prag-Budapest
- F - Duisburg-Berlin-Warschau.

Von der Einführung des ERTMS auf diesen Korridoren wird eine deutliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahngüterverkehrs auf diesen Korridoren erwartet, die zwar nur 6 % der Streckenlänge des TEN-V darstellen, aber rund 20 % des europäischen Güterverkehrsaufkommens bewältigen.

Die Umstellung von den vorhandenen Signalgebungssystemen auf das ERTMS ist das schwierigste Problem, das von den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen gelöst werden muss. Der Europäische Koordinator für das ERTMS hat sich bemüht, diesen Prozess so effizient und wirksam wie möglich zu gestalten, und dabei sowohl mit den europäischen Eisenbahnverbänden als auch mit den Verkehrsministerien und Infrastrukturbetreibern der an den Korridoren beteiligten Länder zusammengearbeitet.

2. ENTWICKLUNGEN IM ZWEITEN TÄTIGKEITSJAHR

Im ersten Jahr konzentrierte sich die Tätigkeit des Koordinators auf die Arbeit des durch die ERTMS-Vereinbarung ins Leben gerufenen Lenkungsausschusses (nachfolgend ERTMS-Lenkungsausschuss), insbesondere die Definition der Frachtkorridore und einer Methodik für detaillierte Leistungsstudien. Im zweiten Jahr hat der Lenkungsausschuss wichtige Schritte zur Einrichtung der Frachtkorridore eingeleitet und allgemeine Fragen zur Finanzierung des ERTMS-Vorhabens aufgegriffen. Der Koordinator hat ferner die Anstrengungen der Europäischen Eisenbahnagentur zur Stabilisierung der technischen Norm für das ETCS aktiv unterstützt.

2.1. ERTMS-Lenkungsausschuss

Im März 2005 unterzeichneten die Kommission und die europäischen Eisenbahnverbände (CER, EIM, UIC, UNIFE) eine Vereinbarung mit dem Ziel, innerhalb von 10-12 Jahren einen bedeutenden Teil der transeuropäischen Eisenbahnnetze auf das ERTMS umzustellen. Durch die Vereinbarung wurde auch ein Lenkungsausschuss eingesetzt, der vom Koordinator geleitet wird. Seit dem ersten Jahresbericht hat der Lenkungsausschuss acht Sitzungen abgehalten und sich mit so wichtigen Themen wie der Entwicklung der Frachtkorridore, der Finanzierung der ERTMS-Projekte aus Mitteln des TEN-V und der technischen ETCS-Norm befasst.

2.2. Frachtkorridore

Projektmanagement

Im ersten Jahresbericht wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Einführung des ERTMS und die Optimierung der Leistungsfähigkeit der Frachtkorridore eine geeignete Struktur und Methodik für das Projektmanagement erfordern. Auf Beschluss des ERTMS-Lenkungsausschusses stützt sich die für die einzelnen Korridore zu befolgende Methodik auf eine von den Verkehrsministern der beteiligten Mitgliedstaaten unterzeichnete Absichtserklärung, in der die umfassenden Ziele und die politischen Verpflichtungen genannt und die Programmmanagementstrukturen definiert werden. Zu einer solchen Struktur gehört ein aus Vertretern der Verkehrsministerien zusammengesetzter Exekutivausschuss und ein Lenkungsausschuss, dem die Infrastrukturbetreiber angehören; sie befassen sich mit allen Aspekten der Einführung des ERTMS – sowohl des GSM-R als auch des ETCS – und sind mit der Koordinierung der Studien und Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des betreffenden Korridors betraut. Es ist geplant, dass jeder korridorspezifische Lenkungsausschuss die Eisenbahnunternehmen im Rahmen einer ständigen Arbeitsgruppe in den Entscheidungsprozess einbindet.

- Die Mitgliedstaaten der Korridore A (Niederlande, Deutschland, Schweiz und Italien) und C (Belgien, Luxemburg, Frankreich und Schweiz) hatten bereits bei Vorlage des letzten Berichts eine Absichtserklärung unterzeichnet (am 3. März 2006 bzw. am 9. Juni 2006). Inzwischen haben die Exekutivausschüsse und die Lenkungsausschüsse der beiden Korridore die Arbeit aufgenommen.
- Der Korridor B soll für die Einführung des ERTMS in drei Abschnitte aufgeteilt werden: den nördlichen Abschnitt von Stockholm nach Hamburg, an dem Schweden, Dänemark und Deutschland beteiligt sind, den mittleren Abschnitt in Deutschland und den südlichen Abschnitt von München nach Neapel, an dem Deutschland, Österreich und Italien beteiligt sind. Die Mitgliedstaaten an dem

Korridor sind dabei, eine Absichtserklärung aufzusetzen, und arbeiten am Aufbau der erforderlichen Strukturen, um die konkrete Umsetzung des ERTMS-Vorhabens in Angriff nehmen zu können.

- Die Mitgliedstaaten des Korridors D (Spanien, Frankreich, Italien und Slowenien) haben am 12. Dezember 2006 eine Absichtserklärung unterzeichnet und im April 2007 kam Ungarn als weiterer Unterzeichnerstaat hinzu, so dass der Korridor nun bis Budapest reicht. Der Exekutivausschuss und der Lenkungsausschuss sind eingerichtet worden und haben die Arbeit aufgenommen.
- Die Absichtserklärung für den Korridor E wurde im Mai 2007 von Deutschland, der Tschechischen Republik, Österreich, der Slowakischen Republik und Ungarn unterzeichnet. Rumänien hat kürzlich um Beteiligung am Korridor und dessen Verlängerung bis Bukarest und Constanta ersucht.
- Die Absichtserklärung für den Korridor F, an dem Deutschland und Polen beteiligt sind, ist ausgearbeitet worden und dürfte in Kürze unterzeichnet werden.

Darüber hinaus hat der Koordinator empfohlen, dass jeder Lenkungsausschuss eine Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung (EWIV) bilden sollte, um das Zustandekommen von Durchführungs- und Finanzierungsvereinbarungen zu erleichtern und zu vereinfachen. Für den Korridor C wurde bereits eine EWIV gebildet, die mit der Verwaltung der ERTMS-Projekte und der Beantragung von EU-Fördermitteln betraut ist. Die Gründung der EWIV für den Korridor D steht unmittelbar bevor. Auch für den Korridor A wird die Bildung einer EWIV vorbereitet, der das technische Projektmanagement übertragen werden soll. Die Beantragung von Fördermitteln soll zwar koordiniert werden, die EWIV wird aber nicht am Finanzmanagement von EU-Fördermitteln beteiligt sein. Für den Korridor E ist ebenfalls eine EWIV geplant.

Arbeitsfortschritte

Die vorbereitenden Arbeiten auf den Korridoren, die bereits über die erforderlichen Organisationsstrukturen verfügen, wurden fortgesetzt. Im Zuge dieser Arbeiten wurden detaillierte Geschäftspläne erstellt, die sich mit der Frage befassen, welche Auswirkungen das ERTMS und die anderen Maßnahmen, darunter größere Infrastrukturinvestitionen, auf den Verkehr über die Korridore haben werden. Darüber hinaus wurden für alle Korridore Anträge auf Finanzhilfe im Rahmen des TEN-V ausgearbeitet.

Als Koordinator möchte ich zwei wichtige Ereignisse hervorheben, die im Juni dieses Jahres stattgefunden haben: die Eröffnung des Lötschberg-Tunnels in der Schweiz und der Betuwe-Verbindung in den Niederlanden. Beide Verbindungen sind bereits mit dem ERTMS ausgerüstet und sind integraler Bestandteil des Korridors A.

Aus den Arbeiten an den Korridoren wird ersichtlich, dass die Einführung des ERTMS auf einem Korridor erhebliche Vorteile mit sich bringen kann, wenn sie koordiniert erfolgt und von anderen wichtigen Investitionen und operativen Maßnahmen begleitet ist.

- Beim Korridor A wird die Verdoppelung des Beförderungsvolumens bis 2020, die Steigerung der Verlässlichkeit um 26 % und die Verringerung der Fahrzeit um 20 % angestrebt. In konkreten Zahlen ausgedrückt könnten diese Maßnahmen

dazu führen, dass 28 Milliarden Tonnenkilometer Fracht auf der Schiene statt auf der Straße befördert werden. Das entspricht an jedem Punkt des 1300 km langen Korridors einem LKW mit 26 Tonnen Fracht alle 37 Sekunden, 24 Stunden am Tag und jeden Tag der Woche.

- Beim Korridor C ist das Ziel eine Steigerung des Beförderungsvolumens um 55 % bis 2020 durch Verringerung der Fahrtzeit um 15 % und Reduzierung der Anzahl der Züge mit Verspätungen auf der Strecke Antwerpen-Lyon auf ein Viertel und auf der Strecke Antwerpen-Basel auf die Hälfte. Auf dieser sehr stark genutzten Verkehrsachse, auf der der Schienenverkehr einen Wettbewerbsvorteil haben könnte, würden diese Maßnahmen die Verlagerung von etwa 7 Milliarden Tonnenkilometern von der Straße auf die Schiene ermöglichen. Der gesellschaftliche Nutzen dieser Maßnahmen, die die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs dank geringerem Energieverbrauch und weniger Umweltverschmutzung, höherer Sicherheit und geringerer Verkehrsbelastung erhöhen, wird auf Einsparungen von insgesamt rund 140 Millionen EUR pro Jahr geschätzt.

2.3. Finanzielle Aspekte

TEN-V

Für die Einführung des ERTMS ist eine Finanzhilfe aus Mitteln des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) von größter Bedeutung. Eine Strategie für die zügige Migration auf das ERTMS ist entscheidend, wenn eine kritische Masse erreicht und eine wachsende Zahl der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen veranlasst werden soll, Strecken und Lokomotiven mit dem ERTMS auszurüsten.

Im Mehrjahresprogramm 2007-2013 ist ein Gesamtrichtbetrag von 500 Mio. EUR für die ERTMS-Investitionen vorgesehen, der sich in 250 Mio. EUR für bordseitige und 250 Mio. EUR für streckenseitige Investitionen aufteilt. Die Zuteilung dieses Förderbetrags erfolgt über zwei Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen: die erste mit einem Volumen von 250 Mio. EUR im Jahr 2007, die zweite mit einem Volumen von 250 Mio. EUR in den Jahren 2008/2009. Der Fördersatz für ERTMS-Investitionen beträgt maximal 50 % der zuschussfähigen Projektkosten. Für streckenseitige und bordseitige Investitionen gibt es jeweils spezifische Höchstförderbeträge. Je nachdem, zu welchem Ergebnis die Halbzeitüberprüfung des EU-Haushalts im Jahr 2009 in Bezug auf die TEN-V-Finanzierung gelangt, könnte eine Überprüfung der Mittelzuweisung angebracht sein.

Die Finanzhilfe im Rahmen des TEN-V-Verfahrens kann verschiedene Formen annehmen, die in der Verordnung über die Förderung der transeuropäischen Netze festgelegt sind¹. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Zuschüsse für Studien und Arbeiten, Zuschüsse für Arbeiten im Rahmen von Verfügbarkeitsentgeltregelungen, Zinszuschüsse für Darlehen, einen finanziellen Beitrag für die von der EIB im Rahmen des Kreditgarantieinstruments zu gewährenden Garantien, Risikokapitalbeteiligungen an Investmentfonds oder einen finanziellen Beitrag zu den projektbezogenen Aktivitäten der gemeinsamen Unternehmen.

¹ Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007.

Strukturfonds und Kohäsionsfonds

Vor allem in den neuen Mitgliedstaaten gibt es beträchtliche Finanzierungsmöglichkeiten für das ERTMS aus Mitteln der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds. Gemäß der Entscheidung der Kommission K(2006) 964 vom 28. März 2006 ist die Ausrüstung mit ERTMS/ETCS verbindlich vorgeschrieben, wenn aus den Strukturfonds und/oder dem Kohäsionsfonds Mittel bezogen werden, die über 30 % der Projektgesamtkosten hinausgehen.

Der Koordinator misst dieser Entscheidung größte Bedeutung bei und legt Wert darauf, dass ihre Anwendung in keinem Punkt in Frage gestellt wird. Sie wird die Einführung des ERTMS erheblich beschleunigen, insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten, deren Eisenbahninfrastruktur in den meisten Fällen dringend modernisiert werden muss.

2.4. Die technische ETCS-Norm

Das ERTMS besteht aus zwei Hauptkomponenten:

- GSM-R, das auf der GSM-Technologie basiert, aber spezielle, dem Schienenverkehr vorbehaltene Frequenzen nutzt; dabei handelt es sich um das Funksystem für den Informationsaustausch (Sprache und Daten) zwischen Strecke und Fahrzeug;
- ETCS, das Europäische System für Zugsteuerung und Zugsicherung, bei dem die Geschwindigkeit des Zuges von einem Bordcomputer in Abhängigkeit von den Betriebsmerkmalen der Strecke gesteuert und insbesondere die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kontrolliert wird.

Die technischen Spezifikationen des ETCS sind nunmehr stabil und bilden eine solide Grundlage für die Durchführung von Projekten. Gemeinsam mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) und dem Eisenbahnsektor wurde hart daran gearbeitet, die technischen Spezifikationen des ETCS zu stabilisieren und die in Version 2.3.0 noch enthaltenen Inkompatibilitätsfaktoren zu beseitigen, die vor allem auf die geforderten „Designer Choices“ zurückzuführen waren und Auswirkungen auf die Interoperabilität haben.

Der Koordinator hat die ordnungsgemäße Beseitigung von Fehlern und Unklarheiten in den technischen Spezifikationen aktiv unterstützt. Jeder Fehler und jede Unklarheit, die in einem Projekt festgestellt werden, müssen gemäß einem von der ERA festgelegten Verfahren umgehend der ERA gemeldet und mit allen Beteiligten erörtert werden. Auch wenn sich die Situation bessert, besteht nach wie vor die Tendenz, die Probleme von den Herstellern der bordseitigen und der streckenseitigen Ausrüstung auf lokaler Ebene lösen zu lassen.

Die Konzipierung der künftigen Spezifikation, Version 3.0.0, die bis 2011 fertig gestellt werden soll, setzt natürlich voraus, dass alle Punkte, die in Produkten der Version 2.3.0 zu Inkompatibilität führen könnten, geklärt sind.

In Bezug auf die neue Version 3.0.0 hebt der Koordinator die folgenden Punkte hervor und spricht folgende Empfehlungen aus:

- Jede neue funktionale Anforderung gefährdet die Planung und die Interoperabilität. Die ERA hat bereits eine erste Auswahl getroffen, und nun geht

es darum, die Zahl dieser funktionalen Anforderungen weiter einzuschränken, damit der Zieltermin 2011 realistisch wird.

- Die neue Version der Spezifikation muss rückwärts kompatibel sein, d. h. ein mit Version 3.0.0 ausgerüsteter Zug muss auf einer mit Version 2.3.0 ausgerüsteten Strecke fahren können.
- In den nächsten Monaten wird es zahlreiche Ausschreibungen für die Nachrüstung vorhandener Lokomotiven geben. Diese Lokomotiven werden mit Version 2.3.0 ausgerüstet, viele von ihnen werden jedoch auf Strecken fahren müssen, die mit Version 3.0.0 ausgerüstet sind. Daher sollten die Ausschreibungen eine Kostenobergrenze für die Umrüstung (Upgrade) von 2.3.0 auf 3.0.0 vorschreiben.
- Es gilt, zwischen den verschiedenen Beteiligten (Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und Ausrüstungsherstellern) gegenseitiges Vertrauen aufzubauen. Dabei sollte es insbesondere um den Zeitplan und eine strenge Kostenkontrolle für die Umsetzung des ERTMS gehen.

2.5. Öffentlichkeitswirkung

Um die Kommunikation und den Bekanntheitsgrad des laufenden Vorhabens zur Einführung des ERTMS zu verbessern, wird ein Informationsblatt zum ERTMS herausgegeben. Die erste Ausgabe erschien im April 2007, mit der zweiten Ausgabe ist im Juli zu rechnen. Im Laufe des Jahres 2007 werden 4-6 Ausgaben erscheinen. Das Informationsblatt kann unter der folgenden Internetadresse abonniert werden: http://ec.europa.eu/transport/rail/ertms/index_de.htm.

Der Koordinator hat ferner an einigen wichtigen Veranstaltungen und Tagungen mit verschiedenen Beteiligten aus dem Eisenbahnsektor teilgenommen, um das Fachpublikum des Sektors und die breite Öffentlichkeit über die Fortschritte des ERTMS-Vorhabens auf dem Laufenden zu halten.

3. PRIORITÄTEN FÜR DAS DRITTE TÄTIGKEITSJAHR

Im dritten Tätigkeitsjahr wird sich der Koordinator in erster Linie auf die Stabilisierung und Weiterentwicklung der technischen Normen für das ETCS konzentrieren und des Weiteren seine Unterstützung der Programme zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der Korridore fortsetzen.

Die nationalen ERTMS-Migrationspläne, die im September 2007 von den EU-Mitgliedstaaten vorzulegen sind, müssen anschließend in einen EU-weiten Masterplan integriert werden.

3.1. Frachtkorridore

Die TEN-V-Anträge müssen bis 20. Juli 2007 eingereicht werden. Anschließend wird die Kommission eine Bewertung der eingereichten Vorschläge vornehmen. Der Koordinator wird an der Bewertung der ERTMS-Projektvorschläge mitwirken und die Kommission mit dem Ziel beraten, die Kohärenz der ERTMS-Projekte für die einzelnen Korridore sicherzustellen.

Die Unterstützung für die Arbeit an den verschiedenen Korridoren und die Tätigkeit der jeweiligen Exekutiv- und Lenkungsausschüsse ist überaus wichtig und muss im dritten Tätigkeitsjahr fortgesetzt werden. Die ausstehenden Absichtserklärungen für die Korridore B und F sollten unterzeichnet und die Managementstrukturen geschaffen werden.

Der Koordinator wird weitere unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten für die Investitionen, die auf den Korridoren vorgenommen werden müssen, prüfen.

3.2. EU-Masterplan für die Migration auf das ERTMS

Die EU-Mitgliedstaaten müssen der Kommission spätestens Ende September ihre nationalen ERTMS-Migrationspläne vorlegen. Bis dato hat die Kommission von dreizehn Mitgliedstaaten Entwürfe ihrer nationalen Migrationspläne erhalten. Die Kommission wird in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Mitunterzeichner der Vereinbarung (CER, UIC, UNIFE und EIM) diese nationalen Migrationspläne in einem EU-weiten Masterplan für die Migration auf das ERTMS zusammenfassen.

Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Programme für die Korridore vollständig in den nationalen Plänen enthalten sind und in den EU-Masterplan integriert werden. Auf diese Weise schaffen wir ein effizientes ERTMS-Netz. Es liegt auf der Hand, dass die Vorteile des ERTMS nur dann zum Tragen kommen, wenn ein signifikanter Teil der Strecken und der Lokomotiven mit ERTMS ausgerüstet wird.

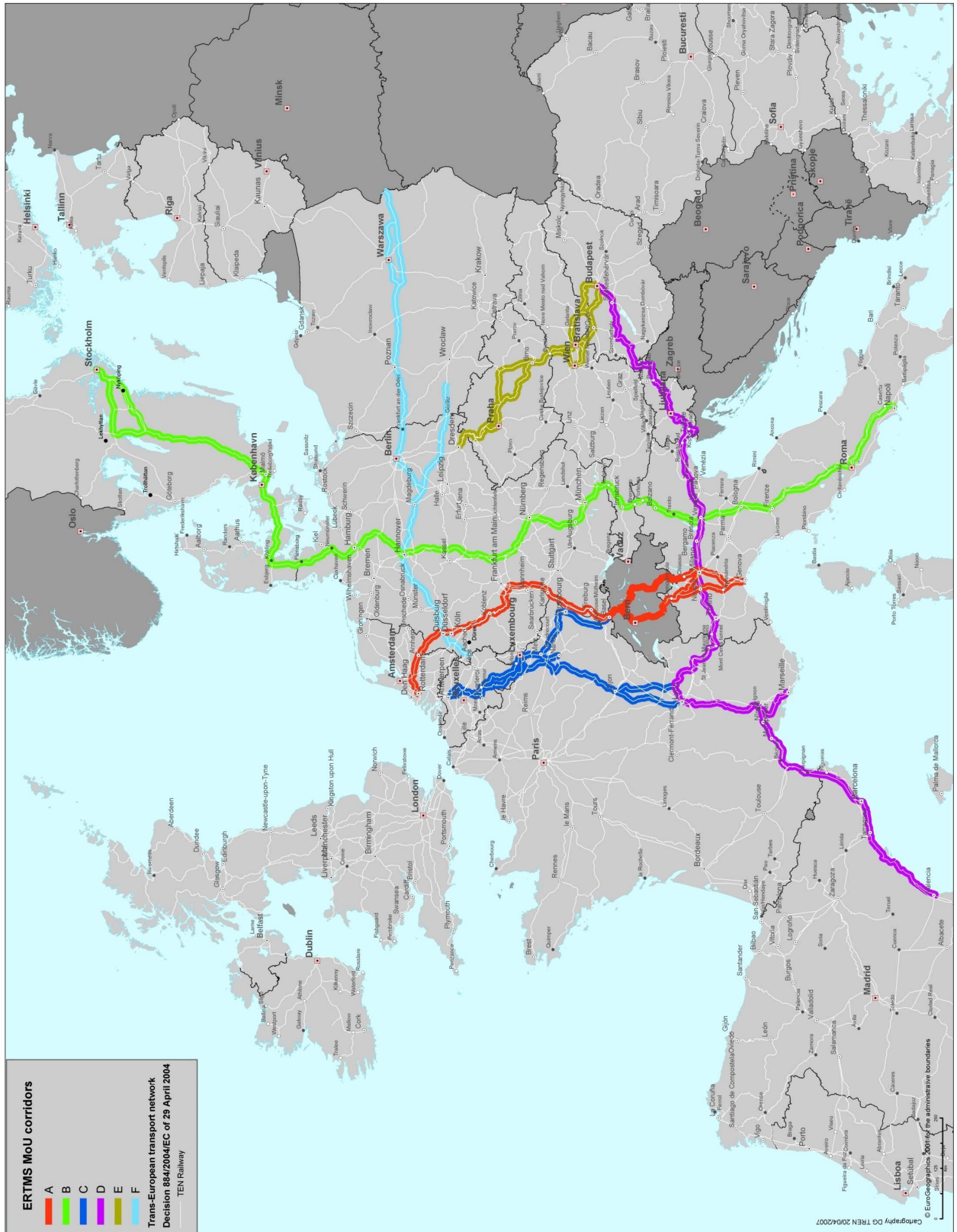
4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Es hat sich gezeigt, dass die Umsetzung des ERTMS durch weitere Maßnahmen ergänzt werden muss, um auf den Frachtkorridoren konkrete Ergebnisse in Bezug auf Kapazität, Zuverlässigkeit, Zeitersparnis und Kostensenkung zu erzielen. Dabei gilt es insbesondere, Infrastrukturengpässe zu beseitigen, die Homologationsverfahren zu vereinheitlichen und die Betriebsvorschriften zu vereinfachen. Das ERTMS kann für sich genommen nur die Interoperabilität gewährleisten; die anderen Maßnahmen sind notwendig, um die allgemeine Abwicklung der Güterverkehrsströme auf den sechs großen Korridoren zu verbessern.

Das dritte Tätigkeitsjahr ist ein wichtiges Jahr; es gilt, konkrete Schritte zu unternehmen, um mit der Umsetzung des ERTMS zu beginnen und die allgemeine Leistungsfähigkeit der Korridore zu verbessern. In technischer Hinsicht sollte der Stabilisierung der Version 2.3.0 und der Entwicklung der Version 3.0.0 weiterhin Vorrang eingeräumt werden. Durch das Zusammenspiel dieser Maßnahmen werden wir eine zügige Migration auf das ERTMS und eine signifikante Modernisierung des Eisenbahngüterverkehrs sicherstellen.

Anhang 1:

Karte der ERTMS-Korridore



Anhang 2:

Zeitplan für die ETCS-Einführung auf den einzelnen Korridoren

Korridor A: Rotterdam – Genua	Rotterdam – Oberhausen: L2 – 2012 Oberhausen – Mannheim: L2 – 2015 Mannheim – Genua: L2/L1 – 2012
Korridor B: Stockholm – Neapel	Stockholm – deutsche Grenze: L1/L2 – 2015 Flensburg – Hannover: L2 nach 2020 Hannover – München: L2 nach 2020 München – Kufstein: wird geprüft Wörgl – Innsbruck: L2 – 2012 Innsbruck – Verona – Neapel: L1/L2 – 2014
Korridor C: Antwerpen – Basel – Lyon	Antwerpen – Bettembourg: L1 – 2012 Bettembourg – Basel: L1 – 2009/2010 Athus – Dijon: L1 – 2014 Dijon – Lyon: L1 – 2016/2017
Korridor D: Valencia – Lyon – Ljubljana – Budapest	Valencia – Tarragona – Port-Bou: L1 – 2011/2014 Barcelona – Perpignan: L1+L2 – 2009 Perpignan – Lyon: L1 – 2012/2016 Lyon – Modena – Turin: L1 – 2014 Turin – Mailand: L1 – 2012 Mailand – Ljubljana: L1 – 2013/2014 Ljubljana – Budapest: L2 – 2008-2013
Korridor E: Dresden – Prag – Budapest	Dresden – Děčín: L2 – 2020 Děčín – Praha – Břeclav: L2 – 2010-2011 Břeclav – Bratislava – Budapest: L1 – 2015
Korridor F: Duisburg – Berlin – Warschau	Deutscher Abschnitt: L2 – 2020 Polnische Abschnitte noch nicht bestätigt.

L1: ERTMS-Anwendungsstufe 1, L2: ERTMS-Anwendungsstufe 2