



JÄHRLICHER TÄTIGKEITSBERICHT DES KOORDINATORS

KAREL VINCK

ERTMS-VORHABEN

Juli 2006

INHALTSVERZEICHNIS

1. STUDIE ZUR ERTMS-EINFÜHRUNG IN SECHS FRACHTKORRIDOREN	4
2. AUSWIRKUNG DER MIGRATION AUF DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN.....	5
3. ORGANISATION DER EINFÜHRUNG NACH EINZELNEN KORRIDOREN	6
4. PRIORITÄTEN FÜR DAS ZWEITE TÄTIGKEITSJAHR.....	6

ANHANG:

Zeitplan für die ERTMS-Einführung in den untersuchten Korridoren.....	8
---	---

Die in diesem Bericht dargelegten Ansichten sind die des Europäischen Koordinators und binden die Europäische Kommission nicht.

Am 20. Juli 2005 benannte die Kommission sechs Europäische Koordinatoren für bestimmte vorrangige Vorhaben des transeuropäischen Netzes und übertrug Herrn Karel Vinck die Koordinierung des vorrangigen Vorhabens ERTMS.

Auf der Grundlage der im März 2005 von der Kommission und den Organisationen des Sektors unterzeichneten Vereinbarung hat der Koordinator seit September letzten Jahres die Arbeiten des ERTMS-Lenkungsausschusses (neun Sitzungen) geleitet. Dieser Gruppe gehören die Vertreter der Unterzeichnerorganisationen der Vereinbarung (CER, EIM, UIC, UNIFE) an. Ihr Ziel ist die Erfüllung der Verpflichtungen, die die jeweiligen Seiten eingegangen sind. Hauptziel der Vereinbarung ist die erfolgreiche Migration des Großteils des transeuropäischen Netzes zum ERTMS binnen 10 bis 12 Jahren.

Grundsätzlich erschien es unabdingbar, die Entwicklung des ERTMS nachhaltig in ein globales, an der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors ausgerichtetes Wirtschaftskonzept einzubinden und das ERTMS als Katalysator für die Entwicklung interoperabler, wettbewerbsfähiger Frachtkorridore einzusetzen. Dieses Konzept wird in nachstehendem Rahmen dargestellt, der das im Einvernehmen mit dem Sektor formulierte Ziel, auf das wir unsere Arbeit stützen, verdeutlicht.

Mit dem Sektor vereinbartes Hauptziel:

Erbringung von Eisenbahndienstleistungen auf europäischer Ebene,

- deren Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den anderen Verkehrsträgern anerkannt ist,
- die in puncto Sicherheit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit hervorragend sind,

unterstützt durch

- ein ehrgeiziges Programm für Investitionen in Infrastruktur und rollendes Material auf der Grundlage einer koordinierten Entwicklung des ERTMS,
- systematische Erforschung der besten Kosten-Nutzen-Relation,
- einen Investitionsplan, der sich ausgewogen auf die Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahngesellschaften, die Mitgliedstaaten und die Europäische Union verteilt.

Vor diesem Hintergrund betrafen die Arbeiten neben der weiteren Umsetzung der Vereinbarung insbesondere folgende Punkte:

- eine genauere Abstimmung mit den Akteuren des Sektors und den sie vertretenden Organisationen über die Ziele und Modalitäten des Vorhabens,
- Förderung des Vorhabens, insbesondere beim Europäischen Parlament im Rahmen des Cramer-Berichts,
- Festlegung der technischen Spezifikationen in Abstimmung mit den Diensten der GD TREN und der Europäischen Eisenbahngesellschaft,
- Erstellung und Überwachung von Korridorstudien,
- spezifischere Fortsetzung der Arbeiten zum Korridor Rotterdam-Genua,
- Ausarbeitung eines Finanzierungsplans für das Bordmaterial,
- punktuelle Unterstützung der ERTMS-Ausrüstung bei bestimmten Hochgeschwindigkeitsprojekten.

1. STUDIE ZUR ERTMS-EINFÜHRUNG IN SECHS FRACHTKORRIDOREN

Rasch erwies sich, dass der Nutzen des ERTMS in den großen Frachtkorridoren unmittelbar zu Tage trat. Um etwa von Rotterdam nach Genua zu fahren, müsste eine Lokomotive heute mit mindestens fünf Signalisierungssystemen ausgerüstet sein, was Studien, Investitionen und spezifische Tests für jeden Lokomotiventyp voraussetzen würde.

Daher hat der Koordinator, wie es dem Ansatz der Vereinbarung entspricht, im Einvernehmen mit den Organisationen des Sektors im September 2005 sechs bedeutende Frachtkorridore als Beispiel ausgewählt (diese sechs Korridore bilden 6 % des Eisenbahnnetzes, durch die jedoch 20 % des Frachtverkehrs laufen). In diesem Rahmen hat der Koordinator folgende Arbeiten veranlasst:

- Festlegung einer Vorgehensweise und eines Zeitplans für die Studien zur ERTMS-Einführung in den Korridoren im September 2005,
- Erstellung der Studien durch die an den sechs Korridoren Beteiligten zwischen September 2005 und März 2006.

Für sämtliche Korridore wurde ein auf 2015 ausgerichteter Migrations-Zeitplan vorgelegt, wobei jedoch manche Streckenabschnitte erst 2020 gebaut werden sollen (siehe Tabelle im Anhang). Auch wenn die Finanzdaten noch ausgefeilt werden müssen, zeichnet sich bei den – gemessenen – Kosten der Migration ein erster Gesamteindruck ab. Für die sechs Korridore wird in der nachstehenden Tabelle eine Schätzung des Investitionsbedarfs für den Zeitraum 2007-2013 vorgelegt:

Fahrzeugseitig: Ausrüstung von 2000 Lokomotiven	450 bis 600
ERTMS-Infrastruktur (ohne neue Strecken – ohne Stellwerke)	
und zwar: Korridor A: Rotterdam - Genua	180
Korridor B: Stockholm – München - Neapel	305
Korridor C: Antwerpen – Basel - Lyon	60
Korridor D: Valencia – Lyon - Ljubljana	100
Korridor E : Dresden - Prag	245
Korridor F : Duisburg – Berlin – Warschau - Terespol	k. A.
Insgesamt (Mio. EUR)	1500 bis 1700

Hinzu kommen noch „Nicht-Korridor-Vorhaben“ (neue Strecken, Umschaltung ganzer Netze und andere Vorhaben von gemeinsamem Interesse).

Gleichwohl werden sich mit einer TEN-Ausstattung von 500 Mio. EUR 50 % der Korridor- und „Nicht-Korridor“-Arbeiten finanzieren lassen, sofern auch Mittel aus den Kohäsionsfonds bei Erfüllung der entsprechenden Förderkriterien zur Verfügung stehen. Somit dürfte sich der Grundbedarf für die Bildung einer kritischen Masse bis ca. 2012 größtenteils mit Mitteln von 500 Mio. EUR und einem Kofinanzierungssatz von 50 % decken lassen.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Einführungsstrategien auf einem Ansatz beruhen, bei dem kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastrukturen mit der Einführung des ERTMS kombiniert werden. Der Erfolg der Operation wird daher auch von der Bereitstellung von TEN-Mitteln und von den Kohäsionsinstrumenten für punktuelle Infrastrukturvorhaben abhängen.

Aus den Schlussfolgerungen dieser Studien geht hervor, dass sich die Leistung des Schienenverkehrs durch Verbesserung der bestehenden Infrastruktur (punktuelle Kapazitätssteigerung, Vereinfachung der Betriebs- und Verwaltungsvorschriften) in Verbindung mit der koordinierten ERTMS-Einführung erheblich steigern lässt, und zwar hinsichtlich

- Fahrzeit (Verringerung um 20 %),
- Kapazität der bestehenden Linien,
- besserer Nutzung der Vermögenswerte (insbesondere der Lokomotiven).

2. AUSWIRKUNG DER MIGRATION AUF DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN

Die Eisenbahnunternehmen erneuern ihren Bestand um etwa 2 % jährlich. Die Lebensdauer der Lokomotiven liegt im Allgemeinen bei über 40 Jahren, weswegen alle neuen Lokomotiven früher oder später auf Linien fahren werden, die mit dem ERTMS ausgerüstet sind. Eine vorhandene Lokomotive mit dem ERTMS auszurüsten, kostet zwei- bis viermal mehr als eine neue auszurüsten. Die Eisenbahnunternehmen sollten daher systematisch neue, mit dem ERTMS ausgerüstete Lokomotiven kaufen. Diese Haltung hat sich jedoch bei den meisten von ihnen bislang noch nicht durchgesetzt. Daher ist es zunächst einmal unerlässlich, dass die Eisenbahnunternehmen das Element ERTMS systematisch in ihre Beschaffungsprogramme einbeziehen und in den Korridoren vorrangig neue, ERTMS-taugliche Lokomotiven einsetzen.

Allerdings reicht die natürliche Erneuerung des Bestands allein nicht aus, um den Bedarf der Korridore bis 2010-2012 zu decken. Daher müssen die Eisenbahnunternehmen die vorhandenen Lokomotiven nachträglich umrüsten („Retrofit“). Die in den sechs Korridoren durchgeführten Studien ergeben einen Bedarf von 2000 auszurüstenden Lokomotiven. Neben den Studien über die Frachtkorridore gilt es auch die Ausrüstung der Hochgeschwindigkeitszüge für die neuen grenzüberschreitenden Verbindungen zu bedenken.

Im Hinblick auf die Vorbereitung der gemeinschaftlichen Förderprogramme 2007-2013 hat der Koordinator seit September 2005 breit angelegte Konsultationen der Eisenbahnunternehmen und der Wirtschaftsvertreter, die das ERTMS liefern, durchgeführt. Diese Konsultationen beruhten auf zwei aufeinander folgenden Dokumenten und führten zu den Empfehlungen von April 2006.

Der vorgeschlagene Plan für das rollende Material soll folgenden drei Zielen gerecht werden:

- Schaffung eines finanziellen Anreizes zur Beschleunigung der Migration (degressive befristete Regelung),

- Einrichtung starker Anreize zur Kostensenkung (Pauschalen und feste Höchstgrenzen),
- Erzielung der auf kurze Sicht größtmöglichen Wirkung im Rahmen eines auf 250-300 Mio. EUR begrenzten Gesamtvolumens.

Diese Gliederung wurde im Detail den Organisationen des Sektors und einzelnen Eisenbahnunternehmen vorgestellt und mit ihnen erörtert. Sodann wurde sie im Mai 2006 der Kommission vorgelegt.

3. ORGANISATION DER EINFÜHRUNG NACH EINZELNEN KORRIDOREN

Das ERTMS muss entlang den Korridoren eingeführt werden, damit ein wirkliches Projektmanagement eingerichtet werden kann.

Da die Mitgliedstaaten und die Infrastrukturbetreiber an diesem Projektmanagement beteiligt sind, wurde die für den Korridor Rotterdam-Genua erstellte Organisation auf die meisten anderen Korridore übertragen. Sie umfasst zwei Ebenen:

- einen Exekutivausschuss, in dem die Ministerien und die beteiligten Behörden vertreten sind und an dem die Leitung der Infrastrukturbetreiber beteiligt ist. Es handelt sich um eine Struktur zur Überwachung des Vorhabens und zur Koordinierung der Finanzierungsentscheidungen der Staaten;
- einen Lenkungsausschuss als permanente Struktur zur fortschreitenden Umsetzung des Vorhabens. Dieser soll von einem Projektleiter geführt werden und könnte sich in Richtung einer EWIV-Struktur entwickeln.

Bislang wurde diese Art der Organisation für den Korridor Rotterdam-Genua (am 3. März 2006 in Bregenz unterzeichnete Absichtserklärung der Minister) und für den Korridor Antwerpen-Basel-Lyon (am 9. Juni 2006 in Luxemburg unterzeichnete Absichtserklärung der Minister) beschlossen. Entsprechende Strukturen sollen auch in weiteren Korridoren geschaffen werden.

4. PRIORITÄTEN FÜR DAS ZWEITE TÄTIGKEITSJAHR

Die kommenden Monate werden im Zeichen mehrerer wichtiger Projektetappen stehen:

- Vorlage der ersten Entwürfe nationaler Migrationspläne
- Beginn der Einführung in den am weitesten fortgeschrittenen Korridoren (Schaffung der Strukturen und Vorbereitung eines detaillierten Plans)
- Vorbereitung der Anträge auf gemeinschaftliche TEN-Finanzhilfen
- Auswahl von (die Infrastruktur oder das rollende Material betreffenden) Vorhaben, für die im Rahmen des Mehrjahresprogramms Finanzhilfen der Gemeinschaft gezahlt werden.

Vor diesem Hintergrund sollen die Koordinierungsmaßnahmen vor allem in folgenden Bereichen fortgesetzt werden:

Zunächst gilt es unbedingt sicherzustellen, dass die Teams in den Korridoren ihre Arbeit unter guten Bedingungen aufnehmen können. Der Koordinator wird zwar nicht unmittelbar in diese Arbeit eingebunden sein, ihren regelmäßigen Fortgang jedoch überwachen; er kann bei Bedarf eingreifen, um bestimmte Entscheidungen zu erleichtern. Ziel ist es, detaillierte Vorhaben auszuarbeiten, die von kompetenten Teams getragen und auf höchster Ebene von den betroffenen Infrastrukturbetreibern unterstützt werden. Ein detailliertes, koordiniertes Vorhaben mit Ablaufplan, Finanzplan und gemeinsamen Ausschreibungsunterlagen und Finanzhilfeanträgen sollte bis zum Sommer 2007 für mindestens vier der sechs derzeit untersuchten Korridore vorliegen.

Zweitens werden zur Erreichung dieses Ziels gemeinsam mit den Organisationen des Sektors Kommunikationsbestrebungen auf drei Ebenen umgesetzt:

- Förderung der Frachtkorridore (insbesondere in Verbindung mit der diesbezüglichen Konsultation der Kommission) und Bedeutung einer größeren Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahngüterverkehrs
- Förderung des ERTMS-Vorhabens als großem europäischem Technologievorhaben unter Berücksichtigung sowohl seiner industriellen Dimension in Europa als auch der weltweiten Verbreitung des ERTMS-Standards
- Förderung jedes Korridors und jedes Eisenbahnunternehmens und Infrastrukturbetreibers auf lokaler Ebene, um die Akteure unmittelbar vor Ort zu mobilisieren und in die Pflicht zu nehmen.

Parallel zu diesen Kommunikationsbestrebungen muss mit dem Sektor ein Dialog über alle mit dem ERTMS verbundenen sozialen Aspekte in Gang kommen. Die Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber, die sich bereits für das ERTMS engagiert haben, sind zu nutzen und bewährte Vorgehensweisen zu würdigen.

Drittens wird der Koordinator die Kommission weiterhin unterstützen und beraten, was die Grundsätze und den Umgang mit den Finanzhilfen der Gemeinschaft für das Vorhaben betrifft, insbesondere im Rahmen der Vorbereitung des Mehrjahresprogramms für das Transeuropäische Netz. In diesem Zusammenhang werden die Arbeiten über die zusätzliche und alternative Finanzierung im Einvernehmen mit der EIB durchgeführt. Schließlich wird der Koordinator darauf bestehen, dass die Interoperabilitätsvorschriften im Allgemeinen und die ERTMS-Einführung im Besonderen bei allen mit Gemeinschaftsmitteln geförderten Eisenbahnprojekten beachtet werden.

ZUSAMMENFASSUNG DER EMPFEHLUNGEN DES KOORDINATORS

- (1) Einbeziehung eines Budgets von 500 Mio. EUR in das MRP 2007-2013, aufgeteilt wie folgt:
 - 250 Mio. für die Kofinanzierung der Bordausrüstung (Prototypen und Serien),
 - 250 Mio. für die ERTMS-Einführung auf bestehenden Strecken, die

bereits mit einem Zugsteuerungs-/Zugsicherungssystem ausgerüstet sind und deren Migration nach einem korridorspezifischen Schema erfolgt

- (2) Sicherstellung eines ausreichenden Beitrags zur ERTMS-Einführung im Rahmen des Kohäsionsfonds
- (3) Aufstellung klarer Regeln entsprechend den Empfehlungen im Anhang bezüglich der für die Bordausrüstung geleisteten Gemeinschaftshilfe
- (4) Vergewisserung, dass der Grundsatz eines 50 %igen Kofinanzierungssatzes für das ERTMS (Schiene und Fahrzeuge) entsprechend dem Vorschlag der Kommission im Rahmen der neuen TEN-Haushaltsordnung festgeschrieben wird
- (5) Förderung einer koordinierten Einführung entlang des Korridors unter Nutzung der Erfahrungen mit dem Korridor Rotterdam – Genua, die unbedingt zu einer Erfolgsgeschichte werden müssen. Dabei bildet das Organisationsmodell des Korridors Rotterdam – Genua aus der Absichtserklärung der Minister einen Anhaltspunkt; es könnte auf die Einführung von EWIV für jeden Korridor hinauslaufen
- (6) Nutzung von Gemeinschaftsmitteln, mit denen gemeinsame Vorhaben mehrerer Mitgliedstaaten entlang eines Korridors mit der Möglichkeit gemeinsamer Ausschreibungen ermöglicht und gefördert werden sollen
- (7) Stärkung der unabhängigen Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur bei der Entwicklung der technischen Spezifikationen und Hinarbeiten darauf, dass sie ihre Rolle als Hüterin der Spezifikationen und der Interoperabilität mit ihren Personal- und Sachmitteln in den nächsten Jahren wirkungsvoll wahrnehmen kann

ANHANG: Zeitplan für die ERTMS-Einführung in den untersuchten Korridoren

L1 : ERTMS Stufe 1

L2 : ERTMS Stufe 2

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	Valencia – Tarragona – Port-Bou: L1 - 2014 Tarragona – Perpignan: L2 – 2009 Perpignan – Lyon: L1 – 2012/2016 Lyon – Modena – Turin: L1 – 2014 Turin – Mailand: L1 – 2012 Mailand – Ljubljana: L1 – 2013/2014
Korridor E: Dresden – Prag – Budapest	Dresden – Děčín: L2: 2020 Děčín – Prag – Břeclav: L2: 2010-2011 Břeclav – Bratislava – Budapest: L1: 2015
Korridor F: Duisburg – Berlin - Warschau - Terespol	deutscher Abschnitt L2: 2020 polnische Abschnitte noch nicht bestätigt