



# **JÄHRLICHER TÄTIGKEITSBERICHT DES KOORDINATORS**

**KAREL VINCK**

## **ERTMS-VORHABEN**

**Brüssel**

**August 2008**

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

## Inhaltsverzeichnis

1.	EINFÜHRUNG.....	3
2.	ENTWICKLUNGEN IM DRITTEN TÄTIGKEITSJAHR .....	4
2.1.	ERTMS-Lenkungsausschuss .....	4
2.2.	Entwicklung der technischen Norm für das ETCS .....	4
2.3.	Frachtkorridore .....	6
2.4.	Finanzierung.....	7
2.5.	Einführung des ERTMS – nationale und EU-weite Pläne .....	8
2.6.	Öffentlichkeitswirkung .....	9
3.	PRIORITÄTEN FÜR DAS VIERTE TÄTIGKEITSJAHR.....	9
4.	SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	10

## 1. EINFÜHRUNG

Der europäische Eisenbahnverkehr geht seit über dreißig Jahren in besorgniserregender Weise zurück, insbesondere im Bereich des Güterverkehrs. In einigen Mitgliedstaaten konnte jedoch in den letzten Jahren ein beachtlicher Fortschritt verzeichnet werden. Durch die Diskussion um den Klimawandel wird der Druck auf das Verkehrssystem allgemein immer größer. Der Eisenbahnverkehr als umweltfreundliches Transportmittel sollte eine Alternative zum Straßen- und Flugverkehr bieten, muss dabei jedoch in der Lage sein, seinen Kunden im Hinblick auf Kosten, Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, Flexibilität und Sicherheit Vorteile bieten zu können. Ohne die Gewährleistung eines herausragenden Dienstleistungsangebots wird es dem Eisenbahnverkehr nie gelingen, zur Bekämpfung des Ungleichgewichts zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und der Berücksichtigung der Probleme, die der Klimawandel aufwirft, beizutragen.

Das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System, ERTMS) ist ein Instrument zur Einrichtung eines integrierten und intelligenten Eisenbahnverkehrssystems in Europa. Derzeit sind in Europa über 20 Signalgebungssysteme im Einsatz, von denen viele veraltet und nicht mit anderen kompatibel sind. Die Einrichtung einer gemeinsamen europäischen Geschwindigkeitskontrolle und eines gemeinsamen Signalgebungssystems auf wichtigen Güterverkehrs- und Hochgeschwindigkeitsstrecken – und schlussendlich dem gesamten Eisenbahnnetz – wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Eisenbahnen erheblich verbessern. Genau dies ist das Ziel des ERTMS.

Das ERTMS setzt sich aus zwei unterschiedlichen Bestandteilen zusammen: dem Mobilfunkkommunikationsnetz GSM-R, das auf der GSM-Technologie basiert, aber nur für die Eisenbahn bestimmte Funkfrequenzen nutzt, um den Informationsaustausch (Sprache und Daten) zwischen Funkstellen auf der Strecke und in den Zügen zu ermöglichen; und dem Europäischen System für Zugsteuerung und Zugsicherung ETCS (European Train Control System), wobei ein Bordcomputer in den Zügen die gefahrene Geschwindigkeit mit den vom Boden übermittelten Daten über die Eigenschaften abgleicht.

Das ERTMS enthält modernste Technik und führt zu einer Reduzierung der Transportkosten sowie zu einer besseren Ausnutzung der Kapazitäten, mehr Pünktlichkeit und Sicherheit. Das System trägt durch die Gewährleistung der Interoperabilität dazu bei, den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu erleichtern. Außerdem trägt es dazu bei, die Schiene zu einer wettbewerbsfähigeren Alternative zum Straßen-, Luft- und Seeverkehr werden zu lassen. Darüber hinaus ist das ERTMS ein wesentliches Element mehrerer vorrangiger Vorhaben innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V).

Das ERTMS ersetzt schrittweise veraltete nationale Systeme und wird auf wichtigen Güterverkehrs- und Hochgeschwindigkeitsstrecken eingeführt. Das höhere Ziel besteht darin, das ERTMS auf das gesamte europäische Eisenbahnnetz auszuweiten: Das System wurde in Europa bis Ende 2007 bereits auf über 2 000 Streckenkilometern installiert, für weitere 20 000 km wurden bereits Aufträge vergeben oder Pläne entworfen.

## **2. ENTWICKLUNGEN IM DRITTEN TÄTIGKEITSJAHR**

Im ersten Jahr konzentrierte sich die Tätigkeit des Koordinators auf die Arbeit des durch die ERTMS-Vereinbarung ins Leben gerufenen Lenkungsausschusses, insbesondere die Definition der Frachtkorridore und einer Methodik für detaillierte Leistungsstudien. Im zweiten Jahr wurden bedeutende Fortschritte bei der Einrichtung der Frachtkorridore und der Klärung allgemeiner Fragen zur Finanzierung des ERTMS-Vorhabens verzeichnet. Außerdem hat der Koordinator die Anstrengungen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zur Stabilisierung der technischen Norm für das ETCS<sup>1</sup> aktiv unterstützt.

Im dritten Tätigkeitsjahr konzentrierte sich ein erheblicher Teil der Tätigkeit des Koordinators weiterhin auf die Stabilisierung der technischen Norm für das ETCS und auf eine Wegbereitung für die Grundlinie 3 des ETCS. Darüber hinaus stand er der Kommission bei der Auswahl der ERTMS-Vorhaben, die im Rahmen des TEN-V-Programms förderfähig wären, beratend zur Seite. Der Koordinator unterstützte auch weiterhin das ganze Jahr hindurch die Einrichtung der Frachtkorridore.

### **2.1. ERTMS-Lenkungsausschuss**

Im März 2005 unterzeichneten die Kommission und die europäischen Eisenbahnverbände eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding/MoU) mit dem Ziel, innerhalb von 10 bis 12 Jahren ein EU-weites Netzwerk kompatibler Eisenbahnkorridore einzurichten. Im Zuge der Absichtserklärung wurde auch ein Lenkungsausschuss eingesetzt, der vom Koordinator geleitet wird. In diesem Tätigkeitsjahr wurden zwischen September 2007 und Mai 2008 sieben weitere Sitzungen abgehalten.

### **2.2. Entwicklung der technischen Norm für das ETCS**

#### **Version 2.3.0d**

Derzeit sind mehrere Verbindungen in unterschiedlichen Mitgliedstaaten in Betrieb, die bereits das ETCS einsetzen, z. B. in Italien, Spanien und Luxemburg. An diesen Projekten sind mehrere Hersteller beteiligt. Die Strecken sind in dieser Form nun seit einigen Monaten, und in mehreren Fällen einigen Jahren, in Betrieb. Gleichzeitig sind in Europa weitere Projekte in Arbeit, insbesondere im Bereich der Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur. Diese Projekte sollen Strecken, die ETCS nutzen, über mehrere Mitgliedstaaten hinweg verbinden (Belgien, Deutschland, die Niederlande, Frankreich und Luxemburg). Dadurch wird ein einziger Zug mit Hilfe des ETCS-Systems auf Gleisen fahren, die sich über diese fünf Länder erstrecken.

Eine Anfang 2007 von den Herstellern durchgeführte Studie hat ergeben, dass gewisse Unklarheiten in den Spezifikationen nicht immer genau gleich interpretiert wurden, sowohl bei Projekten, die seit einigen Monaten liefen, als auch bei Projekten, die noch umgesetzt werden sollten. Daher wurde von der ERA ein sogenanntes Crash-Programm eingeleitet, um die korrekte Interpretation der Spezifikationen festzulegen.

Der Koordinator unterstützte die ERA aktiv bei der Bearbeitung der technischen Fragen und die Kommission bei der Darstellung der Situation gegenüber den Mitgliedstaaten im Ausschuss für Interoperabilität und Sicherheit des europäischen Eisenbahnnetzes. Am

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_en.htm)

23. April 2008 wurde eine Entscheidung der Kommission bezüglich der Version 2.3.0d erlassen.<sup>2</sup> Diese Version gilt als einheitliche und allgemein gültige technische Referenz fest, um die Interoperabilität aller in Europa verwendeten ETCS-Ausrüstungen sicherzustellen.

### **Version 3.0.0**

Im letzten Abschnitt des Tätigkeitsjahres konzentrierte sich der Koordinator auf eine neue Vereinbarung. Diese neue Absichtserklärung ist eine Ergänzung zu der bestehenden, ihr Schwerpunkt liegt jedoch eher auf technischen Aspekten.

Das ERTMS kann nur erfolgreich sein, wenn einerseits eine umfassende technische Kompatibilität zwischen den zehntausenden von Streckenkilometern und den auszurüstenden Zügen besteht und andererseits die Einführung rasch und koordiniert vonstatten geht. Die neue Absichtserklärung trägt diesen beiden grundlegenden Aspekten Rechnung, hauptsächlich durch die folgenden Punkte:

- die Verwendung einer einzigen technischen Grundlinie<sup>3</sup> für alle mit dem ERTMS ausgestatteten Eisenbahnstrecken in der Europäischen Union bis Ende 2012;
- die Bestrebungen, eine Übereinkunft mit den Herstellern zu erzielen, damit diese auf Ersuchen des Kunden Software-Updates in neue Verträge aufnehmen; derzeit beschwerten sich Kunden (Eisenbahngesellschaften und Infrastrukturbetreiber) über die übermäßigen Kosten, die die Hersteller ihnen dafür auferlegen;
- die Übereinkunft über ein Programm, das bis Ende 2012 die Festlegung einer neuen Version der Spezifikationen<sup>4</sup> ermöglicht, und zwar so, dass Züge, die mit dieser neuen Version ausgestattet werden, auch auf Verbindungen, die über die alte Version verfügen, eingesetzt werden können;
- die Verbesserung und Harmonisierung der Prüfverfahren für die Sicherstellung der Kompatibilität und des vorschriftsgemäßen Zustands der Ausrüstungen;
- Beschleunigung der Einführung des ERTMS, insbesondere durch die Annahme eines verbindlichen europäischen Plans und die Ausstattung mit neuen Triebfahrzeugen.

Die Absichtserklärung wurde am 4. Juli 2008 von der Kommission, den europäischen Eisenbahnverbänden CER, EIM, UIC und UNIFE, die auch Unterzeichner der ersten Vereinbarung waren, sowie von der GSM-R Industry Group und der European Rail Freight Association (ERFA) unterzeichnet.

---

<sup>2</sup> ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (2008/386/EG).

<sup>3</sup> Version 2.3.0d der Spezifikationen.

<sup>4</sup> Version 3 der Spezifikationen.

### 2.3. Frachtkorridore

Wie bereits aus dem ersten jährlichen Tätigkeitsbericht des Koordinators hervorging, erfordert die Einführung des ERTMS in den Frachtkorridoren eine angemessene Methodik und geeignete Projektmanagementstrukturen. Zusätzlich zum ERTMS ist für die Leistungsoptimierung der Korridore ein Beseitigen der Infrastrukturengpässe und eine Harmonisierung der operativen Abläufe von Bedeutung.

Der Koordinator konzentriert seine Anstrengungen auf die folgenden Frachtkorridore:

- A – Rotterdam-Genua
- B – Stockholm-Neapel
- C – Antwerpen-Basel-Lyon
- D – Valencia-Lyon-Ljubljana-Budapest
- E – Dresden-Prag-Budapest-Bukarest-Constanta
- F – Aachen-Berlin-Warschau-Terespol

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.

Die bedeutendsten Erfolge, die hinsichtlich der Errichtung der erforderlichen Programmmanagementstruktur seit dem letzten Tätigkeitsbericht verbucht werden konnten, sind folgende: die Unterzeichnung der Absichtserklärung für Korridor F im November 2007 und die Ausweitung von Korridor E auf Rumänien im April 2008. Für die Korridore A, C und D sind nun EWIV gebildet worden.

Im Laufe des Jahres hat der Koordinator mehrere Sitzungen mit der EWIV für den Korridor A abgehalten. Ziel dieser Sitzungen war es, eine Klärung der Situation bezüglich der technischen Anforderungen für die Umsetzung von ETCS auf den deutschen und Schweizer Abschnitten des Korridors A bis 2012 bzw. 2015 herbeizuführen. Die DB und die SBB sind der Ansicht, dass eine Version der ERTMS/ETCS-Spezifikationen einschließlich harmonisierter Bremskurven und beschränkter Überwachung bis zum Jahr 2009 gesetzlich verankert werden muss, damit die Frist bis zum Jahr 2012 eingehalten werden kann. Der Koordinator hat den Vorschlag unterbreitet, den Fortschritt hinsichtlich der Grundlinie 3 gegen Ende 2008 zu analysieren, damit die Kommission auf der Grundlage der Analyse eine vorläufige Version verabschieden kann. Dabei handelt es sich jedoch nicht um die bevorzugte Vorgehensweise.

Korridor B ist der einzige Korridor, dessen Länder (Dänemark, Deutschland, Italien, Österreich und Schweden) noch keine Übereinkunft bezüglich der Absichtserklärung gefunden haben. Daher bestehen für diesen Korridor noch keine Managementstrukturen. Im Juni 2008 fand eine Sitzung mit Herrn Vinck und Herrn Van Miert mit der DB und dem deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städteentwicklung statt, um den

Entwicklungsfortschritt bezüglich des Korridors B voranzutreiben und die hohe Priorität des vorrangigen Projekts Nr. 1 im Rahmen des TEN-V in Deutschland zu bestärken.

Bei den anderen Korridoren werden in Bezug auf alle drei Aspekte Fortschritte verzeichnet.

## **2.4. Finanzierung**

### **Finanzierung der ERTMS-Projekte aus Mitteln des TEN-V**

Eine finanzielle Unterstützung aus den Haushaltsmitteln des TEN-V ist für eine rasche Migration zum ERTMS entscheidend. Dies ist von so großer Bedeutung, da ein Großteil der Einführung des ERTMS so schnell wie möglich vollzogen werden muss, damit so wiederum immer mehr Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen Gleise und Lokomotiven mit dem ERTMS ausstatten können.

Im Rahmen des Mehrjahresprogramm 2007 bis 2013 für TEN-V wurde ein Richtbetrag in Höhe von 500 Mio. EUR für Investitionen in das ERTMS reserviert. Die erste Ausschreibung wurde im Jahr 2007 veröffentlicht, die zweite wird für Anfang 2009 erwartet. Der Fördersatz für ERTMS-Investitionen beträgt maximal 50 % der zuschussfähigen Projektkosten. Die Kommission hat gemeinsam mit dem Koordinator spezifische Höchstförderbeträge für streckenseitige und bordseitige Investitionen festgelegt.

Insgesamt wurden im Rahmen der ersten Ausschreibung 49 ERTMS-Projekte eingereicht, von denen vier unter dem Feld Vorrangige Vorhaben der Ausschreibung neu klassifiziert wurden und eines nicht förderfähig war. Für die 44 ausgewerteten Projekte beliefen sich die Beantragungen auf insgesamt 1,5 Mrd. EUR (1,2 Mrd. EUR für streckenseitige (80 %) und 300 Mio. EUR für bordseitige Förderungen (20 %)).

Die Empfehlung des Koordinators wurde bei der Auswahl der zu unterstützenden Projekte durch die Kommission berücksichtigt. Eine besondere Aufmerksamkeit wurde Vorschlägen zuteil, die gemeinsam oder auf kohärente Weise von verschiedenen Mitgliedstaaten oder von Organisationen eingereicht wurden, an denen unterschiedliche Infrastrukturbetreiber verschiedener Mitgliedstaaten beteiligt sind. In diesem Rahmen wurden Projekte, die von den sechs Frachtkorridoren eingereicht wurden, besonders berücksichtigt.

Aufgrund der großen Nachfrage und der hohen Qualität der Projekte mussten die in der Ausschreibung festgelegten Höchstförderbeträge streng angewendet und die Ausgereiftheit und EU-Dimension der Projekte sorgfältig berücksichtigt werden. Bei der Auswertung der Vorschläge wurde eine Reihe von allgemeinen Kriterien angewandt: Die Projektaktivitäten sollten im Zeitraum zwischen 2007 und 2008 beginnen und sollten bis zum Jahr 2012 (für streckenseitige Projekte) bzw. bis zum Jahr 2009 (für bordseitige Projekte) abgeschlossen sein. Selbst bei Anwendung dieser strengen Kriterien war es notwendig, den Richtförderbetrag auf 271,59 Mio. EUR anzuheben.

### **Beitrag des privaten Sektors zur Finanzierung der Frachtkorridore**

Die Vorteile des ERTMS können nur voll ausgeschöpft werden, wenn Infrastrukturengpässe beseitigt werden und Maßnahmen ergriffen werden, um die operativen Verfahren entlang der Korridore zu harmonisieren. Nach der Analyse der

finanziellen Anforderungen der sechs Frachtkorridore hat der Koordinator Überlegungen angestellt, wie die notwendige Finanzierung aufzubringen sei, die vor allem bezüglich der Infrastrukturengpässe zur Verbesserung der Korridore erforderlich ist. Es haben bereits vorläufige Gespräche mit einigen Finanzinstitutionen stattgefunden, um Möglichkeiten zur Erbringung der notwendigen Finanzierung zu untersuchen.

## **2.5. Einführung des ERTMS – nationale und EU-weite Pläne**

In den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung ist vorgeschrieben, dass jeder Mitgliedstaat einen nationalen Plan für die Umsetzung des ERTMS zu entwerfen hat. Auf der Grundlage dieser Pläne hat die Kommission einen EU-Masterplan zu entwickeln. Die Mitgliedstaaten mussten diese nationalen Pläne bis zum 28. September 2007 bei der Kommission einreichen. In den nationalen Plänen muss dargelegt werden, wie die Mitgliedstaaten den schrittweise erfolgenden Übergang von der bestehenden Situation zur geplanten Situation gestalten möchten, in der das ERTMS über ein breites Netzwerk hinweg eingesetzt wird.

Nach dem Erhalt dieser nationalen Pläne zur Einführung des ERTMS hat die Kommission eine öffentliche Konsultation organisiert, die die Entwicklung eines EU-Masterplans fördern sollte und drei verschiedene Optionen enthielt, die einander nicht notwendigerweise ausschlossen:

- Option A: ein freiwilliger Plan zur ERTMS-Einführung mit Ausrichtung auf den Ausbau der Korridore. Die nationalen Pläne werden in einem Dokument zusammengefasst, das nicht verbindlich ist. Die Koordination erfolgt lediglich auf der Ebene der Korridore.
- Option B: ein verbindlicher Plan zur ERTMS-Einführung für Strecken mit erneuerter Signalgebung. Die Ausrüstung mit dem ERTMS wäre für alle Strecken des konventionellen Eisenbahnverkehrs im transeuropäischen Netz (TEN) sowie für neue TEN-Strecken bei Erneuerung der Signalgebung verbindlich.
- Option C: ein verbindlicher Plan zur ERTMS-Einführung auf der Grundlage eines Zielwertes für die Einführung. Die Mitgliedstaaten müssen Einführungspläne mit Zielwerten vorlegen (beispielsweise 3 % des transeuropäischen Netzes im Jahr und/oder bestimmte Schlüsselkorridore). Auf dieser Grundlage wird ein verbindlicher europäischer Einführungsplan ausgearbeitet.

Die Kommission hat insgesamt 29 Antworten erhalten – 12 von Mitgliedstaaten und 17 von Interessengruppen aus dem indirekten oder direkten Bereich des Eisenbahnsektors. Die Mehrheit der Befragten sprach sich für Option C aus, die die Einführung eines rechtlich verbindlichen Einführungsplans vorsieht.

Parallel zur öffentlichen Konsultation hat die Kommission die nationalen Umsetzungspläne geprüft und eine konsolidierte Version erstellt, um das Ausmaß der ERTMS-Einführung entlang des europäischen Netzes bis zu den Jahren 2012, 2015 und 2020 abschätzen zu können. Bei der Analyse ergaben sich eine Reihe von Lücken oder fehlender Verbindungen im ganzen Netzwerk, die häufig an nationalen Grenzen auftreten. Die Maßnahmen der EU werden sich auf dieses Problem konzentrieren, da die Beseitigung potentieller fehlender Verbindungen für die Gewährleistung einer koordinierten Umsetzung entlang der Korridore von Bedeutung ist.



Im nächsten Schritt sucht die Kommission gemeinsam mit dem Koordinator auf direktere Weise das Gespräch mit den relevanten Akteuren, um die wichtigsten fehlenden Verbindungen im Netz ermitteln zu können. Anschließend wird die Kommission mit den Mitgliedstaaten bilaterale Gespräche führen, um einen europäischen Umsetzungsplan auszuarbeiten. Dieser Plan soll aus einem Kernnetz bestehen, für das die Umsetzung des ERTMS verbindlich wäre, und zwar zu den bestimmten Zielterminen (2012, 2015, 2020 sowie ein Termin, bis zu dem das gesamte transeuropäische Netz mit dem ERTMS ausgerüstet sein soll).

## **2.6. Öffentlichkeitswirkung**

Das Informationsblatt des ERTMS SIGNAL wurde weiterhin veröffentlicht. Im Jahr 2007 wurden zwei weitere Ausgaben veröffentlicht, im Jahr 2008 vier. Der Schwerpunkt von SIGNAL lag auf der derzeitigen Entwicklung des Fortschritts und der Umsetzung des ERTMS. Die letzte Ausgabe des Informationsblatts war der Unterzeichnung der neuen Absichtserklärung gewidmet und enthielt einen vom Koordinator verfassten Artikel. SIGNAL dient auch als wertvolle Plattform für Interessengruppen. Die Juliausgabe enthielt beispielsweise einen Artikel von Herrn Paolo Costa, Mitglied des Europäischen Parlaments und Vorsitzender des Ausschusses des Europäischen Parlaments für Verkehr und Fremdenverkehr.

Der Koordinator hat darüber hinaus an einer Reihe wichtiger Veranstaltungen und Konferenzen mit verschiedenen Interessengruppen aus dem Eisenbahnsektor teilgenommen, um die Sachverständigen aus dem Eisenbahnsektor und die allgemeine Öffentlichkeit bezüglich des Fortschritts des ERTMS-Projekts auf dem Laufenden zu halten. Als die Kommission die Entscheidung bezüglich der Version 2.3.0d erließ, wurde zu diesem Anlass eine Pressekonferenz veranstaltet, um die Bedeutung dieses Schrittes für die Gesamteinführung des ERTMS in Europa zu betonen.

## **3. PRIORITÄTEN FÜR DAS VIERTE TÄTIGKEITSJAHR**

Im vierten Tätigkeitsjahr wird der Koordinator seine Anstrengungen auf die Überwachung des Fortschritts der Entwicklung der Aspekte konzentrieren, die in der neuen Absichtserklärung festgelegt wurden. Für die Entwicklung der Grundlinie 3 wurden eindeutige Meilensteine festgelegt, die eingehalten werden müssen, um die endgültige Frist im Jahr 2012 zu erfüllen. Für die Verbesserung der Prüfverfahren müssen ebenfalls verschiedene Maßnahmen ergriffen werden.

Der Koordinator wird natürlich weiterhin die Programme zur Leistungsoptimierung der Korridore unterstützen. Korridor B bleibt der einzige Korridor ohne Absichtserklärung. Daher sollte dieser Korridor genauer analysiert werden, um zu ermitteln, welche Maßnahmen ergriffen werden könnten, damit in Bezug auf diesen Korridor im nächsten Tätigkeitsjahr erhebliche Fortschritte erzielt werden können.

Die Kommission entwirft derzeit einen europäischen Plan zur ERTMS-Einführung auf Grundlage der Analyse der nationalen Umsetzungspläne. Obwohl der europäische Einführungsplan mit den Mitgliedstaaten erörtert wird, die den Plan auch formell annehmen werden, ist auch der Eisenbahnsektor beteiligt und wird im Rahmen des ERTMS-Lenkungsausschusses angehört.

Die Finanzierungsbeschlüsse für die ausgewählten ERTMS-Projekte aus Mitteln des TEN-V werden im Laufe des Herbstes 2008 verabschiedet. Gleichzeitig ist es wichtig, die Prioritäten für die Finanzierung im Rahmen der nächsten Ausschreibung für ERTMS-Projekte festzulegen, die Anfang 2009 veröffentlicht werden soll. Der Koordinator spricht Empfehlungen zu den Finanzierungsprioritäten aus, die dann im ERTMS-Lenkungsausschuss erörtert werden.

Sobald die Projekte angelaufen sind, müssen unbedingt geeignete Folgemaßnahmen eingeleitet werden, um die Projektumsetzung zu überwachen. So wird sichergestellt, dass die technischen Lösungen, die im Rahmen des Projekts umgesetzt werden, mit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität vereinbar sind. Die Kommission hat eine Ausschreibung für die Bereitstellung externer technischer Unterstützung veröffentlicht, um die Umsetzung des ERTMS-Projekts besser überwachen zu können. Die Folgemaßnahmen müssen in enger Zusammenarbeit mit der Exekutivagentur für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T EA) und mit der ERA durchgeführt werden.

#### **4. SCHLUSSFOLGERUNGEN**

Im dritten Tätigkeitsjahr wurde ein bedeutender Schritt im Bereich der ERTMS-Einführung getan, nämlich die Entscheidung der Kommission bezüglich der Version 2.3.0d der ETCS-Spezifikationen. Dadurch kann das System europaweit eingeführt werden, während eine umfassende Interoperabilität über das gesamte Netz hinweg gewährleistet werden kann. Ein weiterer wichtiger Schritt bestand in der Unterzeichnung der neuen Absichtserklärung, die durch die hohe Beteiligung aller betroffenen Interessengruppen den Weg für die Grundlinie 3 der ETCS-Spezifikationen ebnet.

Die Arbeit an den Korridoren schreitet weiter voran und die Kommission konnte eine finanzielle Unterstützung für die ERTMS-Einführung in all diesen Korridoren gewähren.

Die Arbeit am europäischen Plan zur ERTMS-Einführung ist nach Einreichung der nationalen Umsetzungspläne weiter fortgeschritten, und die Kommission wird in Kürze verbindliche Ziele für die ERTMS-Einführung in Europa vorschlagen.

Insgesamt war das dritte Tätigkeitsjahr von erheblicher Bedeutung, und wichtige Schritte wurden im Bereich des ERTMS ergriffen. Dennoch müssen wir den Druck aufrechterhalten und die vereinbarten Ziele und gemeinsamen Fristen für die ERTMS-Umsetzung erreichen, um die übergeordneten Ziele in Form einer höheren Kapazität, größeren Verlässlichkeit und verbesserten Sicherheit von ERTMS umsetzen zu können.