



Herrn
Bundesminister Andreas Scheuer MdB
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
11030 Berlin

per Mail: min@bmvi.bund.de

29. März 2021

Umrüstung von Zugfunkanlagen auf störfeste GSM-R Funkmodule

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

in den vergangenen Jahren wurden auf EU-Ebene zahlreiche Richtlinien beschlossen, die die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr verbessern sollen. Als Branche arbeiten wir in enger Abstimmung mit Ihrem Haus aktiv an der praktischen Umsetzung. Teil dieses nötigen Transformationsprozesses ist die Umrüstung von Schienenfahrzeugen auf einheitliche technische Standards. Das betrifft unter anderem die Umrüstung von Zugfunkanlagen, die sehr kostenintensiv ist. Die zentralen Finanzierungsbausteine des Bundes sind dabei die

„Richtlinie zur Förderung des Austauschs bestehender GSM-R-Funkmodule gegen störfeste GSM-R-Funkmodule oder zum Einbau von entsprechenden Filtern vom 11. April 2019“

sowie die zugehörige

„Änderung der Richtlinie zur Förderung des Austauschs bestehender GSM-R-Funkmodule gegen störfeste GSM-R Funkmodule oder zum Einbau von entsprechenden Filtern vom 9. Juli 2020“

mit denen die Umrüstung der Zugfunkanlagen von Eisenbahnfahrzeugen auf sog. „**störfesten Zugfunk**“ mit bis zu 100 Prozent der Kosten gefördert wird.

Mit diesem wegweisenden Förderinstrumentarium konnten inzwischen viele Fortschritte bei Umrüstung und Vereinheitlichung der Technik erzielt werden. Auch begrüßen wir Ihre Initiative, den fahrzeugseitigen Zugfunk „störfest“ zu machen. So ist durch die starke Unterstützung Ihres Hauses der sog. Modultausch, der die einfachere und überwiegende Umrüstvariante darstellt, auf einem sehr

Bundesarbeitsgemeinschaft der
Aufgabenträger des SPNV
Frank Zerban
Hauptgeschäftsführer
Wilmsdorfer Str. 50/51
10627 Berlin
T 030 81616099-0
zerban@bag-spnv.de

Überwachungsgemeinschaft
Gleisbau – Vereinigung für
spurgebundene Verkehrssysteme
Bernd Kaiser
Hauptgeschäftsführer
Adolfsallee 59
65185 Wiesbaden
T 0611 99948-10
kaiser@UEGG.de

Verband der Bahnindustrie in Deutschland
Dr. Ben Möbius
Hauptgeschäftsführer
Universitätsstraße 2
10117 Berlin
T 030 206289-10
moebius@bahnindustrie.info

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Martin Schmitz
Geschäftsführer Technik
Kamekestraße 37 – 39
50672 Köln
T 0221 57979-123
schmitz@vdiv.de

guten Weg. Auch Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zu technischen Lösungsmöglichkeiten konnten inzwischen durchgeführt und dokumentiert werden. Aber auch die intensive und gute Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden (ERA und EBA) bei der Abstimmung von standardisierten Änderungsunterrichtungen möchten wir hier beispielhaft nennen.

Unsere Branche steht uneingeschränkt zu einer ehrgeizigen Umrüstung als bedeutendem Beitrag zur digitalen Epoche und für ein gutes Reiseerlebnis mit schnellem Internet. Den Förderrahmen wissen wir dem Grunde und der Finanzierungslinie nach sehr zu schätzen.

Wir müssen aber weiterhin deutlich machen, dass eine Umrüstung der gesamten in Deutschland eingesetzten Fahrzeugflotte innerhalb eines Jahres prozessual objektiv nicht umsetzbar ist. Trotz aller Unterstützung und Ambition der Branche braucht der Prozess von der Antragsstellung, der Genehmigung und der Beschaffung über die Bereitstellung der Fahrzeuge, den Einbau, die Prüfung und die Inbetriebnahme bis hin zur Zulassungsbestätigung und Abrechnung eine gewisse Zeit, so dass es unmöglich ist, die gesamte Flotte in einem Jahr umzurüsten. Da die aktuelle Förderrichtlinie nur einen Gesamtumbau finanziert, werden aus zeitlichen Gründen spätestens ab Sommer keine weiteren Anträge mehr gestellt werden können und somit drohen die Umbaubemühungen zum Erliegen zu kommen.

Darüber hinaus stehen Herausforderungen für uns als Branche an, um auch die Sonderfälle bearbeiten und umrüsten zu können. Denn nur wenn alle Fahrzeuge umgerüstet sind, ist ein Freischalten der angestrebten höheren Mobilfunkleistung möglich. Besonders relevant ist, dass nicht bei allen Fahrzeugen eine Umrüstung der vorhandenen Zugfunkgeräte möglich ist, sondern oftmals ein *vollständiger*, also langwieriger und kostenintensiver Austausch von Zugfunkanlagen vorgenommen werden muss. Das betrifft rund 800 bis 1.000 Fahrzeuge im deutschen Eisenbahnnetz. Die Problematik besteht in der Herausforderung, dass die oben genannten Förderkataloge in diesen Fällen oft *nicht* greifen können. Denn der Förderzeitraum ist hier zu kurz angesetzt und auch der Förderhöchstbetrag ist im Falle eines Austausches unzureichend. So kann es bis zur Bereitstellung eines neuen Zugfunkgerätes bis zu einem Jahr dauern. Die Gründe hierfür sind vielfältig:

- Der Austausch von ganzen Zugfunkanlagen unterliegt gemäß geltenden gesetzlichen Bestimmungen der Pflicht der Zulassung des Schienenfahrzeugs. Dem vorgelagert ist ein aufwändiger Prozess der ingenieurtechnischen Integration und behördlichen Nachweisführung. Nach dem im „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ (u.a. DB, EBA, VDB, BMVI) dargelegten Ablaufverständnis nimmt dieser sogar bis zu 24 Monate in Anspruch. Zudem ist die dafür erforderliche Expertise hochspezialisiert. Hier sind insbesondere Fahrzeuge zu nennen, bei denen Zugfunk und Fahrzeugleittechnik bzw. das Zugsicherungssystem ETCS miteinander integriert sind.
- Für den Gerätetausch ist im BMVI und beim EBA zur sog. „Förderung im Ausnahmefall“ ein zweistufiges Antragsverfahren zu durchlaufen, das rund drei Monate in Anspruch nimmt; von der Erstantragstellung bis hin zur Rechtswirksamkeit der Förderbescheide.

- Beschaffungen dürfen frühestens zum Zeitpunkt dieser Rechtswirksamkeit eingeleitet werden. Je nach Auftragsvolumen erfordert dies wiederum öffentliche Ausschreibungen, deren Fristen einzuhalten sind. Somit können in diesen Fällen Materialbestellungen erst ca. zwei bis drei Monate nach Erhalt des Förderbescheides erfolgen.
- Die Zugfunkanlagen für die erste Montagephase sind keine Lagerware. Lieferzeiten von derzeit mindestens 3 Monaten müssen berücksichtigt werden.
- Die Umrüstung kann bei *jedem* Fahrzeug je nach Typ und Baureihe mehrere Tage dauern.
- Fahrzeuge können grundsätzlich nicht zu beliebigen Zeitpunkten aus dem Betrieb genommen werden.

Erschwerend kommt hinzu, dass die ursprüngliche Voraussetzung, die Umrüstungen an den Fahrzeugen seien in *allen* Fällen genehmigungsfrei, noch nicht bestätigt ist und somit weitere Verlängerungen der Umrüstungszeiträume nicht ausgeschlossen werden können. Hier ist derzeit davon auszugehen, dass zumindest für Lokomotiven mit ETCS-Ausrüstung, die beispielsweise von deutschen und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen grenzüberschreitend im Güterverkehr eingesetzt werden (sog. Korridorloks), nicht nur neue Genehmigungen erforderlich werden, sondern u.U. auch das Zugsicherungssystem ETCS dem geltenden Regelwerk entsprechend angepasst werden muss. Dies erfordert voraussichtlich umfangreiche Umbauten mit entsprechend großem Zeitbedarf für die Erarbeitung der entsprechenden technischen Lösung und den zugehörigen Komponentenlieferungen, der derzeit noch nicht genau zu beziffern ist. Für die Fahrzeugtypgenehmigung für das erste Fahrzeug muss darüber hinaus eine bis zu fünf-monatige Bearbeitungsdauer nach seiner Umrüstung und bis zu einem Monat für jedes weitere umgerüstete Fahrzeug angesetzt werden. Neben dem Zeitbedarf sind auch die erforderliche Nachweisführung und Begutachtung sehr kostenintensiv.

Die beschriebene Situation betrifft vor allem kleine Unternehmen, weil hier im Regelfall nicht baugleiche Fahrzeuge (unterschiedliche Baureihen) betrieben werden und somit eine hohe Anzahl an Begutachtungen und Genehmigungen erforderlich sind. Die dadurch drohenden, nicht förderfähigen zusätzlichen Kosten sind vielerorts nicht tragbar. Dies kann aus heutiger Sicht auch nicht durch die vom EBA mit Fachmitteilung 11/2021 vom 09.02.2021 aufgezeigte Möglichkeit von Haltergemeinschaften kompensiert werden.

Ferner zeichnet sich bereits das Risiko ab, dass ausländische Eisenbahnen, die in Deutschland Verkehre durchführen und erst spät über die Fördermöglichkeiten Kenntnis erlangten – beispielsweise über die Vorabinformation der DB Netz AG zur Technischen Netzzugangsbedingungen (TNB) 2023 – gegen die TNB-Änderungen Einspruch einlegen und damit den Prozess im Sinne der Diskriminierungsfreiheit in Frage stellen könnten.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, unsere Branche arbeitet mit voller Kraft für eine Umrüstung mit Tempo und Ambition, aber auch mit realistischem Timing. Der geschilderten Situation könnte mit einer einfachen **Verlängerung des Förderzeitraums** um ein Jahr und mit einer **Aufhebung der Begrenzung des Förderhöchstbetrages** begegnet werden. Eine Fristverlängerung bis Ende 2022 würde

ein erfolgreiches Ergebnis sichern und ist auch konform zu den vertraglichen Verpflichtungen der Mobilfunknetzbetreiber. Hilfreich wäre darüber hinaus, wenn durch Ihr Haus Übergangsregelungen für solche Fahrzeuge festgeschrieben werden könnten, für die eine Umrüstung aufgrund ihrer verbleibenden Restlaufzeit unwirtschaftlich ist und die nicht auf Hauptstrecken eingesetzt werden.

Über eine Rückmeldung und Ihre Unterstützung würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen



Bernd Kaiser
Hauptgeschäftsführer
Überwachungsgemeinschaft Gleisbau –
Vereinigung für spurgebundene Verkehrssysteme



Dr. Ben Möbius
Hauptgeschäftsführer
Verband der Bahnindustrie
in Deutschland



Oliver Wolff
Hauptgeschäftsführer
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen



Frank Zerban
Hauptgeschäftsführer
Bundesarbeitsgemeinschaft
der Aufgabenträger
des SPNV