ETCS-Umrüstung: Finanzierungslücke ab 2030 befürchtet

Artikel vom **6. November 2026**
Service und Dienstleistungen

Der ZVEI warnt vor einer Finanzierungslücke bei der digitalen Umrüstung von Schienenfahrzeugen. Die garantierte Förderung für ERTMS und ETCS endet 2030, viele Projekte laufen jedoch länger. Gefordert wird Planungssicherheit bis 2037.



(Bild: KI generiert)

Ab 2030 könnte die Anschlussfinanzierung zahlreicher digitaler Umrüstungsprojekte im Schienenverkehr offen sein. Hintergrund ist die Förderrichtlinie zur Ausrüstung von Bestandsfahrzeugen mit ERTMS, dem European Rail Traffic Management System, sowie ETCS, dem European Train Control System. Die garantierte Förderung nach dieser Richtlinie endet 2030. Gleichzeitig hat das Bundesverkehrsministerium in seiner Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einen Ausrüstungs- und Finanzierungsbedarf von 5,5 Milliarden Euro bis 2037 ermittelt. Der ZVEI fordert deshalb, im Bundeshaushalt

Verpflichtungsermächtigungen mit Fälligkeiten bis 2037 in dieser Höhe vorzusehen. Aus Sicht des Verbands brauchen Fahrzeughalter schon beim Start mehrjähriger Projekte die Sicherheit, dass die Finanzierung nicht während der Laufzeit endet. Andernfalls fehle eine verlässliche Grundlage für heutige Investitionen und langfristige Verträge.

Flottenumrüstung braucht Planungssicherheit Bei der Nachrüstung wird zunächst ein Fahrzeug einer Baureihe als Prototyp umgerüstet und geprüft. Dieses sogenannte First-of-Class-Fahrzeug dient als Referenz. Erst nach seiner Zulassung kann die gesamte Baureihe nachgerüstet und eingesetzt werden. Wirtschaftlich wird die Investition laut Mitteilung jedoch erst durch die Umrüstung der gesamten Flotte. Damit hängen Prototyp und Serienumrüstung unmittelbar zusammen. Wenn die Förderung nur bis 2030 garantiert ist, viele Umrüstungsprojekte aber darüber hinausreichen, entsteht für Fahrzeughalter ein Risiko: Sie müssen früh Verträge schließen und Investitionen anstoßen, ohne sicher zu wissen, ob die späteren Projektphasen finanziell abgesichert sind. **Richtlinie erlaubt längere Laufzeiten** Die aktuelle Förderrichtlinie lässt Projektlaufzeiten über ihre Geltungsdauer hinaus zu. Entscheidend sind aus Sicht des Verbands jedoch ausreichende Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre nach 2030. Das EU-Beihilferecht steht einer längerfristigen Absicherung nach den Angaben aus der Mitteilung nicht entgegen. Zugleich verweist die Presseinformation auf den Stand des Rollouts in Deutschland: Weniger als zwei Prozent der Bundesschienenwege sind mit dem System ausgerüstet. Luxemburg sei dagegen vollständig ausgestattet, das Schweizer Normalspurnetz weitgehend. Weitere Informationen stellt der Verband online bereit.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag