



# Pressemitteilung

06. September 2023

## BVMB fordert Unterstützung für Bahnbaunternehmen

Neues ETCS-System verursacht hohe Kostenbelastungen

*Die Deutsche Bahn modernisiert. Ein wichtiger Baustein, damit künftig auf dem bestehenden Schienennetz mehr Züge schneller fahren können, ist das so genannte ETCS, ein europäisches Zugsicherungssystem. Es soll langfristig die herkömmlichen Signale ablösen und die Absicherung direkt durch die Technik im jeweiligen Zug gewährleisten. Auf Strecken, die für dieses System ertüchtigt sind, bedeutet das aber auch, dass die Fahrzeuge der Bahnbaunternehmen für dieses Betriebssystem umgerüstet werden müssen. „Das ist pro Lok oder Fahrzeug allerdings mit immensen Kosten für die Bahnbauunternehmen verbunden“, erklärt Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB). Er fordert insoweit entsprechende Zuschüsse und Finanzierungshilfen durch den Staat. „Es kann nicht sein, dass die Bauunternehmen bluten müssen, weil der Bund seine Eisenbahnbetriebssysteme optimiert“, so Gilka.*

### Umrüstung der Fahrzeuge kostet mehrere Millionen Euro für ein Bahnbau-Unternehmen

Die DB Netz AG hat angekündigt, bis 2028 bereits Teile der hochfrequentierten, so genannten Hochleistungskorridore, auf das ETCS-System umstellen zu wollen. Das bedeutet zugleich, dass die bisherigen Sicherungssysteme mit herkömmlichen Signalanlagen bis dahin abgeschaltet werden. Bei ETCS (European Train Control System) handelt es sich um einen Sicherheitsstandard, der künftig europaweit einheitlich beim Eisenbahnverkehr gelten soll. Statt Signalanlagen an den Gleisen, die die einzelnen Blöcke absichern und die Zugfolgen regeln, werden dann die jeweiligen Triebfahrzeuge direkt mit der erforderlichen Sicherheitstechnik ausgestattet. Künftig kommunizieren auf ETCS-Strecken also die Züge selbst untereinander. Die herkömmliche Signaltechnik wird damit überflüssig und abgebaut.

Die Umstellung bedeutet, dass alle Triebfahrzeuge, die auf solchen ETCS-Strecken verkehren, mit dieser Sicherungstechnik ausgestattet sein müssen – also auch Baufahrzeuge wie Stopfmaschinen, Triebfahrzeuge für Arbeitszüge und ähnliche Einheiten. „Die Bahnbauunternehmen müssen somit ihre Bestandsfahrzeuge entsprechend umrüsten lassen, und das ist wahrlich keine kostengünstige Aktion“, erläutert Michael Gilka von der BVMB. Die Aufrüstung der Fahrzeuge des entsprechenden Maschinenparks eines Bauunternehmens könne dann je nach dessen Struktur schnell bis zu mehreren Millionen Euro kosten.



Vor diesem Hintergrund fordert die BVMB eine vollumfängliche Förderung dieser nötigen Umstellungen. „Wir begrüßen es, dass die Bahn endlich modernisiert und einen kürzeren Fahrzeugtakt mit mehr Zügen pro Zeiteinheit ermöglicht. Aber das kann nicht zu Lasten der Bahnbauer gehen“, betont Gilka. Wenn sie die Kosten für die Umrüstung ihrer Fahrzeuge selbst tragen müssten, könnten Sie diese auch nicht in irgendeiner Form umlegen. „Das geht dann schlicht an die Substanz dieser Unternehmen“, warnt Gilka weiter. Die BVMB fordert deshalb von der Bundesregierung sehr kurzfristig nach dem Verursacherprinzip ein entsprechendes vollumfängliches Förderprogramm zur Entlastung der Bauunternehmen, damit diese auch zeitgerecht ab 2028 auf den betreffenden Strecken, zur Sicherstellung der geplanten Generalsanierungen, weiter arbeiten können.

## RA Dirk Stauf

Bundesvereinigung Mittelständischer  
Bauunternehmen e.V.  
Königswinterer Straße 329  
53227 Bonn  
Tel.: 0228 91185-16  
E-Mail: [stauf@bvmb.de](mailto:stauf@bvmb.de)

**BVMB**

Die BVMB ist ein bundesweit tätiger, tarifpolitisch ungebundener Wirtschaftsverband, der die Wirtschafts-, Markt- und Wettbewerbsinteressen seiner mittelständischen Mitgliedsunternehmen auf politischer Ebene sowie gegenüber Auftraggebern aus allen Baubereichen vertritt. Bereits seit 1964 setzt sich die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) für die Interessen der mittelständischen Bauwirtschaft ein. Unsere Mitgliedsunternehmen erwirtschaften mit ihren insgesamt mehr als 250.000 Mitarbeitern ein Umsatzvolumen von rund 30 Mrd. Euro pro Jahr. Aufgrund der Strukturen unserer Mitgliedsunternehmen – von kleineren und größeren – bis hin zu sehr großen Straßen-, Brücken-, Hoch-, Erd-, Gleisbau- oder Bahnsicherungsunternehmen sowie deren Lieferanten, deckt die BVMB einen Großteil des Spektrums der deutschen Bauwirtschaft ab.

**Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.**  
**Wir I(i)eben Mittelstand**

