



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bekanntmachung der Richtlinie zur Förderung des Austauschs bestehender GSM-R-Funkmodule gegen störteste GSM-R-Funkmodule oder zum Einbau von entsprechenden Filtern

Vom 11. April 2019

Für die Durchführung des sicheren Eisenbahnverkehrs bedarf es eines bahneigenen Mobilfunksystems. Dieses bahneigene System GSM-R stellt die interne bahnbetriebliche Kommunikation (insbesondere den Notruf) sicher und ist als Übertragungsmedium in der Regel Voraussetzung für das europäische Zugsicherungssystem ETCS. Für das System GSM-R werden aktuell Frequenzen in unmittelbarer Nähe zum 900-MHz-Frequenzbereich des öffentlichen Mobilfunks genutzt.

Aufgrund dieser unmittelbaren Nähe der Frequenzbereiche kommt es zu Störungen in den GSM-R-Endgeräten (so genanntes Blocking, Nebenbandaussendungen, Intermodulationseffekten und Kombinationen aus den genannten Effekten). Insbesondere wenn von einem Netzbetreiber des öffentlichen Mobilfunks ein breitbandiger Übertragungsstandard (z. B. LTE) im 900-MHz-Band genutzt wird, können vermehrt Störungen in den GSM-R-Endgeräten der Eisenbahnverkehrsunternehmen entstehen.

Um diese Störungen zu vermeiden, existieren Absprachen zwischen den Netzbetreibern des öffentlichen Mobilfunks und dem Betreiber des GSM-R-Netzes. Kern dieser Absprachen ist, neben organisatorischen Festlegungen, die Festlegung von Maßnahmen zur Vermeidung, Erkennung und Beseitigung von Störungen, wie zum Beispiel die Reduktion der Sendeleistung für Signale des öffentlichen Mobilfunks bzw. ein Mindestabstand zwischen einer Basisstation des öffentlichen Mobilfunks und einer Eisenbahnstrecke.

Diese Maßnahmen sind zwar geeignet, Störungen beim System GSM-R zu vermeiden, sie sind jedoch einer zeitgemäßen Versorgung von Bahnstrecken mit Diensten des öffentlichen Mobilfunks abträglich.

Um diesem Problem zu begegnen, hat die Europäische Kommission mit der Verordnung 2016/919 vom 27. Mai 2016 eine aktualisierte technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ (ZZS) des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union angenommen (kurz: TSI ZZS 2016). GSM-R-Endgeräte, die dieser TSI entsprechen, sind gegenüber den Signalen des öffentlichen Mobilfunks ausreichend störfest. Bestehende Zugfunkeinrichtungen, die vor der verbindlichen Anwendung der TSI ZZS 2016 in Betrieb genommen worden sind, genießen jedoch Bestandsschutz.

Mit der Förderung nach dieser Richtlinie soll ein Anreiz geschaffen werden, bestehende GSM-R-Endgeräte durch den Austausch von Funkmodulen oder die Nachrüstung eines Filters zu ertüchtigen, so dass sie der TSI ZZS 2016 entsprechen und gegenüber den Signalen des öffentlichen Mobilfunks ausreichend störfest sind.

§ 1

Förderziel und Zwecksetzung

(1) Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) Zuwendungen für die Förderung von Maßnahmen zur Erhöhung der Störfestigkeit von Zugfunkgeräten (Cab radio) des Systems GSM-R. Dadurch wird die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs gewährleistet, eine effiziente und störungsfreie Frequenznutzung sichergestellt und die Voraussetzungen geschaffen, damit Eisenbahnstrecken besser mit Diensten des öffentlichen Mobilfunks versorgt werden können.

(2) Ziel ist es, eine Umrüstung von bis zu 20 000 Triebfahrzeugen im Laufe von vier Jahren zu erreichen.

(3) Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

§ 2

Gegenstand der Förderung

(1) Gegenstand der Förderung sind Maßnahmen zur Erhöhung der Störfestigkeit von

- a) Zugfunkgeräten des Systems GSM-R, die fest in Eisenbahnfahrzeugen verbaut oder dazu bestimmt sind und/oder
- b) Datenfunkgeräten (ETCS data only radio – EDOR) des Systems GSM-R, die fest in Eisenbahnfahrzeugen verbaut sind und deren zugehörige ETCS-Ausrüstung für den Betrieb in Deutschland geeignet ist (TSI ZZS 2016/919 Tabelle A 2.2 oder neuer).



(2) Die geförderten Maßnahmen müssen dazu bestimmt sein, mindestens ein Niveau der Störfestigkeit zu erreichen, welches der Norm ETSI TS 102 933-1 V2.1.1 (2015-06) oder der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI ZZS 2016/919) entspricht.

§ 3

Zuwendungsempfänger

(1) Antragsberechtigt zur Gewährung einer Zuwendung sind Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die zum Verkehr im deutschen Netz zugelassen sind und die zur Gewährleistung der Sicherung, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen mit Zugfunkgeräten und/oder Datenfunkgeräten im Sinne von § 2 Absatz 1 auszurüsten sind.

(2) Zuwendungen werden nur gegenüber solchen Empfängern bewilligt, bei denen eine ordnungsgemäße Geschäftsführung gesichert erscheint und die in der Lage sind, die Verwendung der Mittel bestimmungsgemäß nachzuweisen.

§ 4

Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

(1) Zuwendungen können nur für die Nachrüstung im Sinne von § 2 Absatz 1 dieser Richtlinie gewährt werden, wenn

- a) die Inbetriebnahmegenehmigung für das deutsche Netz für betroffene Eisenbahnfahrzeuge vor dem 5. Juli 2016 erteilt worden ist oder

- b) die Inbetriebnahmegenehmigung für das deutsche Netz seit dem 5. Juli 2016 aufgrund einer Ausnahmegenehmigung nach § 5 oder § 9 Absatz 8 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung für ein Zugfunkgerät erteilt worden ist, das einer früheren TSI entspricht.

(2) Zuwendungen können ferner nicht für Nachrüstungen im Sinne von § 2 Absatz 1 dieser Richtlinie gewährt werden, falls eine dritte Stelle bereits eine Zuwendung für den gleichen Zweck bewilligt hat oder bewilligen wird.

§ 5

Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

(1) Die Zuwendung wird als Projektförderung gewährt. Die anzuwendenden allgemeinen Nebenbestimmungen ergeben sich aus § 6 dieser Richtlinie, sie werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids.

(2) Antragsstellern, die über ein geordnetes Rechnungswesen im Sinne der Nr. 2 der Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten – LSP – (Anlage zur Verordnung PR Nr. 30/53 vom 21. November 1953 – Bundesanzeiger Nr. 244 vom 18. Dezember 1953) in der jeweils geltenden Fassung verfügen, wird die Zuwendung als Zuschuss zu den zuwendungsfähigen Kosten gewährt (Anteilfinanzierung).

(3) Antragsstellern, die die Voraussetzungen des Absatz 2 nicht erfüllen, wird die Zuwendung als Zuschuss zu den zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt (Anteilfinanzierung).

(4) Der Zuschuss beträgt 50 % der zuwendungsfähigen Kosten bzw. Ausgaben, höchstens jedoch 3 000 Euro pro umgerüstetem GSM-R-Endgerät.

(5) Zuwendungsfähig sind Kosten bzw. Ausgaben, die unmittelbar der Umrüstung zuzurechnen sind. Dies betrifft Kosten bzw. Ausgaben für

- a) den Erwerb und die Lieferung der nachzurüstenden Komponenten,
- b) den gegebenenfalls notwendigen Ausbau nicht störfester Komponenten einschließlich deren fachgerechter Entsorgung,
- c) die Installation der nachzurüstenden Komponenten einschließlich Hilfsmaterial für die Installation (außer Werkzeug),
- d) die Projektplanung und -administration,
- e) mit der unmittelbaren Umrüstung verbundene Messungen und Prüfungen,
- f) die Dokumentation der Umrüstung,
- g) das Einholen der Genehmigungen, die für den Betrieb der umgerüsteten Endgeräte in Deutschland erforderlich sind.

(6) Nicht zuwendungsfähig sind Kosten bzw. Ausgaben für

- a) die Überführung von Eisenbahnfahrzeugen und
- b) Stillstandzeiten der Eisenbahnfahrzeuge.

§ 6

Sonstige Zuwendungsbestimmungen

(1) Im Fall des § 5 Absatz 2 werden die allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten) herangezogen.

(2) Im Fall des § 5 Absatz 3 werden die allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) herangezogen.



(3) Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

§ 7

Verfahren

(1) Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Projektträger oder eine Behörde aus ihrem Geschäftsbereich beauftragen (Bewilligungsbehörde).

(2) Zuwendungsanträge können nach entsprechendem Aufruf (Förderaufruf) eingereicht werden. Mehrere Aufrufe sind möglich. Mit dem Förderaufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge (Termine für die Antragstellung, Antragsweg, Umfang der Antragsunterlagen, gegebenenfalls Muster) bekannt gegeben.

(3) Die Bewilligung erfolgt durch schriftlichen Zuwendungsbescheid und wird für ein oder mehrere Eisenbahnfahrzeuge gegenüber dem jeweiligen Halter ausgesprochen. Für ein Eisenbahnfahrzeug kann höchstens ein Bewilligungsbescheid erlassen werden. Die Gewährung erfolgt in der Reihenfolge des Antragseingangs. Für den Zeitpunkt des Antragseingangs ist das Eingangsdatum des vollständigen und bescheidungsreifen Antrags maßgeblich. Unvollständige oder fehlerhafte Anträge führen nicht zur Frist- und Rangwahrung.

(4) Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt nach dem Nachweis der abgeschlossenen Umrüstung nachschüssig auf ein Konto der Antragstellerin/des Antragstellers. Bei umfangreichen Umrüstungsprojekten können mit der Bewilligungsbehörde Teilzahlungen für bereits vollständig abgeschlossene Teilprojekte vereinbart werden, die jeweils eine bestimmte Anzahl von Eisenbahnfahrzeugen umfassen. Für den Verwendungsnachweis bei Teilprojekten gelten Absatz 6 Satz 1 und 2 entsprechend.

(5) Nach Abschluss eines Umrüstungsprojekts ist der Bewilligungsbehörde ein Nachweis der Verwendung der Zuwendung entsprechend den nach § 6 anzuwendenden allgemeinen Nebenbestimmungen vorzulegen. Der entsprechende Sachbericht kann sich vereinfachend auf einen standardisierten Prozess für die Umrüstung beziehen. Die Bewilligungsbehörde kann insbesondere bei Umrüstungsprojekten, bei denen die Zuwendung weniger als 25 000 Euro beträgt, weitere vereinfachende Regelungen im Zuwendungsbescheid treffen.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

§ 8

Geltungsdauer

(1) Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

(2) Diese Richtlinie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2021 außer Kraft.

Berlin, den 11. April 2019

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Dr. Miethaner