
Neues aus dem VDMT

84. VDMT – Tagung vom 15. – 17. März 2024 in Aachen/Schierwaldenrath

Volker Wente

Themen

1. **ETCS/FRMCS**
2. **Nachforderung Trassenpreise 2017/18 und 2018/19 durch DB Netz AG**
3. **Infrastrukturanschlussverträge DB/NE**
4. **Korridorsanierung DB InfraGO**
5. **„Tag der Schiene“**
6. **Dies und das**
7. **Zu guter Letzt**

1 ETCS/FRMCS

ETCS-Fortschritt lässt auf sich warten

GSM-R wird durch FRMCS abgelöst

- **DB InfraGO AG plant, die gesamte herkömmliche Zugsicherung durch ETCS abzulösen**
- **Finanzierung von ETCS durch den Bund nicht gesichert**
 - Bisher stehen nur Mittel für den „Digitalen Knoten Stuttgart“ bereit
 - Aufgrund zahlreicher auch technischer Schwierigkeiten verzögert sich das Projekt bereits
 - McKinsey aktualisiert die ursprüngliche Studie aus 2018
 - Damals prognostizierter (Netto-) Finanzbedarf von 32 Mrd. € wird erheblich steigen
 - Ergebnisse werden im 2. Quartal 2024 erwartet
- Haushaltsengpässe lassen zeitnahe Ausfinanzierung nicht ohne weiteres erwarten
 - Insb. Finanzierung der Fahrzeugausrüstung nach wie vor ungeklärt
- **VDMT vertritt Rechtsauffassung, dass Nachrüstung vollumfänglich öffentlich finanziert werden muss**
 - Oder es sind betriebliche Alternativen ohne ETCS-Ausrüstung zu entwickeln
- **Ein weiteres Problem tritt hinzu:**
 - GSM-R ist abgekündigt und wird durch „Future Railway Mobile Communication System (FRMCS)“ ersetzt

GSM-R Obsoleszenz in 2035, aber erst 2027 vollständige FRMCS-Spezifikation von FRMCS

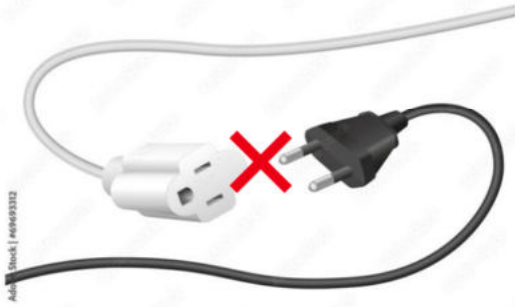


Vielfältige Gründe für die fehlenden Kompatibilität zwischen ETCS und FRMCS



 Hardware

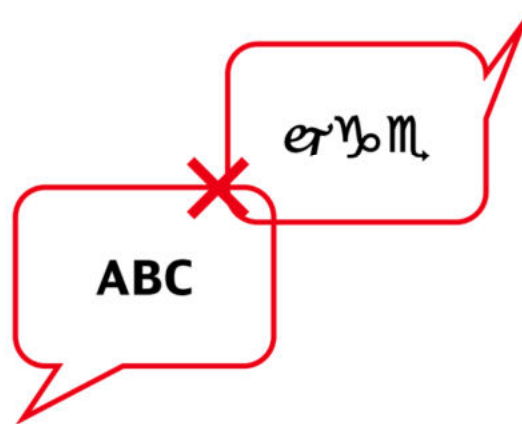
Steckerproblem



Die Hardware von ETCS (SV 1.0-2.1) und FRMCS sind nicht miteinander kompatibel

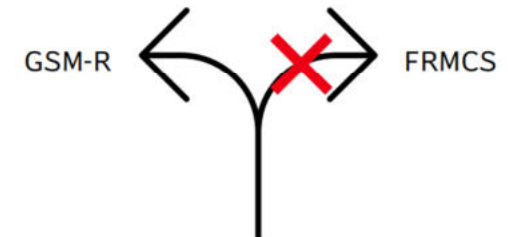
 Software

Sprachproblem



Die Software von ETCS (SV 1.0-2.1) und FRMCS können nicht miteinander kommunizieren.

Auswahlproblem



Informationsverarbeitungs- und Entscheidungslogik fehlen in den SV 1.0-2.1

Technische und finanzielle Schwierigkeiten sind aber kein Grund zur Entwarnung

- **Es gibt europarechtliche Verpflichtungen**

- Technisch ist ETCS in Deutschland nicht erforderlich, wird aber faktisch von der EU verlangt

- ETCS ermöglicht DB InfraGO jedoch, die Erneuerung der Sicherungstechnik der öffentlichen Hand aufzubürden

- Abgängige Systeme wie GSM-R müssen allerdings erneuert werden

- **Kostendruck und Finanznot öffentlicher Kassen werden eher dazu führen, Einsparungen bei „nicht notwendigen“ Ausgaben zu suchen**

- Museums- und Touristikbahnen sind gerade im Fahrzeugsektor besonders kostenträchtig

- Gut 10 % aller in Deutschland auf dem DB-Netz verkehrender Fahrzeugbaureihen wird ausschließlich historisch oder touristisch genutzt.

- **Sonderproblem: Anschluss von NE-Infrastruktur**

- **Fazit:**

- **der Zeitplan wird schwer zu halten sein, aber die Umrüstung wird – vielleicht abgespeckt – kommen**

- **Wachsamkeit tut Not**

2 Nachforderung Trassenpreise 2017/18 und 2018/19 durch DB Netz AG

Kein neuer Sachstand

- **Rechtliche Stellungnahme des VDMT kommt zum Ergebnis, dass überwiegende Gründe gegen einen Anspruch der DB InfraGO AG sprechen**
 - Stellungnahme liegt den Mitgliedern, den Anwälten der betroffener Bahnen und informell der BNetzA vor
- VDMT hat DB InfraGO AG – Vorstand Dr. Nagl mit der Bitte um Überprüfung angeschrieben
 - Antwort steht noch aus, ob sie kommt, ist fraglich
- Vermutlich wird DB InfraGO AG die Beträge einklagen
 - Aktuell wird gemahnt
- VDMT freut sich über Sachstandsmeldungen einzelner Mitglieder

3 Infrastrukturanschlussverträge DB/NE

Begriff der „Anschlusseinrichtung“ weiter ungeklärt erste Urteile werden erwartet

- Nach § 13 Abs. 2 AEG trägt anschlussgewährende Eisenbahn „die laufenden Kosten“ insb. für Instandhaltung der Anschlusseinrichtung
- **Rechtsauffassung DB InfraGO:**
 - Anschlusseinrichtung ist nur die Anschlussweiche und nur dann, wenn sie auf DB-eigenem Grund liegt
- **Rechtsauffassung VDMT:**
 - Gesamtheit aller Einrichtungen, die aufgrund gesetzlicher Vorschrift oder den „anerkannten Regeln der Technik“ für die ordnungsgemäße Funktionsfähigkeit der Anschlusseinrichtung notwendig ist
 - Für Einrichtungen, die die anschlussgewährende Eisenbahn aus Eigentinteresse ohne gesetzliche Pflicht verlangt, trägt sie die gesamten Kosten
- **Folge am Beispiel Tausch der Anschlussweiche:**
 - **DB:** Tausch der Weiche ist Ersatz, also hälftige Kostenteilung
 - **VDMT:** Tausch ist, weil nur ein - allerdings teures - Verschleißteil getauscht wird, Instandhaltung, Kosten trägt anschlussgewährende Eisenbahn
- **Rechtsstreite hierüber sollen bereits anhängig sein**

4 Korridorsanierung DB InfraGO

Um die Verkehrswende zu schaffen, müssen wir in der Infrastruktur andere Wege gehen

Darum kann es ein „Weiter so“ in der Infrastruktur nicht geben

Das Verkehrsvolumen steigt

Noch nie waren mehr Personen und Güter auf unserem Schienennetz unterwegs wie heute



Die Infrastruktur ist überaltert

Durch überalterte und unterfinanzierte Infrastruktur wächst das hochbelastete Netz weiter



Die Pünktlichkeit ist auf Rekordtief

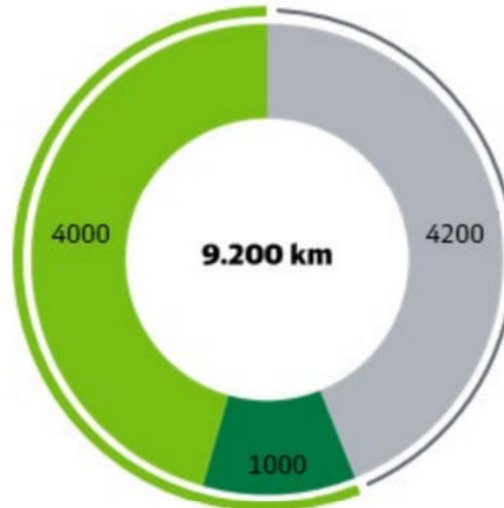
Qualitätsprobleme sind heute deutlich spürbar, Potenziale für kundenfreundliches Bauen werden nicht ausgeschöpft



Generalsanierung von über 4.000 km Streckennetz bis 2030 - Aus dem hochbelasteten Netz wird das neue Hochleistungsnetz



Hochleistungsnetz in 2030
[in Strecken-Km]



- Generalsanierung
- Zustandsnote ≤ 2
- Instandhaltung

Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

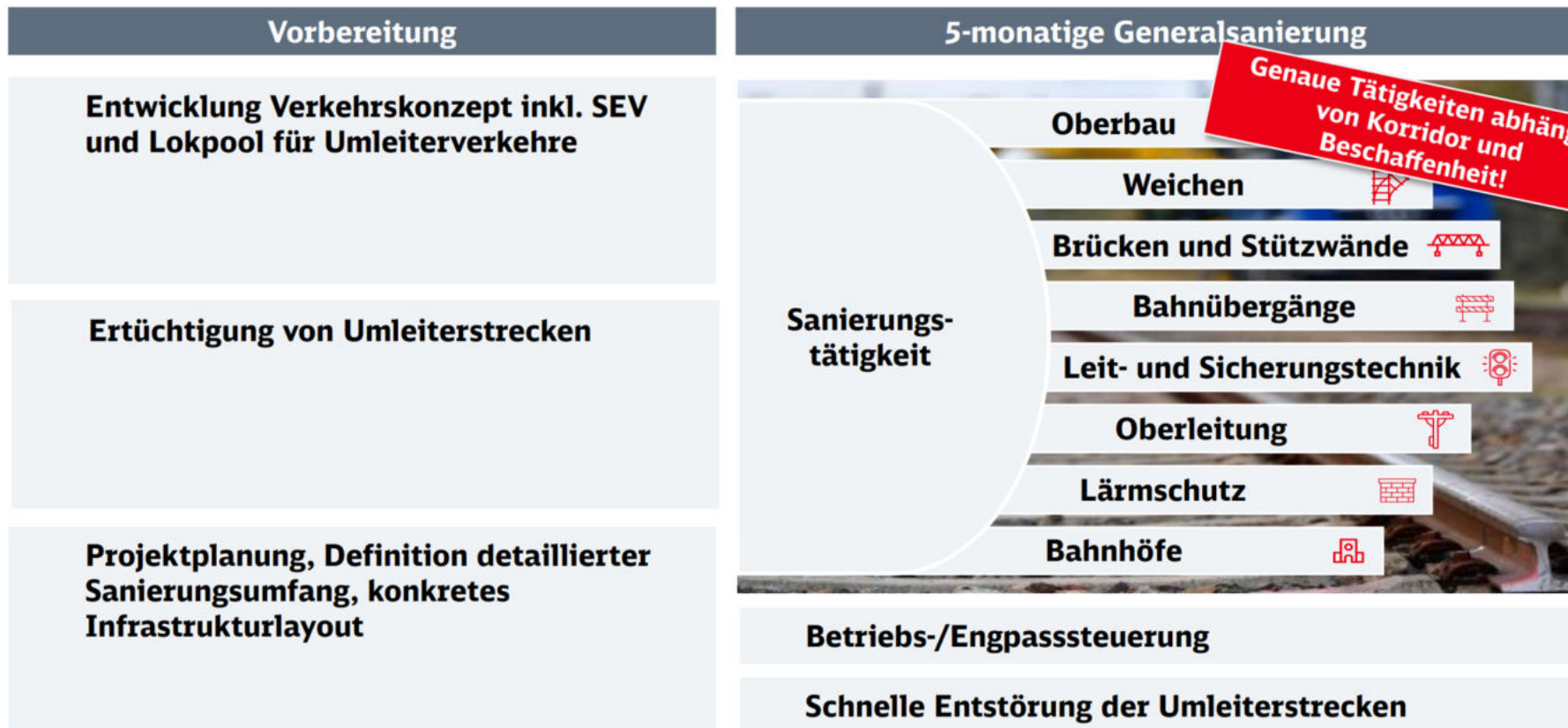
Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards sorgen für mehr Zugaufkommen und erhöhen somit die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe** und gut **organisierten Schienenersatzverkehr**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

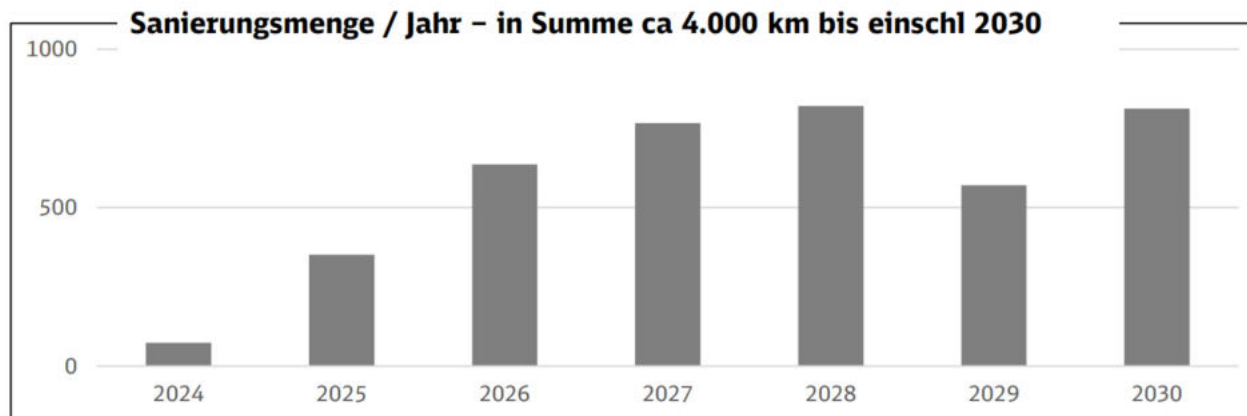
Eine Generalsanierung beinhaltet folgende wesentliche Aktivitäten

Inhalte / Tätigkeiten der Generalsanierung



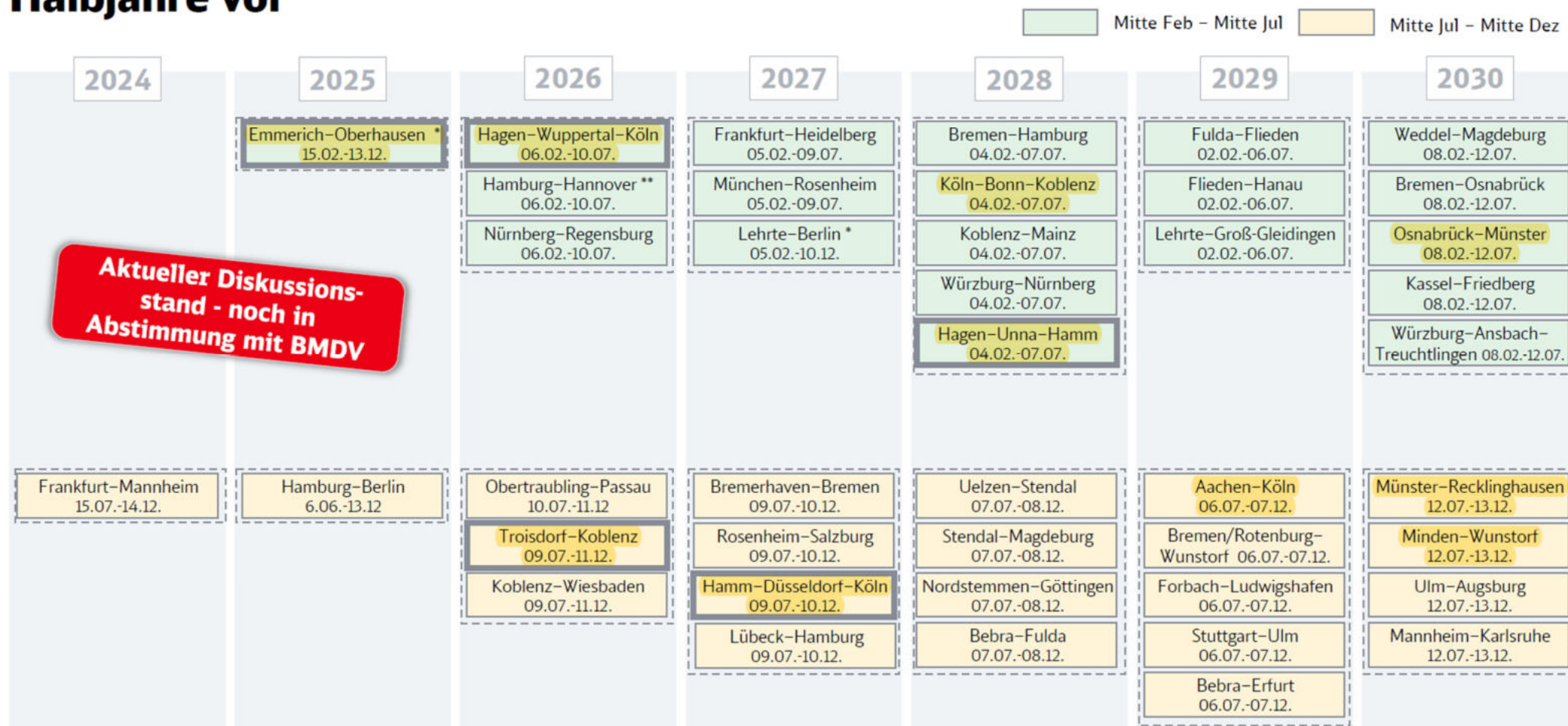
Genauere Tätigkeiten abhängig von Korridor und Beschaffenheit!

Kontinuierlicher Hochlauf der Sanierungsmenge ausgehend von der Riedbahn in 2024 auf 800 km/Jahr vorgesehen



- Sanierungen im Grundsatz von **Mitte Februar bis Mitte Juli** und von **Mitte Juli bis Mitte Dezember**
- erste **parallele Generalsanierungen** in 2026
- parallele Sanierungen sind verkehrlich koordiniert; **keine Doppelbetroffenheiten** auf typischen Laufwegen, **keine Doppelbelegungen** von Umleitungsstrecken

Das Rollout-Szenario sieht eine Eintaktung der Projekte in Halbjahre vor



Aktueller Diskussionsstand - noch in Abstimmung mit BMDV

*Maßnahme wird nach heutigem Kenntnisstand auch das 2. Halbjahr umfassen

** Zeitraum der Generalsanierung derzeit noch in Diskussion

Erhebliche Konsequenzen für Museums- und Touristikbahnen zu erwarten

- Fahrplantrassen für Sonderzüge werden knapp
 - Fern-, Nah- und Güterverkehr werden auf (ertüchtigte?) Umleitungsstrecken verlegt
 - Belegung der Umleitungsstrecken bis die Kapazitätsgrenzen zu erwarten
 - Güterverkehr wird tlw. sehr weiträumig umgeleitet
- Betriebsqualität wird sich rapide weiter verschlechtern

- Termintreue Abwicklung der Bautätigkeit fraglich
- Personalmangel im Betriebsbereich lässt zusätzliche Einschränkungen erwarten

- **Das bedeutet für Museums- und Touristikbahnen**
 - Durchführung von Sonderzügen im „Einzugsbereich“ von Sanierungsmaßnahmen grds. problematisch
 - Kurzfristige Störungen durch Bauzeitverzögerungen usw. sollten bedacht werden
 - Betriebsqualität dürfte ebenfalls leiden
 - Auch bei geringfügiger Nutzung von Strecken der Hochleistungskorridore (Einfahrt in nächsten Bhf.) Alternativen erarbeiten

5 „Tag der Schiene“ 2024

Tag der Schiene 2023

- 388 Veranstaltungen
- über **alle Themenfelder** der Bahnwelt von Technik, Forschung, Bauen, über Musik und Kultur bis hin zu Museumsbahnen und Bahnmuseen
- davon zahlreiche Kooperationsveranstaltungen verschiedener Organisationen
- DB-Konzern neu stark vertreten mit Schwerpunkt Personalgewinnung
- Rd. 180.000 Besucher
- Inspirationen unter www.tag-der-schiene.de



„Tag der Schiene“ am 20. – 22. September 2024

Unterlagen zum Webinar auf www.vdmt.de abrufbar

Aktion zum „Tag der Schiene“
„National Express“
lädt in Zugsimulator

Express Köln
17.09.2023

Medienspiegel • 428 Print-Publikationen (01.08.23 bis 30.09.23)
• 640 Online-Publikationen (01.08.23 bis 30.09.23), u.a.
203 Radiobeiträge, 74 Fernsehbeiträge und 97 Youtube-Videos

Ministerlob begleitet nachgefragtes Bahnhofsfest
Bunte Veranstaltung in Waldkirchen am „Tag der Schiene“ – Forderungen vom Förderverein Ilztalbahn
Passauer Neue Presse 27.09.2023

Nicht nur etwas für Eisenbahnfans
Großer Andrang beim „Tag der Schiene“ in Siegen
Westfälische Rundschau
18.09.2023

Für diese Lok kommen sogar Eisenbahnfans aus England
Von Susanne Böhm
Der Tag der Schiene im Lokschuppen sollte Begeisterung für die Bahnbranche wecken. Das hat anscheinend funktioniert, Publikums-magnet war ein ganz besonderes Fahrzeug.
Nordkurier 19.09.2023

trisch als auch mit Diesel Schiene ins Leben gere-
betrieben werden kann. Das hat sind nach eigenen A-
grüne Kraftpakt
schrift „Wir ba-
die Zukunft“ h-
aus ganz Deuts
aus England n-
gelockt. „Die si
gen dieser Lob
kommen“, sagte Organisator sind die ideale Visitenk-
Philipp Landt für die Schienenbranche

So viele wie noch nie wollten mitfahren
Am „Tag der Schiene“ erfreute sich die Ostertalbahn großer Beliebtheit. Auch Sonderfahrten mit Weinproben stehen noch an.
St. Wendeler Zeitung 19.09.2023

TAG DER SCHIENE 2023

6 Dies und Das

– Energieeffizienzgesetz (EnEfG)

- Im öffentlichen Eigentum befindliche Museums- und Touristikbahnen sind keine „öffentlichen Stellen“
- Sie müssen demnach nicht das Reduktionsziel von 2 % p.a. erfüllen
- Rechtsgutachten für professionelle Schmalspurbahnen hat Rechtsauffassung des VDMT bestätigt

– Eisenbahnaufsicht

- VDMT unterstützt Mitglied gegen aufsichtsbehördliche Maßnahmen (hier: Untersagung Zugfahrt)
- Ziel ist stärkere Beachtung rechtlicher Prinzipien

– Organisation Notfallmanagement

- Für Betriebstage sollte bei Museums- und Touristikbahnen mit eigener Infrastruktur ein Notfallmanager bestellt sein, der zeitnah den Ereignisort erreichen kann
- Fraglich, ob dies gewährleistet wird
- **Besteht Bedarf für Schulungen von Notfallmanagern durch den VDMT?**

– **Marktuntersuchung Eisenbahn der BNetzA**

- Museums- und Touristikbahnen werden im letzten Bericht durchaus prominent und wohlwollend abgehandelt
- Teilnahme an Untersuchung wird deshalb trotz Aufwandes dringend empfohlen

– **Webseite**

- Inhalt werden weiter ausgebaut
- Perspektivisch müssen wir social media – Kanäle nutzen

– **Neuer Pressesprecher gesucht**

- Zum Anforderungsprofil

7 Zu guter Letzt

Wohin geht die Reise für die Museums- und Touristikbahnen?

- Bahn-Infrastruktur und Ausrüstung entwickeln sich technisch und betrieblich immer weiter
- Museums- und Touristikbahnen sind zunehmend kostenträchtiger Störfaktor
- Technische Fachkenntnis zur Beurteilung der Museums- und Touristikbahnen wird gerade bei kommerziellen Bahnen, Zulieferern und staatlichen Stellen (insb. der Aufsicht) immer geringer
- Finanznot der öffentlichen Hand steigt dramatisch

- **Was bleibt zu tun?**
 - Öffentlichkeitsarbeit über die Leistungen der Museums- und Touristikbahnen muss verbreitert werden
 - Vor Ort: hohe Nutzerzahlen unterstreichen die Bedeutung und machen finanziell unabhängiger
 - Sammeln und Bereitstellen von Fachwissen wird immer wichtiger
 - Kooperation führt zu besseren und schnelleren Ergebnissen
 - Für die Nutzung von DB – Strecken müssen wirksame Strategien (und Forderungen) entwickelt werden

Alle sind zur Mitarbeit eingeladen

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt:

Volker Wente

Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e. V.

Bitterfelder Str. 20

50321 Brühl

Telefon: 0221 57979 138 (d), 0163 5797938 (m), Telefax: 0221 57979 8138

E-Mail: wente@vdm.de, Internet: www.vdm.de