

84. VDMT-Tagung in Aachen

Am Wochenende vom 15. bis 17. März 2024 kamen anlässlich der 84. VDMT-Tagung rund 120 Mitarbeitende von Museums- und Touristikbahnen (MTB) in Aachen zusammen, um sich zu informieren, zu diskutieren und untereinander Erfahrungen auszutauschen. Gastgeber der Tagung war die Interessengemeinschaft historischer Schienenverkehr e.V. (IHS), die auf einem 5.5 km langen Reststück der ehemaligen Geilenkirchener Kreisbahn zwischen Gillrath und Schierwaldenrath die meterspurige Selfkantbahn betreibt.

Der Freitagnachmittag war geprägt von europäischer Zusammenarbeit. Es ging um die Frage, ob und unter welchen Bedingungen Verkehre mit historischen Fahrzeugen und Dampflokomotiven auf dem „übergeordneten Netz“, d. h. den öffentlichen staatlichen Eisenbahnstrecken, in heutiger Zeit noch möglich sind. Nach einem Grußwort von Jaap Nieweg, Präsident des europäischen Dachverbandes FEDECRAIL, berichteten Jean-Marie Thill aus Belgien, Walter Huber aus der Schweiz, Simon de Ridder aus Belgien, Andres Wedzinga aus den Niederlanden und Harald Baminger aus Österreich über die Situation in ihren Heimatländern.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass trotz nationaler Unterschiede die Möglichkeiten zum Betrieb von MTB auf Staatsbahngleisen in allen Ländern zunehmend weniger werden. Zwar kennt das europäische Eisenbahnrecht zahlreiche Ausnahmen für „überwiegend zu historischen oder touristischen Zwecken“ genutzte Fahrzeuge, die aber durch nationale Rechtsvorschriften oder Vorgaben und Auflagen der Aufsichtsbehörden auch ausdrücklich zugelassen werden müssen. Die Auflagen der Aufsichtsbehörden sind dabei teilweise aufgrund der verwendeten Altbau-Fahrzeuge technisch gar nicht umsetzbar oder gehen über die Möglichkeiten der MTB weit hinaus. Die geplante flächendeckende Ausrüstung des „übergeordneten Netzes“ mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS könnte ebenfalls das „Aus“ bedeuten. Sofern es keine Ausnahmeregelungen gibt oder die Fahrzeugausrüstung massiv staatlich gefördert wird, werden sich die meisten MTB die Umrüstung auch einzelner Fahrzeuge nicht leisten können.

Es bleibt deshalb eine vordringliche Aufgabe der nationalen Dachorganisationen und des europäischen Dachverbandes FEDECRAIL, den Kontakt zu nationalen und europäischen Entscheidungsträgern und Aufsichtsbehörden zu suchen, um die Interessen ihrer Mitglieder nachdrücklich zu vertreten. Ansonsten besteht die große Gefahr, dass Museumsbahnbetrieb – wenn überhaupt – zukünftig nur noch in „Reservaten“ stattfinden kann, also auf technisch völlig vom übergeordneten Netz getrennten Normalspur- oder Schmalspurstrecken.

An den Vormittagen des Samstags und des Sonntags standen insgesamt zehn Vorträge über ein breites Spektrum an museumsbahnrelevanten Themen auf der Tagesordnung.

- Walter Huber berichtet über Aktivitäten zur Erarbeitung eines „Regelwerks Instandhaltung historische Fahrzeuge“ in der Schweiz, das Vorgaben für die Wartung solcher Fahrzeuge mit einer Laufleistung <10.000 km/Jahr enthält. Der VDMT wird prüfen, ob dieses Regelwerk als Beispiel für Deutschland dienen bzw. adaptiert werden kann.
- Christian Klamt stellt die Bedeutung von Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für MTB heraus. Eine positive Wahrnehmung in der Öffentlichkeit wird zunehmend wichtiger. Im Rahmen des geplanten Fachausschusses (FA) „Öffentlichkeitsarbeit“ wird sich der VDMT mit diesem Thema auseinandersetzen.
- Marvin Christ erläutert das Vorhaben „Systemische Streckenkenntnis“. Es geht um die Frage, welche Informationen dem Triebfahrzeugpersonal nur durch Streckenkenntnis vermittelt werden können und unter welchen Bedingungen z.B. Umleitungen oder Einmalfahrten auch ohne vollumfängliche Streckenkenntnis möglich sind. Die entsprechenden Regelungen werden in die aktualisierte VDV-Schrift 755 aufgenommen.

- Bei der Selfkantbahn befindet sich der letzte erhaltene, auf einem Borgward-Lkw basierende Leichttriebwagen (LT 4) der Sylter Inselbahn. Martin Kilb beleuchtet die Geschichte dieses Fahrzeuges und den Stand der aufwändigen und kostenträchtigen Aufarbeitung.
- Kinder und Jugendliche für die Eisenbahn zu begeistern und für die aktive Mitarbeit bei den MTB zu gewinnen, ist wesentlich für den Fortbestand der Museumsbahnvereine. Am Beispiel der Berliner Parkeisenbahn erklärt Armin Müller, welche Bedeutung die Abgrenzung der Freizeitbeschäftigung von der Kinderarbeit und die Aufstellung eines Konzeptes zum Schutz der Kinder und Jugendlichen haben – auch zum Schutz vor Menschen mit pädophilen Neigungen.
- MTB haben immer zu wenig Geld. Allerdings gibt es auch für sie Fördermittel. Heino Wolf gibt den Tagungsteilnehmern Hinweise, worauf bei der Beantragung zu achten ist. Da es keine bundeseinheitlichen Regelungen gibt, ist die genaue Beobachtung des regionalen „Fördermittelmarktes“ notwendig. Vor der Beantragung ist in jedem Fall die Erarbeitung eines überzeugenden Projektplanes erforderlich, der auch zu der ausgeschriebenen Förderung passt. Hierbei sind Überlegung und Sorgfalt gefragt.
- Roland Molz stellt die Ziele und Aktivitäten des FA „Dokumentenarchiv“ vor. Viele Vereine und Organisationen sammeln Dokumente zur Eisenbahngeschichte, aber es fehlt an Überblick, was es wo gibt und wie diese Dokumente zugänglich sind. Der FA wird hierzu Vorschläge erarbeiten, wobei eine digitale Dokumentation und Information angestrebt werden.
- Auch in der Welt der MTB wird die Nutzung von IT immer wichtiger. Museumsbahner sind in der Regel aber keine IT-Experten, was möglicherweise ihrem Altersdurchschnitt geschuldet ist. Nils Pickert zeigt Möglichkeiten auf, IT-Spezialisten und Museumsbahner an einen Tisch zu bringen, um die Vorteile der IT auch für MTB nutzbar zu machen.
- Michaela Quante weist darauf hin, dass die ersten fünf Ausbildungspläne auf der VDMT-Internetseite verfügbar sind. Für die weitere Arbeit des FA „Ausbildung“ ist es wichtig, dass diese Pläne genutzt werden und die Anwender positive wie negative Erfahrungen an den FA zurückreichen.
- Abschließend gibt Volker Wente noch einen Überblick über weitere Themen, mit denen sich der VDMT beschäftigt und in nächster Zeit befassen muss.

Der Samstagnachmittag war dem Besuch der Selfkantbahn gewidmet. Am Betriebsmittelpunkt Schierwaldenrath konnten die Tagungsteilnehmer die Anlagen besichtigen. Mit drei Zuggarnituren und abwechselnder Bespannung mit der Dampflokomotive 20 und der Diesellokomotive V 22 konnte die Strecke zweimal befahren werden. Für das leibliche Wohl war auch ausreichend gesorgt. Allen Verantwortlichen und Aktiven der Selfkantbahn sei an dieser Stelle nochmals herzlich für ihre Freundlichkeit und die professionelle Durchführung des Programms gedankt.

Ausblick:

Die 85. VDMT-Tagung findet vom 8. bis 10. November 2024 in Stuttgart statt. Gastgeber ist die UEF Lokalbahn Amstetten – Gerstetten e.V.

Für die Tagungen 2025 sind ebenfalls bereits Termine festgelegt:

86. VDMT-Tagung: 28. bis 30. März 2025

87. VDMT-Tagung: 7. bis 9. November 2025