

---

# Neues aus dem VDMT

---

## 81. Museumsbahnertagung

Neuwied, den 22. Oktober 2022  
Volker Wente

# Agenda

---

- 1. Triebfahrzeugführerscheinverordnung**
- 2. ETCS und Bestandsschutz**
- 3. Genehmigungspflicht von Umbauten an Fahrzeugen**
- 4. Umsetzung der Workshop – Ergebnisse der 80. MBT**
- 5. Tag der Schiene**
- 6. Dies und Das**

---

# **1. Triebfahrzeugführerscheinverordnung**

---

---

# TfV – aktuelle Regelungsgenstände

---

- TfV regelt **aktuell** Ausbildung der Tf und Erteilung von Führerscheinen und Zusatzbescheinigungen, soweit Tf
  - Schienenfahrzeuge auf öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen bewegen **und**
  - die Eisenbahnen für diese Tzf eine SiBe oder SiGe **benötigen**
  - SiBe wird nach § 7a AEG benötigt für Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz
    - **Ausnahme: Betrieb von ausschließlich historisch oder touristisch genutzten Tzf**
    - **insoweit ist für MTB keine SiBe erforderlich**
- für alle anderen Tf ist faktisch die VDV-Schrift 753 maßgebend
- weitere Regelungsgegenstände der TfV
  - Registerführung für Tf-Führerscheine
  - Anerkennung von Ausbildungsorganisationen und
  - Überwachungsaufgaben

# TfV – geplante Neuregelungen

## Anwendung soll ausgeweitet und Anforderungen verschärft werden

---

- **Zuverlässigkeit (§ 5 Abs. 2 E-TfV):** Unzuverlässigkeit liegt vor bei
  - vorsätzlich begangener Straftat ab 60 Tagessätzen oder wiederholtem Verstoß oder
  - wiederholtem oder erheblichem Verstoß gegen Verkehrsvorschriften oder
  - missbräuchlichem Konsum von Alkohol, Suchtmitteln, Medikamente
- **Simulatoreinsatz (§ 6 Abs. 3 E-TfV):** Simulator ist verpflichtend in der Ausbildung einzusetzen
  - **Simulator (TfV Anlage 8):** Vorhandensein eines realitätsnahen Führerstandes
- **Ausbildungsberechtigung (§ 6 Abs. 4 E-TfV):** Eisenbahnen dürfen nur noch „eigenes Personal“ ausbilden
- **Prüfung (§ 7 Abs. 3 E-TfV):** zwei Prüfer müssen Prüfung abnehmen
- **Mitteilungspflichten (§ 12 Abs. 3 E-TfV):** Wegfall der Voraussetzungen für den Führerschein ist der Aufsichtsbehörde unverzüglich mitzuteilen
- **Ausbilder- und Prüferernennung (§§ 14 ff E-TfV):** deutlich strengere Anforderungen, faktisch (haupt-?) berufliche Tätigkeit Voraussetzung
  
- **Ausweitung des Geltungsbereich (§ 1 Abs. 1 E-TfV):** Anwendung der TfV auf Eisenbahnen, die SiBe benötigen oder besitzen

# TfV – geplante Neuregelungen

## Konsequenzen und VDMT - Stellungnahme

---

- **Ausweitung des Geltungsbereichs (oder SiBe „besitzen“) würde dazu führen, dass zahlreiche MTB unter den Geltungsbereich fallen**
  - Amtl. Begründung sieht in der Ergänzung (oder SiBe „besitzen“) lediglich redaktionelle Klarstellung
  - der Wortlaut der Änderung lässt hieran aber erhebliche Zweifel entstehen
- **VDMT hat angeregt, entweder**
  - auf die „Klarstellung“ zu verzichten oder
  - **sinngemäß einzufügen, dass Verkehre nach § 7a Abs. 1 S. 3 AEG (also Verkehre mit ausschließlich historisch oder touristisch genutzten Fahrzeugen) vom Anwendungsbereich der TfV ausgenommen sind**

---

## **2. ETCS und Bestandsschutz**

---

---

# Ausgangssituation

---

- bis 2035/2040 soll das Streckennetz der DB AG vollständig mit dem Zugsicherungssystem ETCS Level 2 ohne Signale (ETCS L2oS) ausgerüstet sein
- die heutige Zugsicherungstechnik (LZB/PZB 90) soll mit Inbetriebnahme ETCS außer Betrieb genommen werden
- neu zu bauende Triebfahrzeuge für bestimmte Nutzungen sollen seit einigen Jahren mit ETCS ausgerüstet sein
  - für zahlreiche Einsatzgebiete gibt es keine Ausrüstungsverpflichtung mit ETCS bzw. Ausnahmemöglichkeiten
- aktuell ist nur eine geringe Anzahl Fahrzeuge entsprechend ausgerüstet
- eine gesetzliche Nachrüstungspflicht gibt es derzeit nicht
- eine Nachrüstung ist für EVU/Fahrzeugeigentümer sehr kostenintensiv
  - ca. 8 – 25 Mio. € für FoC, ca. 300 - 800 T€ für Serienfahrzeug zzgl. Kosten für Personalschulung, Wartung usw.
  - keine Rationalisierungseffekte durch Umrüstung bei EVU/Fahrzeugeigentümern
- Kostentlastung durch Migration auf ETCS tritt nur beim Infrastrukturbetreiber ein

Kostenschätzung: DSD TP 4 bzw.. BSN



# zwei Alternativen zur verpflichtenden fahrzeugseitigen Ausrüstung mit ETCS

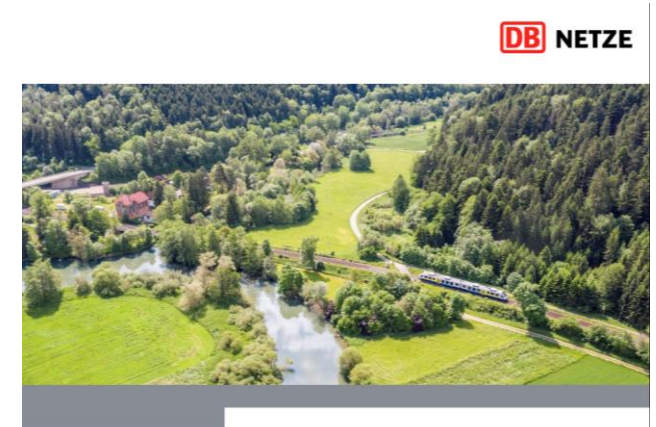
## → direkt

- durch gesetzliche Verpflichtung zur Aus- und Nachrüstung  
z. B. in der EBO oder EIGV



## → indirekt

- durch Vorgabe in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) des EIU



**Schienennetz-Benutzungsbedingungen der  
DB Netz AG 2021 (SNB 2021)**

Gültig ab 13.12.2020

DB Netz AG  
Zentrale  
LNBN

---

**Weg 1:**  
**gesetzliche Pflicht zur ETCS-Nachrüstung**

---

---

# Weg 1: gesetzliche Verpflichtung

## Rechtspflicht zur Nachrüstung und Bestandsschutz

---

- hier bestimmt eine Rechtsnorm (EBO/EIGV), dass ein Fahrzeug zwingend mit ETCS auszurüsten ist
  - aber: Bestandsschutz schützt generell vor nachträglich angeordneten gesetzlichen Pflichten
  
- Begriff des Bestandsschutzes:
  - ein rechtmäßig in Betrieb genommenes Gebäude/Fahrzeug bzw. eine rechtmäßig in Betrieb genommene Anlage kann im bestehenden Zustand auch dann rechtmäßig weiterbetrieben werden, wenn zwischenzeitlich Rechtsvorschriften geändert wurden und die Inbetriebnahme so heute nicht mehr genehmigungsfähig wäre
  
- Ziel des Rechtsinstitutes „Bestandsschutz“:
  - die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG schützt getroffene Vermögensdispositionen
  - Bestandsschutz ist Ausfluss dieser Eigentumsgarantie und schützt vor staatlichen Eingriffen z. B. durch nachträgliche Rechtsänderungen

# Weg 1: gesetzliche Verpflichtung

## Bestandsschutz und Eisenbahnfahrzeuge

---

- für Bahnfahrzeuge ist der Bestandsschutz sogar gesetzlich in § 4 Abs. 1 S. 1 AEG geregelt
  - Fahrzeuge müssen „zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme“ den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen
  - keine Anpassungspflicht an nachträglich eingeführte gesetzliche Anforderungen
- **keine Regel ohne Ausnahme:**
  - unter engen Bedingungen können nachträglich verlangte Beschaffenheitsanforderungen zulässig sein**
    - **fachgesetzlich** explizit (und zulässig) angeordnete Rückwirkung
      - zwingende Gründe des Gemeinwohls erforderlich
    - behördlich angeordnete Änderung der Beschaffenheit im Einzelfall (z. B. Beachtung einer aktuellen aRdT und Nachrüstung) zur Abwehr einer **konkreten** Gefahr (nicht: abstrakte Gefahr)
      - Begriff der **konkreten Gefahr**: sie führt im konkreten Einzelfall mit hinreichender Wahrscheinlichkeit bei erwartbarem Verlauf zum Schadenseintritt
    - nachträgliches Änderungsverlangen war bereits **zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme** gesetzlich vorgesehen
- **nur in diesen Fällen sind nachträgliche Beschaffenheitsanforderungen zulässig und zu erfüllen**

# Weg 1: gesetzliche Verpflichtung

## gesetzliche Nachrüstungspflicht würde am Bestandsschutz scheitern

---

- **ETCS-Einführung**
  - beseitigt keine konkrete Gefahr; PZB 90/LZB ist im Rechtssinne „sicher“
  - ist nicht aus zwingenden Gründen des Gemeinwohls erforderlich
- **wirtschaftlich führt die Nachrüstung zu erheblichen Mehrkosten für EVU/Fahrzeugeigentümer**
  - Investitionen sind absolut und im Verhältnis zum Fahrzeugwert erheblich
  - den Investitionen stehen keine positiven Effekte für EVU/Fahrzeugeigentümer gegenüber
  - aktuell keine Übernahme der vollständigen Kosten für die Nachrüstung durch Dritte
- **Ergebnis**
  - **gesetzliche Nachrüstungsverpflichtung nach Inbetriebnahme ist wegen erheblicher Vermögenseinbußen für EVU/Fahrzeugeigentümer aufgrund des Bestandsschutzes nicht zulässig**

---

**Weg 2:**

**SNB lassen Netzzugang nur mit ETCS-Ausrüstung zu**

---

---

- SNB bestimmen, dass nur Fahrzeugen, die mit ETCS ausgerüstet sind, Netzzugang gewährt wird
- Nach § 10 Abs. 1 ERegG hat „jeder Zugangsberechtigte .. das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen“; Regelung für Schienenpersonenverkehrsdienste inhaltsgleich (s. § 10 Abs. 2 ERegG)
- SNB müssen also gewisse rechtliche Mindestanforderungen erfüllen:
  - **Transparenz**
    - Zugangsbedingungen müssen leicht auffindbar, klar aufbereitet und verständlich formuliert sein
  - **Diskriminierungsfreiheit**
    - Prüfungsmaßstab: Förderung und Sicherstellung wirksamen Wettbewerbs in Bahnmärkten
    - Ausfluss des allg. Gleichheitssatzes nach Art. 3 Abs. 1 GG
    - Grundsatz: **Gleiches ist gleich zu behandeln**
    - **formale Gleichbehandlung ist aber unzulässig**, wenn zwischen Zugangsberechtigten „Unterschiede von solcher Art und solchem Gewicht bestehen, die diese Gleichbehandlung als diskriminierende Behinderung des Zugangs für einzelne Zugangsberechtigte erscheinen lässt“ (BVerwG Urt. v. 11.11.2015 - 6 C 58.14 -)

### → Angemessenheit

- folgt den Grundsätzen des verfassungsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsprinzips
  - **Ziel und Zweck:** Regelung muss in Ziel und Zweck dem Eisenbahn(regulierungs)recht entsprechen
  - **Geeignetheit:** Regelung muss dem Ziel des Eisenbahn(regulierungs)rechts förderlich sein
  - **Erforderlichkeit:** Regelung muss erforderlich sein; d. h. u. a., dass bei mehreren möglichen Regelungsalternativen die zu wählen ist, die das EVU geringstmöglich belastet
  - **Verhältnismäßigkeit i. e. S.:**
    - Zweck-Mittel-Relation ist zu bewerten
    - Interessenabwägung unter Berücksichtigung sämtlicher abwägungserheblicher Belange
    - Nachteile für Zugangsberechtigte dürfen nicht außer Verhältnis zu den Vorteilen für das EIU stehen



# Weg 2: Vorgabe in SNB

## rechtliche Würdigung einer Pflicht zur ETCS-Ausrüstung

---

- **Transparenz** wäre ohne weiteres herzustellen
- Pflicht zur Ausrüstung **verstößt gegen Diskriminierungsverbot**
  - staatliche Bahnkonzerne verfügen über erhebliche Finanzkraft und können Umrüstung (ggf. über Rückgriff auf den Eigentümer) relativ einfach finanzieren
  - für kleinere Unternehmen ist mangels Finanzkraft (und ggf. Expertise) Marktaustritt wahrscheinlich
  - kleinere Unternehmen werden darüber hinaus überproportional belastet, weil Skaleneffekte fehlen
- Pflicht zur Ausrüstung ist **auch unangemessen**
  - verpflichtende Ausrüstung ist **nicht erforderlich**, PZB/LZB sind im Rechtssinne sicher
  - verpflichtende Ausrüstung wäre nicht verhältnismäßig
    - EIU entlasten sich auf Kosten der EVU/Fahrzeugeigentümer
    - den Mehrkosten der EVU stehen keine adäquaten Vorteile gegenüber
- **Ergebnis:**
  - **Pflicht zur ETCS-Ausrüstung in SNB verstößt gegen das Gebot der Diskriminierungsfreiheit und ist nicht angemessen i. S. v. § 10 ERegG und ist damit unzulässig**

---

# Fazit und Lösungsansätze

---

---

# Fazit

---

## – Fazit

### → gesetzliche Pflicht zur Nachrüstung ist unzulässig

- rechtmäßig in Betrieb genommene Fahrzeuge sind bestandsgeschützt
- Ergebnis entspricht dem Vorgehen bei der Umrüstung auf störfesten GSM-R – Zugfunk

### → Pflicht zur ETCS-Ausrüstung in SNB ist unzulässig

- entsprechende Klausel wäre diskriminierend und unangemessen i. S. v. § 10 ERegG

# Lösungsansätze

---

- **denkbar sind folgende Lösungsansätze**
  - **vollständige Finanzierung der Nachrüstung aus öffentlichen Mitteln**
    - würde dem Vorgehen bei Umrüstung auf störfesten Zugfunk entsprechen
  - **vollständige Finanzierung der Nachrüstung aus Mitteln des EIU**
    - vollständige Finanzierung aus Drittmitteln beseitigt Vermögenseinbuße des EVU/Fahrzeugeigentümers
  - **Doppelausrüstung (PZB und ETCS) zumindest für die gewöhnliche Nutzungsdauer der Fahrzeuge**
    - Nichterreichen des politischen Ziels der Kapazitätssteigerung unbeachtlich, da dies auch ohne Belastung der EVU erreicht werden kann (z. B. punktueller Streckenausbau, kürzere Blockabstände usw.)
  - **ergänzend erscheint die Einführung eines Betriebsregelwerks, das einzelne Fahrten ohne ETCS-Ausrüstung ermöglicht, als Ausfluss des Verhältnismäßigkeitsprinzips rechtlich geboten**
  - **Differenzierung der Trassenpreise (§ 36 Abs. 5 ERegG) ist im Ergebnis ungeeignet**
    - kann nur wirtschaftlichen Nachteil der Aus-/Umrüstung ausgleichen, sonst Diskriminierung
    - verteilt Mehrkosten auf alle Bahnen und verschlechtert damit die intermodale Wettbewerbsfähigkeit
    - bewirkt keine verpflichtende Nachrüstung, sondern bestenfalls eine Beschleunigung

---

## **3. Genehmigungspflicht von Umbauten an Fahrzeugen**

---

---

# Für ausschl. historisch/touristisch genutzte Fahrzeuge sieht die EBO *keine* Abnahmepflicht für Umbauten vor

---

- Unterscheidung zwischen kommerziell und ausschl. historisch/touristisch eingesetzten Fahrzeugen
  - kommerziell eingesetzt: **EIGV**
  - ausschl. historisch/touristisch eingesetzt: **EBO**
- hier werden nur ausschl. historisch/touristisch eingesetzte Fahrzeuge betrachtet
- Genehmigungspflicht (Abnahme) nach § 32 Abs. 1 EBO nur vor der Inbetriebnahme **neuer Fahrzeuge** vorgeschrieben; daraus folgt:
  - **keine Abnahmepflicht für Umbauten an rechtmäßig eingesetzten Fahrzeugen\***
  - Eisenbahnbetriebsleiter befindet über Sicherheit des umgebauten Fahrzeugs
- **aber: Aufsichtsbehörde kann bei begründeten Zweifeln weitere Nachweise usw. verlangen**, die die Eisenbahn dann vorzulegen hat (vgl. § 26 Abs. 3 VwVfG, § 5a Abs. 1, 5 AEG)
  - faktisch wird hier die Darlegungslast umgekehrt, d.h., die Behörde muß nachvollziehbar und begründet darlegen, dass das Fahrzeug unsicher ist
- **Empfehlung:** (nur) bei kritischen Umbauten vorab die Sachlage mit der Behörde informell besprechen

\* so auch Zwanziger in Wittenberg et al., Kommentar zur EBO 5. Aufl. 2020 § 32 Rz 9, der das aber für ein Versehen des Verordnungsgebers hält

---

## **4. Umsetzung der Workshop – Ergebnisse der 80. MBT**

---

---

# Umsetzung Workshop – Ergebnisse der 80. MBT

---

- **Fachausschüsse**
  - weitere Fachausschüsse sollen eingerichtet werden
- **„aktuelle Stunde“**
  - Reihe wird fortgesetzt, Themenvorschläge sind stets willkommen
- **Relaunch VDMT – Webseite und bessere Mitgliederinformation**
  - Agentur Hr kostengünstige Unterstützung zugesagt, Umsetzung wird in diesem Jahr in Angriff genommen
- **Datenbank Dokumente**
  - Dokumente sollen für Mitglieder online abrufbar sein
  - Zusammenarbeit mit verschiedenen Institutionen wird aktuell geprüft



---

## **5. Tag der Schiene**

---

---

# Tag der Schiene am 15. – 17. September 2023



Foto:  
Pavel Losevsky

**Save the date!**  
**15.–17. September**  
**2023**

## Das war erst der Anfang! Tag der Schiene 2023

Nach der erfolgreichen Premiere des Tags der Schiene 2022 beginnen nun die Vorbereitungen für das nächste Jahr. Gemeinsam möchten wir eine faszinierende Art der Fortbewegung feiern! Ob Groß, ob Klein, ob Nord oder Süd, ob als Transportmittel für Güterströme, als schneller Weg zur Arbeit oder als Ausgangspunkt für die nächste Urlaubsreise — die Eisenbahnen in Deutschland begeistern die Menschen.

Zum Tag der Schiene zeigt die gesamte Branche, was in ihr steckt. Wir freuen uns auf die Festtage der Schiene im nächsten Jahr!

Cookie Settings

---

## **6. Dies und Das**

---

---

# Dies und Das

---

- **überwachungsbedürftige Anlagen**
  - Eisenbahnen fallen nicht unter das Gesetz über überwachungsbedürftige Anlagen
  - AEG/EBO/ESBO gehen als Spezialregelungen vor
- **Einsatz junger Menschen im Betriebsdienst von Museums- und Touristikbahnen**
- **Betriebsgesellschaft für Museums- und Touristikbahnen**
- **Mitarbeit in Gremien und Ausschüssen des VDMT**

---

# 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@vdmtd.de](mailto:wente@vdmtd.de), Internet: [www.vdmtd.de](http://www.vdmtd.de)