
Neues aus der Welt des (Eisenbahn-)Rechts

83. VDMT – Tagung vom 10. – 12. November 2023 in Neumünster

11.11.2023

Volker Wente

(korrigierte Version vom 09.01.2024)

Das sind die Themen

1. Einsatz Heranwachsender im Betriebsdienst von Museums- und Touristikbahnen (MTB)
2. Abgrenzung museale/touristische – kommerzielle Nutzung von Eisenbahnfahrzeugen
3. Nachforderung Trassenpreise 2017/18 und 2018/19 durch DB Netz AG
4. Energieeffizienzgesetz (EnEfG)
5. Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV)
6. Förderung von MTB aus dem Bundeshaushalt
7. Vertragsmuster Fahrzeugüberlassung
8. „Tag der Schiene“ 2024

1 Einsatz Heranwachsender im Betriebsdienst von Museums- und Touristikbahnen (MTB)

2 Abgrenzung museale/touristische – kommerzielle Nutzung von Eisenbahnfahrzeugen

Das Ziel der EU: Errichten eines Binnenmarktes mit gemeinsamer Verkehrspolitik

- **Art. 3 Abs. 3 EUV: „Die Union errichtet einen Binnenmarkt.“**
- Art. 26 Abs. 1 AEUV: freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital wird gewährleistet
- Art. 26 Abs. 2 AEUV: EU erlässt erforderliche Maßnahmen, um Binnenmarkt zu verwirklichen bzw. das Funktionieren zu gewährleisten
- Art. 90 AEUV: Ziele der Verträge (also: Binnenmarkt) werden mit gemeinsamer Verkehrspolitik verfolgt
- Art. 95 AEUV: im Verkehr innerhalb der Union sind Diskriminierungen verboten
- Art. 170 Abs. 1 AEUV: transeuropäischer Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur zum Erreichen der Vorteile eines Raumes ohne Binnengrenzen werden auf- und ausgebaut
- Art. 170 Abs. 2 AEUV „Transeuropäische Netze“: Maßnahmen der EU fördern Verbund und Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie des Zugangs zu diesen Netzen
- Art. 171 AEUV „Transeuropäische Netze“: EU ergreift alle notwendigen Maßnahmen, um Interoperabilität gewährleisten, insbesondere im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen

AEUV: Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union; EUV: Vertrag über die Europäische Union

Was die EU geregelt hat, dürfen die Mitgliedsstaaten nicht (mehr) regeln

- **Art 4 EUV: die EU ist nur in den Bereichen zuständig, die die Mitgliedsstaaten ihr übertragen haben**
 - alle nicht der EU übertragenen Zuständigkeiten verbleiben bei den Mitgliedstaaten
- **Art 2 AEUV: EU kennt zwei Zuständigkeiten:**
 - **ausschließliche Zuständigkeit:** hier darf nur die EU gesetzgeberisch tätig werden, die Mitgliedstaaten dürfen nur tätig werden, wenn die EU sie ermächtigt
 - **geteilte Zuständigkeit:** hier können EU und Mitgliedstaaten gesetzgeberisch tätig werden, die Mitgliedstaaten aber nur, sofern und soweit die EU ihre Zuständigkeit nicht ausgeübt oder entschieden hat, sie nicht auszuüben
- **Art. 4 AEUV: Binnenmarkt, Verkehr und transeuropäische Netze sind in geteilter Zuständigkeit**

- **Art. 5 Abs. 3 EUV Subsidiaritätsprinzip:** EU wird nur tätig, sofern und soweit Mitgliedstaaten EU-Ziele nicht ausreichend verwirklicht werden können
- **Art. 5 Abs. 4 EUV Verhältnismäßigkeitsprinzip:** Maßnahmen der EU dürfen inhaltlich wie formal nicht über das zur Erreichung der EU-Ziele erforderliche Maß hinaus gehen

Ein erstes Zwischenfazit

- Verkehr ist für EU ein Teilaspekt der Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik
- Oberziel ist die Schaffung eines Binnenmarktes
- Zur Verwirklichung des Binnenmarktes sind
 - Vorschriften zu Technik und Sicherheit im Sinne der Interoperabilität zu harmonisieren und
 - Diskriminierungen als Wettbewerbs- und Marktzugangshindernisse unzulässig
 - **höheres Sicherheitsniveau in einem Mitgliedsstaat ist unzulässig, wenn es zur Beeinträchtigung der Interoperabilität oder zu Diskriminierungen führt (s. Erwägungsgrund 6 der EU-Richtlinie 2016/798¹)**
- Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit sind Grenzen für EU-Regelungen

- **Im Bahnsektor haben die Mitgliedsstaaten Rechtsetzungskompetenz, soweit die EU diese nicht für sich beansprucht hat**

- **Daraus folgen diese Fragen:**
 - **Was hat die EU bereits geregelt und ist diese Regelung abschließend?**
 - **Was hat sie den Mitgliedsstaaten zur Regelung überlassen?**

1: in einer früheren Fassung wurde hier eine falsche EU-Richtlinie zitiert

Vieles ist durch die EU geregelt, aber das EU-Recht kennt zahlreiche direkte und fakultative Ausnahmen im Bahnwesen

– EU-Richtlinien 2016/797 und 798

- U-Bahnen, Straßen – und Stadtbahnen
- funktional getrennte Netze für Personenbeförderung im Stadt- und Vorortverkehr
- Eisenbahninfrastruktur im Privateigentum
- Infrastruktur und Fahrzeuge, die nur lokal begrenzt eingesetzt werden
- Stadtbahnstrecken mit gelegentlichem Eisenbahnverkehr
- *Infrastruktur und Fahrzeuge, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden*

– EU-Verordnung 2021/782 (Fahrgastrechte-VO)

- *Dienste, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden*
- Schienenpersonenverkehrsdienste im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr
- Ein-/ausbrechende Verkehre in die/aus der EU

– EU-Verordnung 1370/2007 (Eingriffsmöglichkeiten der öffentlichen Hand in den ÖPNV)

- *Verkehrsdienste, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden*

Der rote Faden der Ausnahmen im Bahnsektor: historische/touristische Nutzungen kein Gegenstand der EU-Politik

- **Keine generelle Regelung der Sicherheit im Bahnwesen durch die EU**
- **U-Bahnen, Straßen- und Stadtbahnen**
 - historisch gewachsene, lokal unterschiedliche technische Anforderungen, Inselbetriebe
 - Interoperabilität nicht für Verwirklichung des Binnenmarktes erforderlich
- **lokale eingesetzte Fahrzeuge und funktional getrennte Netze des Vorortverkehrs**
 - Interoperabilität nicht erforderlich, Diskriminierung durch Sicherheitsanforderungen nicht zu befürchten
 - keine Relevanz für den Binnenmarkt
- **Eisenbahninfrastruktur in Privateigentum und für eigenen Güterverkehr**
 - Spezifische örtliche Bedingungen, Eigeninteresse an Interoperabilität
 - Regulierung kann zu finanzieller Entschädigung führen
- **ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzte Fahrzeuge und Infrastrukturen**
 - Keine Personenbeförderung i.S. des EU-Rechts; EU-VO 2021/782 (Fahrgastrechte-VO) Erwägungsgrund 6:
 - „Schienenverkehrsdienste, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken angeboten werden, dienen in der Regel nicht zur Deckung des normalen Beförderungsbedarfs“
 - **Kein Gegenstand der EU- Binnenmarkt- und Verkehrspolitik**

Die Umsetzung des EU-Rechts in Deutschland

- EU-Richtlinien müssen in deutsches Recht übertragen werden
- **Der deutsche Gesetzgeber hat im Bahnsektor von den Ausnahmemöglichkeiten des EU-Rechts umfassend Gebrauch gemacht**
 - EU-Recht wird in D generell nur im notwendigen Umfang umgesetzt
 - Ausnahmen sind also vom Umfang und Inhalt so weitgehend zu verstehen, wie sie nach dem EU-Recht möglich sind
- **Daraus folgt für den Begriff „ausschließlich historische oder touristische Nutzung/Zwecke“**
 - Diese Verkehrsdienstleistungen sind **keine „Personenbeförderungen“** im Sinne der von der EU geregelten Sektoren
 - Sie dienen in der Regel nicht zur Deckung des normalen Beförderungsbedarfs
 - Diese Nutzungen haben keine Relevanz für den Binnenmarkt, also **keine Interoperabilität** notwendig
 - Diese Nutzungen dürfen aber **Wettbewerb und Marktzugang nicht behindern**

Zu den Merkmalen im einzelnen

– **Keine reguläre Personenbeförderung**

- (Vom EVU beabsichtigter) Reiseanlass oder –zweck darf nicht ausschließlich die reine Ortsveränderung sein
 - Einzelne Fahrgäste, die nur zur Ortsveränderung mitreisen, sind unschädlich
- Die Reise ist vielmehr „Selbstzweck“ oder „Erlebnis“

→ **Historische bzw. touristische Nutzung/Zweck**

- Historisch/touristisch ist als Abgrenzungskriterium gegenüber „regulärer Personenbeförderung“ zu verstehen
- Historischer Zweck stellt den Bildungscharakter in den Vordergrund,
- Touristischer Zweck betont der Erlebnischarakter
- Übergang ist fließend, Abgrenzung historisch/touristisch nicht erforderlich, weil Rechtsfolge identisch ist

– **Ausschließlichkeit ist Kriterium zur Vermeidung von Diskriminierung**

- Geringere Regulierungstiefe der historischen/touristischen Nutzung würde zu Wettbewerbsvorteil im kommerziellen Bahnbetrieb führen
 - Ergebnis wäre Diskriminierung der kommerziellen Bahnunternehmen
- Eine gelegentliche kommerzielle Nutzung (Plandampf, Lastprobefahrt, Havariehilfe o.ä) ohne Diskriminierung ist unschädlich

Anhaltspunkte für historische/touristische Nutzungen bzw. Zwecke

– Fahrplan:

- Sonder-/Rundfahrten, nur einzelne Fahrtage, Wochenendbetrieb, Saisonbetrieb
- Wenige Fahrtenpaare, geringe Reisegeschwindigkeit, „Fotohalte“
- Parallelbetrieb von „regulärem“ ÖPNV

– Tarif:

- Höhere Fahrpreise als SPNV/ÖPNV, keine Einbindung in Verbünde, eingeschränktes Sortiment/keine Zeitkarten, Reservierungspflicht, nur Vorverkauf

– Fahrzeuge/Infrastruktur/Betrieb:

- Kein zeitgemäßer Komfort, Fahrzeuge im „Regelbetrieb“ ausgemustert, keine geschwindigkeitsoptimierte Infrastruktur, keine betriebswirtschaftlich rationelle Betriebsführung
- Hohe Personalintensität

– Reiseerlebnis:

- Besondere Komfortmerkmale wie Bewirtung, Verbindung mehrerer Leistungen

– ...

– Weiteres Indiz: wäre das Angebot mit dreistelliger Fahrplannummer im Kursbuch gestanden?

Ergebnis

- **Ziel der EU ist die Schaffung des Binnenmarktes** und zu dessen Förderung eine gemeinsame Verkehrspolitik sowie die Entwicklung transeuropäischer Netze
- Nur in diesem Zusammenhang wird die EU rechtssetzend tätig
- **Grds. ist der Bahnsektor wesentlich für das Funktionieren des Binnenmarktes**
 - Aber: einige Marktsegmente sind ausgenommen oder können ausgenommen werden
 - „ausschließlich historische oder touristische Nutzungen/Zwecke“ hat D vom EU-Regelwerk ausgenommen
- **Von historischer oder touristischer Nutzung spricht man, wenn**
 - das Reiseerlebnis Zweck und/oder Anlass der Fahrt ist und
 - eine Ortsveränderung nicht Hauptzweck und/oder Anlass sind, es also keine „reguläre Beförderung“ ist
- **Die „Ausschließlichkeit“ soll Diskriminierung und Wettbewerbsverzerrung vermeiden**
- **Einzelne kommerzielle Nutzungen oder reguläre Fahrgäste sind unschädlich**
- **Für „ausschließlich historisch oder touristisch genutzten“ Fahrzeuge/Infrastrukturen gelten AEG/EBO**
 - materielles Sicherheitsniveau unterscheidet sich grds. nicht, nur der administrative Aufwand

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

DB Netz AG verlangt Nachzahlung auf Trassenpreise

– Darum geht es:

→ BNetzA hat die Trassenpreise der DB Netz AG rückwirkend neu festgesetzt; betroffen sind

- Segmente „Charter/Nostalgie“ und „Lokleerfahrt SPFV“
- Fahrplanjahre 2017/18 und 2018/19

→ Entgelte steigen von **2,05 €/km auf 2,46 €/km** (2017/18) bzw. von **2,11 €/km auf 2,52 €/km** (2018/19)

→ die Nachforderungen betragen ca. 7,5 Mio. € für beide Segmente und beide Fahrplanjahre

– Zur Vorgeschichte:

→ DB Netz AG hatte 2,46 €/km bzw. 2,52 €/km beantragt

→ BNetzA reduzierte und genehmigte jedoch nur die niedrigeren Entgelte

→ DB Netz AG hat dagegen geklagt und im Ergebnis gewonnen

- BNetzA musste Trassenpreise 2017/18 bzw. 2018/19 in 2023 neu festsetzen

→ DB Netz AG hat die ebenfalls von der BNetzA damals **reduzierten Trassenpreise für den Güterverkehr nicht angegriffen**

die überwiegenden Gründe sprechen dafür, dass ein Nachforderungsanspruch gegenüber EVU nicht besteht 1/2

- Kernfrage: führt die rückwirkende Genehmigung der Trassenpreise allein zu einer Nachforderung?
- höchstrichterliche Rechtsprechung hierzu nicht bekannt
- **maßgebend ist § 45 Abs. 2 ERegG:**
 - Satz 1: Der Betreiber der Schienenwege darf für das Erbringen des Mindestzugangspakets keine anderen als die genehmigten Entgelte vereinbaren.
 - Satz 2: Ist in einem Vertrag eine Entgeltvereinbarung wegen Verstoßes gegen Satz 1 unwirksam, gilt das jeweils genehmigte Entgelt als vereinbart.
- § 45 ERegG schränkt Vertragsfreiheit zulässig ein, weil er den Trassenpreis festlegt
- **DB Netz AG hat sich Nachforderung nicht vorbehalten oder Klage gegen Entgeltreduzierung den EVU nicht mitgeteilt**
- **DB Netz AG meint, Satz 2 gelte auch ohne weiteres rückwirkend, also muss DB Netz AG nachfordern**
 - DB Netz AG kann oder will den Nachforderungsanspruch trotz Nachfrage nicht rechtlich konkret herleiten

die überwiegenden Gründe sprechen dafür, dass der Nachforderungsanspruch gegenüber EVU nicht besteht 2/2

– Rechtsauffassung des VDMT:

→ DB Netz AG hätte sich mindestens Nachforderung vorbehalten müssen

- entweder im Einzelnutzungsvertrag, im Grundvertrag oder mindestens in den SNB
- „Hinweis“ in den SNB genügt, weil zu allgemein, nicht (Verstoß gegen Transparenzpflicht)

→ neue Trassenpreisfestsetzung wirkt allein nicht zurück

- § 45 ERegG soll schwächeres EVU gegenüber Monopolist EIU schützen
 - hier kein Schutz erforderlich, weil Regelung für EVU günstig
- zu niedriger Trassenpreis diskriminiert nicht
- Nachforderung würde EVU erheblich belasten, weil Nachforderung nicht weitergegeben werden kann

→ andernfalls wäre bereits Berechnung von 2,05 €/km bzw. 2,11 €/km rechtswidrig gewesen

– weiteres Vorgehen

- EVU sollten widersprochen haben
- VDMT hat Rechtsauffassung in Stellungnahme zusammengefasst und Vorstand der DB Netz AG angeschrieben
- DB Netz AG muss klagen, will sie die Nachforderung durchsetzen
- VDMT organisiert bei Bedarf Informationsaustausch unter betroffenen EVU

4 Energieeffizienzgesetz (EnEfG)

Anlass und Ziele des EnEFG

– Anlass

→ vorgezogene Umsetzung der EU-Energieeffizienzrichtlinie

– Ziele

→ **Festsetzen von Zielen für den Umbau der Energieversorgung und die Energiesicherheit einer hoch entwickelten Industriegesellschaft**

→ bis 2030 Senkung des Endenergieverbrauchs um 26,5 % oder 500 TWh

→ bis 2030 Senkung des Primärenergieverbrauch um 39,3 %

→ bis 2045 Senkung des Endenergieverbrauch um 45 %

→ Definition der Vorbildfunktion von Bund und Ländern durch besondere Einsparziele für Bund und Länder
– „öffentliche Stellen“ mit Verbrauch > 1 GWh müssen Endenergieverbrauch um 2 % jährlich gegenüber Vorjahr reduzieren

– Adressaten

→ Bund und Länder (Handlungsrahmen und Selbstverpflichtung)

→ **energieintensive Unternehmen**

→ Speziell: Rechenzentren

grundsätzliche Pflichten der Unternehmen

– Generell: Vermeiden von Abwärme (§ 16)

- entstehende Abwärme ist nach Stand der Technik zu vermeiden
- anfallende Abwärme ist auf technisch unvermeidbaren Abwärme zu reduzieren
- verbleibende Abwärme ist wiederverwenden
- Grenze ist wirtschaftliche, technische und betriebliche Zumutbarkeit
- **Ausgenommen** sind Unternehmen mit Energieverbrauch < 2,5 GWh
- Abwärme bei MTB nur durch Änderung der Technologie möglich
 - keine Pflicht, da Zweckbestimmung der MTB nicht mehr erfüllt werden könnte

– Beachte: keine Pflicht, den Energieverbrauch zu begrenzen (§ 2 Nr. 1)

– Beachte: Sondervorschrift für „öffentliche Stellen“ gilt nicht für Museums- und Touristikbahnen

- sie erhalten i.d.R. keine „institutionelle Förderung“ (Definition in Verwaltungsvorschrift Nr. 2.2. zu § 23 BHO)
- Verkehrsverträge und Projektförderungen sind unschädlich

ⁱ Werte sind noch zu prüfen

spezielle Pflichten der Unternehmen nach Energieverbrauch

- **weitere Pflichten werden nach Energieverbrauch differenziert (§§ 8, 9)**
 - Energieverbrauch > **7,5 GWh** (\triangleq 900 to Steinkohle oder 750.000 l Diesel¹⁾)
 - Energieverbrauch > **2,5 GWh** (\triangleq 300 to Steinkohle oder 250.000 l Diesel¹⁾)
- **Energieverbrauch < 2,5 GWh:**
 - **keine Pflichten**
- **Energieverbrauch > 2,5 GWh, aber < 7,5 GWh und „kleines oder mittleres Unternehmen (KMU)“:**
 - *KMU haben max. 250 Mitarbeiter und max. 50 Mio. € Umsatz oder max. 43 Mio. € Bilanzsumme*
 - **keine Pflichten**
- **Energieverbrauch > 2,5 GWh, aber < 7,5 GWh und kein KMU:**
 - **Aufstellung eines Umsetzungsplans** für wirtschaftliche Maßnahmen aus dem Energieaudit nach § 8 EDL-G
- **Energieverbrauch > 7,5 GWh:**
 - Einrichtung eines spezifischen **Energie- und Umweltmanagementsystems**
 - Aufstellen und Veröffentlichen eines zu zertifizierenden **Umsetzungsplans**

1: Äquivalenzberechnung noch zu prüfen

auch wenn MTB nur am Rande betroffen sind: effiziente Energienutzung wird immer deutlicher eingefordert werden

- **ehrenamtlich geführte MTB praktisch nicht betroffen**
- **professionell geführte MTB mit Energieverbrauch >7,5 GWh müssen**
 - **Energie- und Umweltmanagementsystem einführen**
 - Managementsysteme in DIN-Normen oder EU-Verordnungen definiert
 - **zusätzlich muss das Managementsystem enthalten:**
 - Erfassung von Zufuhr und Abgabe von Energie, Prozesstemperaturen, Abwärme, Möglichkeiten der Wärmerückgewinnung (§ 8 Abs. 3 Nr. 1)
 - Identifizieren technisch realisierbarer Energieeinsparmaßnahmen einschl. Abwärmennutzung
 - Wirtschaftlichkeitsbewertung der identifizierten Maßnahmen nach DIN EN 17463
 - Umsetzungsplan aufstellen, zertifizieren lassen und veröffentlichen
- **VDMT prüft personelle, organisatorische und finanzielle Beteiligung an Muster – Energie- und Umweltmanagementsystem speziell für MTB; Ziele**
 - Erkennen und Bewerten möglicher Einsparpotentiale
 - Kostensenkung

5 Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV)

weitere Anregungen des VDMT bei Novelle der TfV aufgegriffen

- auf Anregung von VDV und VDMT habe die Länder den BMDV-Entwurf der TfV mit weiteren Änderungen beschlossen
 - BMDV hatte in der Verbändeanhörung bereits zahlreiche Änderungen von VDV und VDMT aufgegriffen
- **folgende Punkte wurden von Ländern korrigiert**
 - § 5 Abs. 1 S. 5, Abs. 2 TfV: die vom BDMV geplante Verschärfung der Zuverlässigkeitsanforderungen an TfV erfolgen nicht, die heutigen Regelungen gelten fort
 - § 7 Abs. 3 S. 3 ff TfV: es genügt weiterhin ein Prüfer für die Abnahme der TfV- und Zusatzbescheinigungs-Prüfungen (BMDV wollte zwei Prüfer für TfV-Prüfung verbindlich vorsehen)
 - BMDV konnte Notwendigkeit der Verschärfungen nicht nachvollziehbar begründen
- **novellierte TfV wird zum 1.1.2024 inkrafttreten**

Für MTB genügt aber nach wie vor i.d.R. der VDV-Führerschein

- **§ 1 Abs. 1 TfV regelt Geltungsbereich der TfV**
 - TfV gilt weiterhin nur für Tf, die Tfz für **Eisenbahnen, die SiBe oder SiGe benötigen**, auf öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen bewegen
 - **keine SiBe notwendig für Eisenbahnbetrieb**
 - auf dem übergeordneten Netz
 - mit Fahrzeugen, die **ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden** (§ 7a Abs. 1 S. 3 AEG)
- **VDV-Führerschein genügt bei MTB auch auf dem „übergeordneten Netz“ für Betrieb dieser Fahrzeuge**



6 Förderung von MTB aus dem Bundeshaushalt

BMDV soll punktuelle Förderung der MTB ausbauen und verstetigen

- in 2023 wurden vom BMDV zwei Projekte gefördert
 - Wiederinbetriebnahme SVT „Görlitz“ (VT 18.16 bzw. VT 175; 600 T€)
 - Seilablaufanlage Chemnitz-Hilbersdorf (300 T€)
- Förderung gehen auf Einzelinitiativen zurück
- VDMT plädiert für systematische Förderung von 1 – 3 „Leuchtturm-Projekten“ mit 3 Mio. € p.a.
- Warum?
 - Museumsbahnen leisten wesentlichen Beitrag zur Nachwuchsgewinnung für das System Bahn
 - interdisziplinäre Arbeit schafft tiefes, praktisches Systemverständnis
 - Nachwuchsförderung hat im Osten lange Tradition bei Pioniereisenbahnen
 - öffentliche Förderung schafft Aufmerksamkeit und erleichtert die Gewinnung neuer Aktiver
- VDMT hat Thesenpapier vorbereitet und informell verbreitet



Bundeshaushalt 2024: Förderung für Museumsbahnen verstetigen und moderat erhöhen

Unter den Titeln 686 53-183 „Förderung der Sicherung und des Erhalts musealer Schauplätze zur Eisenbahnhematik“ und 892 04-742 „Restaurierung von historischen Triebzügen des internationalen Schienenpersonenfernverkehrs“ fördert der Bund auch im Jahr 2023 zwei Projekte mit 900.000 €. Diese Förderung soll 2024 entfallen.

Diese Förderung sollte fortgesetzt und der Förderbetrag moderat auf 3 Mio. € im Jahr erhöht werden. Ziel ist die Förderung von jährlich ein bis drei bundesweit herausragenden Projekten wie der Aufarbeitung einer besonderen Lokomotive oder eines Wagenzuges, dem Erhalt eines Gebäudeensembles wie eines Bahnbetriebswerks oder der Sanierung einer Museumsbahn-Strecke.

Warum?

Die rd. 250 weitestgehend ehrenamtlich getragenen Museumsbahnen erhalten eine Vielzahl historisch bedeutsamer Zeugen der industriellen und verkehrlichen Entwicklung Deutschlands. Sie arbeiten diese betriebsfähig auf und präsentieren sie im Betrieb. Die Palette reicht von Feldbahnen über Klein- und Schmalspurbahnen mit eigenen Bahnstrecken bis hin zu großen Schnellzug-Dampflokomotiven, die bundesweit unterwegs sind. Sie sind zudem Ankerpunkt vieler touristischer Destinationen.

Ganz wesentlich ist jedoch ein weiterer Punkt: Museumsbahnen leisten einen ganz erheblichen Beitrag zur Behebung des Fachkräftemangels im Bahnwesen.

Eisenbahninteressierte Kinder und Jugendliche lernen bei Museumsbahnen handwerklich die Aufarbeitung von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Regeln des Bahnbetriebs kennen. Ist die intrinsische Motivation geweckt, beschäftigen sie sich wesentlich tiefer und umfassender mit diesen Themen, als es selbst ein motivierter Arbeitnehmer je machen würde.

Das hat naturgemäß auch Auswirkungen auf die Berufswahl: Das Interesse und die tiefe Systemkenntnis bewegen viele aktive Museumseisenbahner dazu, ihr Hobby zum Beruf zu machen. Zahlreiche Fahrzeugmechaniker oder Lokführer, aber auch Bahningenieure, Eisenbahnbetriebsleiter oder Geschäftsführer von Eisenbahnen haben ihre Wurzeln in der Welt der Museumseisenbahnen. Selbst zahlreiche Eisenbahnunternehmen wurden und werden aus dem Umfeld von Museumsbahnen oder von Museumseisenbahnern selbst gegründet.

Leider ist es aber immer schwieriger geworden, historisches Eisenbahnmaterial ehrenamtlich zu erhalten. In der Vergangenheit haben insbesondere Nichtbundeseigene Eisenbahnen Museumsbahnen technisch und administrativ unterstützt. Durch den scharfen Wettbewerb im Bahnwesen mussten die

Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V., Postfach 66 01 42 28241 Bremen; vdmtd@vdmtd.de; www.vdmtd.de
Vorstand: Henno Seeger (Vors.), Völker Wente (Dir. Vors.), Frauke Lehmann (Kassier), Jürgen Pfaffter (Presse), Dr. Jochen Brandau (Beisitzer)

1/2

7 Vertragsmuster Fahrzeugüberlassung

Expertengespräch: Verträge zur Fahrzeugüberlassung weitere Experten willkommen!

- **Eigentum und Nutzung von Fahrzeugen fällt oft auseinander**
 - Privater stellt Fahrzeug e.V. zur Verwendung zur Verfügung
 - e.V. stellt Fahrzeuge eigener Betriebsgesellschaft oder Dritten für museale Nutzung zur Verfügung
 - e.V. stellt Fahrzeuge eigener Betriebsgesellschaft oder Dritten für kommerzielle Nutzung zur Verfügung
 - ...
- **zahlreiche Fragen sind dabei zu berücksichtigen**
 - technische Fragen wie Reinigung, Wartung, Instandhaltung
 - betriebliche Fragen wie Nutzungsumfang, Einsatzzwecke, Abstellung
 - Personalleistungen für Bedienung, für betriebliche Leistungen wie Rangierer, für Servicepersonal
 - finanzielle Gegenleistungen, Haftung, Versicherung, Dokumentation
 - steuerliche Fragen
 -
- **im IV. Quartal 2023 ist hierzu ein Expertengespräch in Passau geplant; Ziele**
 - Ermittlung regelungsbedürftiger Fallgestaltungen und Punkte
 - Prüfung, ob Musterverträge/Handreichungen sinnvoll sind

8 „Tag der Schiene“ 2024

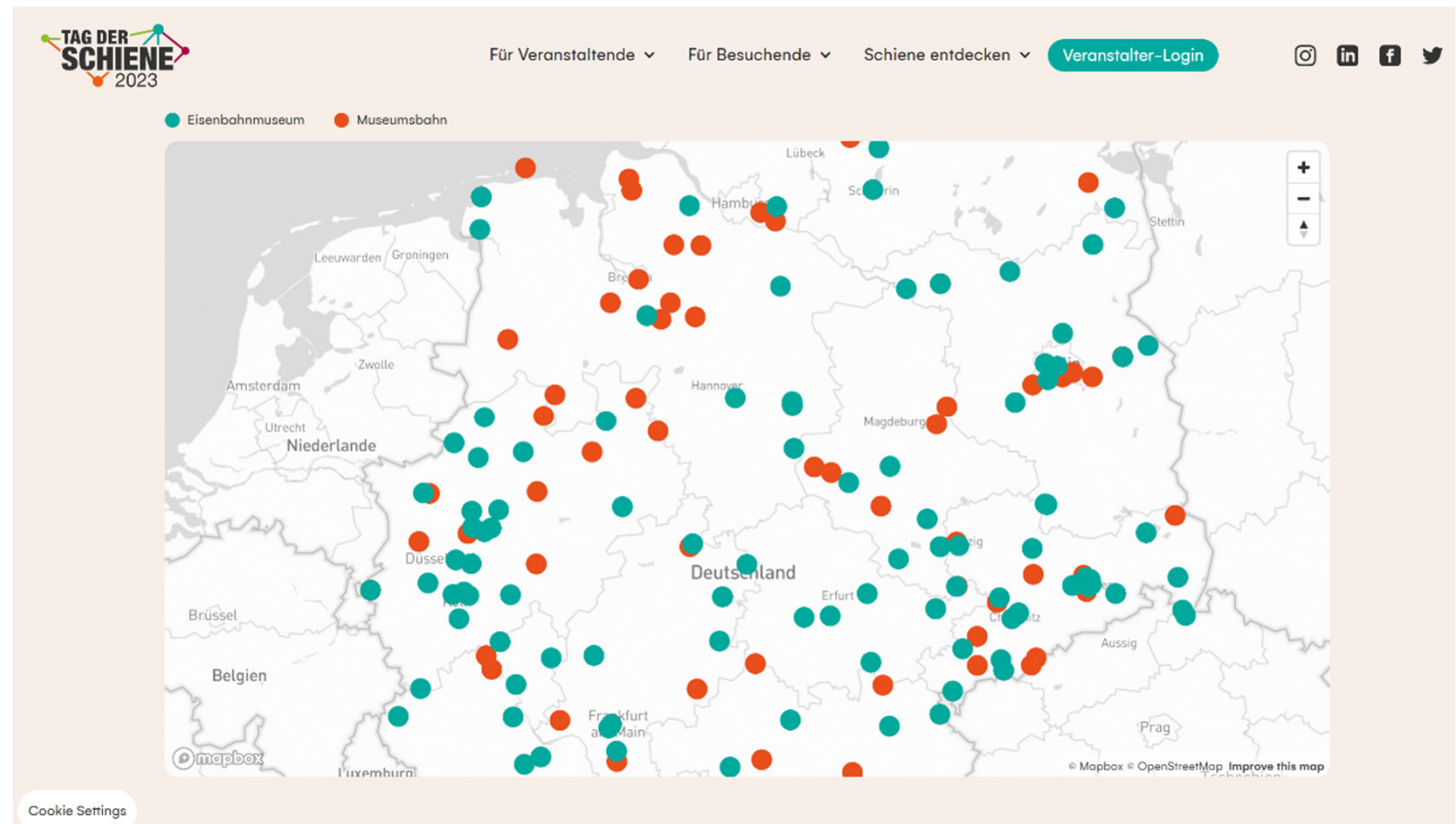
Tag der Schiene 2023

- 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



Allianz pro Schiene präsentiert dauerhaft Museumsbahnen und Bahnmuseen auf www.tag-der-schiene.de

- Allianz pro Schiene Karte einschl. Links zu Museumsbahnen und Bahnmuseen veröffentlicht
- Karte bleibt im Netz
- Karte tlw. unvollständig und fehlerhaft
 - MTB können selbst ergänzen oder korrigieren
- VDMT prüft, wie Karte für Marketing dauerhaft nutzbar gemacht werden kann



im kommenden Jahr: „Tag der Schiene“ am 20. – 22. September 2024

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.

trisch als auch mit Diesel Schiene ins Leben geru- betrieben werden kann. Das hat sind nach eigenen A- grüne Kraftpak- 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- für die Schienenbranche

Philipp Landt

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

St. Wendeler Zeitung 19.09.2023

TAG DER SCHIENE 2023

Danke!

**Im Namen
aller VDMT-Mitglieder
herzlichen Dank allen,
die die Arbeit des VDMT
mit Rat und Tat im
Kleinen oder Großen
unterstützt haben!**

**Vielleicht findet sich in
Zukunft ja noch der eine
oder andere....**



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