
Neues aus dem VDMT und der Welt des Rechts

85. VDMT – Tagung

Stuttgart, 8. – 10. November 2024

Volker Wente

Themen

1. Rechtliche Einordnung von EBA-Fachmitteilungen
2. Begriff der „anerkannten Regeln der Technik“
3. Kosten der Anschlusseinrichtung
4. Mobilitätsdatengesetz
5. Energieeffizienzgesetz
6. Schienenlärmschutzgesetz
7. Sachstand ETCS
8. Marktuntersuchung der BNetzA
9. Positionspapier „Fossile Brennstoffe“
10. VDMT-Internes
 - Ist die Struktur der VDMT-Tagungen noch zeitgemäß?

1 Rechtliche Einordnung von EBA-Fachmitteilungen

Den Begriff der „Fachmitteilung“ definiert das EBA nicht

- **Unter den 16.526 „Fachmitteilungen“ (Stand: 6.11.2024) finden sich unterschiedlichste Unterlagen**
 - Plangenehmigungen
 - Allgemeinverfügungen
 - Vordrucke
 - Bekanntmachungen
 - Leitfäden
 - Merkblätter
 - Pressemeldungen
 -
 - „Fachmitteilungen“ im engeren Sinne (nummeriert; insg. 299 veröffentlicht, davon 17 in 2024)
 - i.d.R. Papiere zu spezifischen, meist technisch-betrieblichen Themen
- **Hier werden die nur die Fachmitteilungen im engeren Sinne betrachtet**
 - **EBA teilt Rechtsqualität der Fachmitteilung eher selten präzise mit**
 - **Ziel: Vermeiden von Entscheidungen durch informelles Verwaltungshandeln?**

Der Rechtsrahmen für die Aufsicht ist eng gesteckt, Eisenbahnaufsicht ist Gefahrenabwehr

– Eisenbahnaufsicht: Ziel und Zweck (§ 5 AEG)

- Durch die Eisenbahnaufsicht wird **die Beachtung**
 - **dieses Gesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen**
 - des Rechts der ... Europäischen Union ...**überwacht**

– Eisenbahnaufsicht: Aufgaben und Befugnisse (§ 5a AEG)

- Aufsichtsbehörden haben **die Aufgabe, die Einhaltung der in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften zu überwachen** ... Sie haben dabei insbesondere die Aufgabe,
 - **Gefahren abzuwehren**, die beim Betrieb ... entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen
 - gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zu untersuchen...
- Aufsichtsbehörden **können** in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber denjenigen, die durch die in § 5 Absatz 1 genannten Vorschriften verpflichtet werden, die Maßnahmen treffen, die **zur Beseitigung festgestellter Verstöße** und **zur Verhütung künftiger Verstöße ... erforderlich** sind.

Eisenbahnunternehmen gestalten Aufsichtsbehörden kontrollieren

Eisenbahnunternehmen	Aufsichtsbehörden
Beachtung der relevanten Vorschriften	Überwachung der Einhaltung der Vorschriften
Durchführung des sicheren Betriebs	Keine materielle Sicherheitsverantwortung
Gewährleistung der Sicherheit	Keine Herstellung tatsächlicher Betriebssicherheit
Gestaltung & Bestimmung des „WIE“ im Rahmen der Vorschriften	Keine Festlegung des Risikomaßstabs; Kein Gestaltungsrecht

Rechtsvorschriften sind zu beachten

alle weiteren Regelungen sind zu berücksichtigen

– Eine Fachmitteilung im engeren Sinne ist keine...

- Rechtsnorm
- Verwaltungsvorschrift
- Technische Norm (DIN-Norm)
- Anerkannte Regel der Technik
- Allgemeinverfügung

– Eine Fachmitteilung

- erzeugt keine unmittelbare Bindungswirkung im Sinne einer Rechtsnorm (nur Empfehlungscharakter)
- lässt bei Beachtung mindestens rechtskonformes Verhalten vermuten (u.U. Beweiserleichterung)
 - Fachmitteilung kann Zusicherung i.S.v. § 38 VwVfG sein
- kann inhaltlich widerlegt werden, ein Abweichen ist grds. zulässig
 - Nichtbeachtung erzeugt nicht automatisch die Vermutung eines Verstoßes gegen Sicherheitsvorschriften
- erzeugt bei Abweichen ggf. erhöhte Darlegungs-/Begründungspflicht, aber keine Beweislastumkehr
- ist gerichtlich nicht isoliert angreifbar

2 Begriff der „anerkannten Regeln der Technik“

„anerkannte Regeln der Technik“ (aRdT) vereinfachen Rechtssetzung und Rechtsanwendung

- **Rechtsvorschriften verweisen auf technische Standards, weil**
 - nicht mit jedem Erkenntnisfortschritt die Rechtsnorm geändert werden muss und
 - der Erkenntnisfortschritt in abgestufter Intensität übernommen werden kann

- **Das Recht kennt drei Stufen für technische Standards:**
 - „anerkannte Regel der Technik“ (geringstes Anforderungsprofil)
 - „Stand der Technik“ (mittleres Anforderungsprofil)
 - „Stand von Wissenschaft und Technik“ (höchstes Anforderungsprofil)

- **EBO „begnügt“ sich mit geringstem Anforderungsprofil**
 - Grund: Rad-Schiene-System ist technisch ausgereift
 - Gesetzgeber sieht Risiken grds. als bekannt und beherrschbar an

- **Eine „anerkannte Regel der Technik“ muss fünf Merkmale kumulativ erfüllen:**
 - I. es muss sich um eine technische Regel handeln,
 - II. sie muss auf Erfahrung und Erkenntnis beruhen (wissenschaftliche Anerkennung),
 - III. ihre Befolgung muss notwendig sein, um Gefahren auszuschließen (Zweck der Gefahrminimierung),
 - IV. sie muss in betreffenden Fachkreisen bekannt sein und
 - V. sie muss mehrheitlich als richtig angesehen und tatsächlich angewandt werden (praktische Bewährung).

- **Zu I.: „technische Regel“**
 - Regelungszweck und Gegenstand müssen technischer Natur sein
 - Nicht: betriebswirtschaftliches Motiv (z.B. einheitliche Bauform zur Kostenersparnis)

- **Zu II.: „auf Erfahrung und Erkenntnis beruhend“ (wissenschaftliche Anerkennung)**
 - Regel muss wissenschaftlich z. B. durch Experiment, Empirie oder Berechnung als theoretisch richtig (gefahrverhütend) bestätigt sein

- **Zu III.: Befolgung der Regel muss zur Gefahrminimierung notwendig sein**
 - Regel muss der Gefahrminimierung dienen
 - Achtung: im (Bau-) Vertragsrecht beschreiben aRdT (auch) die vertragsgemäß geschuldete Leistung
 - Regel muss notwendig sein (d.h., Gefahr lässt sich nicht anders reduzieren)
- **Zu IV.: Regel muss in betreffenden Fachkreisen bekannt sein**
 - Regel muss in der Ausbildung gelehrt, auf Kongressen diskutiert oder in Fachliteratur beschrieben sein
 - Bekanntheit kann empirisch durch Befragungen der Fachkreise festgestellt werden
- **Zu V.: Regel muss mehrheitlich als richtig angesehen und tats. angewandt werden (prakt. Bewährung)**
 - Ermittlung empirisch durch Befragung
 - „Fachkreise“ sind natürliche Personen, nicht Unternehmen, Behörden oder Organisationen
 - kein „Vetorecht“ der Aufsichtsbehörde¹
 - Behörde wendet Recht an, hat aber keine Gestaltungsbefugnis

¹: VG Köln Az 18 K 409/08 vom 12.3.2010 hält Vetorecht wohl für möglich

Wann ist die Eisenbahn im Rechtssinne sicher?

Die Prüfungsschritte bis zur Anwendung von aRdT

- **Wurden AEG, EBO oder weitere einschlägige Rechtsverordnungen beachtet?**
 - Gesetzliche Regelung ist stets maßgebend und verbindlich
 - werden sie beachtet, ist die Eisenbahn im Rechtssinne sicher
 - Selbst bei Unzweckmäßigkeit kann die Aufsichtsbehörde nicht „mehr“ verlangen
 - ist eine Lücke vom Gesetzgeber bewusst gelassen worden?
 - sie füllt die Eisenbahn in eigener (Sicherheits-) Verantwortung aus
- **Ist eine Ausnahme von den Vorschriften der EBO (§ 3 Abs. 1 EBO) gesetzlich zugelassen?**
 - **Ausnahme, weil Anwendung der Vorschrift in bestimmten Fällen unverhältnismäßig sein kann**
 - **„zur Berücksichtigung besonderer Verhältnisse“ von allen Vorschriften der EBO (§ 3 Abs. 1 Nr.1 EBO)** durch Bundes- bzw. Landesverkehrsministerium sowie
 - von den **Vorschriften der EBO, in denen dies ausdrücklich** vorgesehen ist, durch Aufsichtsbehörde
 - hier werden „besonderen Verhältnisse“ bereits vermutet, die Beachtung unverhältnismäßig machen würde
 - **Nachweis gleicher Sicherheit nicht erforderlich**, Gesetzgeber nimmt Risiko bewusst in Kauf
- **Bei Fehlen einer ausdrücklichen Regelung: aRdT beachtet?**
 - Abweichen möglich bei Nachweis gleicher Sicherheit

Technische Normen und andere technische Regeln erzeugen eine widerlegbare Vermutung, dass sie eine aRdT zutreffend wiedergeben

- **Normen haben vorrangig andere Zwecke als Sicherheitsgewährleistung**
 - Normen sind private technische Vereinbarungen mit Empfehlungscharakter
 - Normen beschreiben Beschaffenheit, erleichtern Kommunikation und Warenaustausch, steigern Qualität und Effizienz von Produkt und Produktion

- **Normen können aRdT sein, wenn die Norm**
 - für den zu betrachtenden technischen Bereich **einschlägig** sein (Geltungsbereich der technischen Norm)
 - den betreffenden technischen **Sachverhalt abschließend**, d. h. lückenlos und vollständig, erfassen
 - bei Regelungslücken wäre zu prüfen, ob
 - Norm analog angewandt werden kann oder
 - Norm teilweise und insoweit angewandt werden kann oder
 - Anwendung ausscheidet, weil Sachverhalt als Einheit zu betrachten ist (Regelfall)
 - **alle Merkmale der aRdT erfüllt und**
 - **aktuell ist** und sie ihre allgemeine Anerkennung nicht durch technischen Fortschritt nicht verloren hat

3 Kosten der Anschlusseinrichtung

- **Zweck der Neuregelung:**
 - Reduzierung der Kosten für den Frachtkunden
 - Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gegenüber Straße

- **Wie hat der Gesetzgeber die Kostentragung in § 13 Abs. 2,3 AEG geregelt?**
 - Begehrt eine Eisenbahn den Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur einer angrenzenden Eisenbahn, so tragen die Kosten
 - für den **Bau, den Ausbau, den Ersatz und den Rückbau** der hierfür **erforderlichen Anschlusseinrichtung** die an dem Anschluss beteiligten Eisenbahnen **zu gleichen Teilen**.
 - Die **laufenden Kosten** dieser Anschlusseinrichtung, **insbesondere für Betrieb, Wartung und Instandhaltung**, trägt die **anschlussgewährende Eisenbahn**.

 - Die anschlussbegehrende Eisenbahn trägt die Kosten der von ihr betriebenen Infrastruktur.

- **Anschlussverträge sind privatrechtliche Verträge und grundsätzlich frei verhandelbar**
- **Günstigkeitsprinzip**
 - Abweichende Vertragsbedingungen **zum Vorteil** des Anschließers sind weiterhin möglich
 - Für Anschließer günstige Verträge können also fortgelten oder neu geschlossen werden
 - Bsp: anschlussgewährende Eisenbahn übernimmt gegen geringe Pauschale sämtliche Kosten
 - Maßgebend für Günstigkeit ist der Blickwinkel des Anschließers
- **Benachteiligungsverbot**
 - **Abweichende Kostentragungsregelungen zum Nachteil** der anschlussbegehrenden Eisenbahn sind **unwirksam**
- **Bei Streit über Bedingungen oder Kosten entscheidet die Aufsichtsbehörde**
 - Aufsichtsbehörde entscheidet vertragsersetzend
 - Entscheidung der Aufsichtsbehörde ist gerichtlich anfechtbar

Was ist eine „erforderliche Anschlusseinrichtung“?

- **Die Anschlusseinrichtung ist eine sog. Sachgesamtheit**, die bestehen kann aus
 - Anschlussweiche
 - Stelleinrichtungen
 - Gleisbettung, Entwässerung, Unterbau
 - Signalen
 - Schutzeinrichtung (Gleissperre, Schutzweiche usw.)
 - Rangierwegen
 - Lärmschutz
 - Fernsprecheinrichtungen
 - ...
- **„erforderlich“ ist, was der Gesetzgeber gesetzlich oder mittelbar über die aRdT verlangt**
 - Bahnbetrieb ist im Rechtssinne „sicher“, wenn Rechtsvorschriften beachtet werden (§ 4 AEG, § 2 EBO)
- **„nicht erforderlich“ ist, was darüber hinaus von einer beteiligten Eisenbahn verlangt wird**

Der Rechtsmeinung VDMT:

Tausch der Anschlussweiche ist Instandsetzung, also „laufende Kosten“

- **Wirklich kostenträchtig ist der Tausch der Anschlussweiche, aber: wer trägt sie?**
- „laufende Kosten“ trägt die anschlussgewährende Eisenbahn, Kosten für Ersatz werden geteilt
- Kosten „insbesondere“ für „Betrieb, Wartung und Instandhaltung“ zählen zu den laufenden Kosten
 - „**laufend**“ sind grds. die Kosten, die **regelmäßig wiederkehren**
 - Weiche ist „Verschleißteil“ und wird regelmäßig, wenn auch in längeren Intervallen, getauscht
 - **DIN 31051 definiert den Begriff „Instandhaltung“** als Oberbegriff für „Wartung“, „Inspektion“, „Instandsetzung“ und „Verbesserung“
 - **Instandsetzung** ist eine physische Maßnahme, um die Funktion einer fehlerhaften Einheit wiederherzustellen. Einheit ist definiert als System, das für sich allein betrachtet werden kann.
 - **Tausch der Weiche ist Instandsetzung** und damit Instandhaltung, weil sie als Teil der Einheit „Anschlusseinrichtung“ getauscht und damit die Einheit „Anschlusseinrichtung“ wiederhergestellt wird
- Von „Ersatz“ einer Anschlusseinrichtung wäre beim gesamthaften Wiederherstellen einer aufgelassenen und dem Verfall preisgegebenen Anschlusseinrichtung zu sprechen

Die Meinung des EBA:

Tausch der Anschlussweiche ist Ersatz; Folge: hälftige Kostenteilung

- **Mehrere Verfahren zur Klärung von Streitigkeiten nach § 13 Abs 4 AEG beim EBA anhängig**
 - Ein Verfahren soll bereits gerichtsanhängig sein
- **Argumentation des EBA**
 - § 2 Abs. 7c AEG definiere den Begriff „Instandhaltung“ als „Arbeiten zur Erhaltung des Zustandes und der Kapazität der bestehenden Eisenbahnanlage“
 - § 2 Abs. 7d AEG definiere den Begriff „Erneuerung“ als „umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen mit denen die Gesamtleistung der Eisenbahnanlage nicht verändert wird“
 - Maßgebend soll wohl Definition der Gleisanschlussförderrichtlinie sein
 - Ersatz ist Investition zum Erhalt der Funktionsfähigkeit der Anlage, bei der vorhandene Anlagen oder Anlagenteile durch neue Anlagen oder Anlagenteile mit gleicher oder ähnlicher Funktion ersetzt werden.
- **Dabei übersieht das EBA, dass**
 - das AEG bei „Erneuerungen“ umfangreiche Arbeiten“ voraussetzt
 - § 13 AEG von Anschlusseinrichtung als Sachgesamtheit und nicht von Anlagen oder Anlagenteilen spricht
 - die GleisanschlussförderrL Zuschüsse in Aussicht stellt und keine Kostentragung unter Privaten regelt
 - Zu Ende gedacht wäre auch der Tausch des Schwellennagels Erneuerung

Weitere Entscheidungen des EBA sind kritikwürdig

– Sicherheitsleistung

→ Für den Fall, dass der Tausch der Anschlussweiche (hälftige Kostentragung vorausgesetzt) finanzielle Schwierigkeiten des Anschließers erwarten lässt, kann – hier – DB InfraGO vor Beginn der Baumaßnahme eine Sicherheitsleistung verlangen

– Bestimmung des technischen Zustandes bzw. Zeitpunkt des Weichentauschs

- Erforderlichkeit und Umsetzung des Tausches bestimmen sich nach den Richtlinien der DB InfraGO AG
 - Richtlinien der DB InfraGO AG sollen (stets) aRdT sein
- Notwendigkeit des Tausches ist anhand der Richtlinien „plausibel darzulegen“
- Kritik: notwendig ist, was im Rechtssinne „erforderlich“ ist, nicht was in Richtlinien festgehalten ist

4 **Mobilitätsdatengesetz**

Mobilitätsdatengesetz

kein Grund zur Aufregung...

- **Worum geht es?**
 - Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsdaten
 - Ermöglichung multimodaler Reiseketten und ihrer Buchung
 - Verbesserte behördliche Aufgabenerfüllung
- **Museums- und Touristikbahnen sind rechtlich Eisenbahnen und zumindest denkbar Adressaten**
- **Aber:**
 - Nur digital vorhandene Daten müssen bereitgestellt werden
 - Keine Pflicht, Daten zu erheben oder vorhandene Daten zu digitalisieren
- **Auf Anfrage des VDMT hat Bundesministerium für Verkehr klargestellt:**
 - „...Nach unserem Verständnis können die Informationen (Fahrplan, Ankunftszeiten usw.) von Museums- und Touristikbahnen für dieses Ziel nicht verwertet werden und fallen deswegen nicht unter die genannte Verordnung und somit **auch nicht in den Anwendungsbereich des Entwurfs des Mobilitätsdatengesetzes.**“

5 Energieeffizienzgesetz

Energieeffizienzgesetz: Auch hier kein Grund zur Aufregung...

- **Worum geht es?**
 - **Festsetzen von Zielen für den Umbau der Energieversorgung und die Energiesicherheit einer hoch entwickelten Industriegesellschaft**
 - **Energieverbrauch < 2,5 GWh (\cong 300 t Steinkohle oder 250.000 l Diesel)**
 - keine Pflichten für Museums- und Touristikbahnen
 - **Energieverbrauch >2,5 GWh, aber < 7,5 GWh und KMU:**
 - keine Pflichten für Museums- und Touristikbahnen
 - **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 (\cong 900 t Steinkohle oder 750.000 l Diesel):**
 - Einrichtung eines spezifischen Energie- und Umweltmanagementsystems
 - Aufstellen und Veröffentlichen eines zu zertifizierenden Umsetzungsplans
 - [Werte können im Gesetzgebungsverfahren noch geringfügig angepasst werden]

Museums- und Touristikbahnen sind keine „öffentlichen Stellen“

- **Sonderregelung für „öffentliche Stellen“**

- Pflicht, Energieverbrauch jährlich um 2 % zu senken
- Grund: Vorbildfunktion der öffentlichen Hand

- **Beachte: Museums- und Touristikbahnen sind keine „öffentlichen Stellen“ i.S. v. § 6**

- sie erhalten i.d.R. keine „institutionelle Förderung“ i.S.v. VV 2.2. zu § 23 BHO
- Verkehrsverträge und Projektförderungen sind unschädlich

- **Vorschlag Bundesländer**

- „Unternehmen des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs sind von der Verpflichtung [2 % Energie einzusparen] ausgenommen.“

6 Schienenlärmschutzgesetz

Schienenlärmschutzgesetz; auch hier kein Grund zur Aufregung...

- **Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) wurde geändert**
 - Regelungen aufgrund EU-Vorgaben weniger streng
 - Aber: explizite Ausnahme für historische „Güterwagen“ entfallen
- **Daraus resultieren jedoch für Museums- und Touristikbahnen keine Nachteile**
 - **Ausschließlich historisch genutzte Güterwagen sind keine Güterwagen im Sinne des SchlärmschG**
 - Zweckbestimmung eines Güterwagens ist der gewerbliche Transport von Gütern von A nach B.
 - Historische Güterwagen haben diesen Bestimmungszweck verloren, sie veranschaulichen lediglich den Gütertransport vergangener Epochen. Eine Verwendung für die gewerbliche Verbringung von Gütern findet eben gerade nicht (mehr) statt. Also sind sie vom Anwendungsbereich nicht umfasst.
 - **Zusammenschau von Vorschriften zeigt: historische Fahrzeuge fallen in D nicht unter das EU-Recht**
 - SchlärmschG findet nur auf „Laute Güterwagen“ nach Art. 5a VO (EU) Nr. 1304/2014 Anwendung
 - Nach Art. 2 der EU-VO 321/2013 sind das nur Fahrzeug, die unter Teilsystem „Fahrzeuge — Güterwagen“ gemäß Anhang II Nummer 2.7 der Richtlinie (EU) 2016/797 fallen
 - In D sind ausschließlich historisch/touristisch genutzte Fahrzeuge gerade ausgenommen

7 Sachstand ETCS

DB InfraGO setzt ETCS-Migrationsstrategie aus Finanzgründen neu auf



Neue DSD-Strategie adressiert priorisierte Nutzendimensionen entlang drei „Wellen“

Nutzendimensionen DSD

- Demografie/moderne Arbeitswelten/Effizienz**
Signifikante Reduktion Wieder-einstellungsbedarf bei kritischen Personalen, Schaffung attraktiver Berufsbilder
- Qualität/Obsoleszenz**
Bis zu **+5 %-Punkte** Pünktlichkeit und Ersatz obsoleszenter LST
- Interoperabilität**
ETCS-Durchfahrbarkeit EDP/TEN-Korridore
- Zukunftsfähige Systemarchitektur im Netzwerk**

Neue DSD-Strategie entlang drei Wellen anhand von Nutzeneffekten



8 Marktuntersuchung der BNetzA

Bitte an Marktuntersuchung der BNetzA beteiligen

- Marktuntersuchung Eisenbahn der BNetzA fasst die wirtschaftliche Entwicklung des Eisenbahnmarktes im Zeitablauf zusammen
- Bericht widmet Museumsbahnen eigenes Kapitel
- Bericht ist als amtliche Quelle Grundlage für den Gesetzgeber und das behördliche Handeln
- Je präziser Museums- und Touristikbahnen melden, desto umfassender ist der Überblick über das Leistungsportfolio
- **Deshalb: bitte beteiligen!**
- **Übrigens: lesen lohnt!**
[Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023](#)



9 Positionspapier „Fossile Brennstoffe“

Positionspapier beschreibt VDMT-Standpunkt und ist als Argumentationshilfe gedacht

- **Einsatz fossiler Brennstoffe bei Museums- und Touristikbahnen**
 - Für den Betrieb im authentischen Kontext sind sie notwendig
 - Änderungen an Fahrzeugen usw. zur Nutzung emissionsfreier Technologien zerstören deren historische Substanz
 - Kohlefeuerung bei Dampflokomotiven ist essenzieller Bestandteil des historischen Bahnbetriebs
 - Energieumwandlung und Dampferzeugung durch Kohlefeuerung
 - Handwerk des Heizers und des Dampflokführers und das Wissen darum
 - Darstellung des Aufwands und der Logistik des Dampflokbetriebs von Infrastruktur für Brennstoff- und Wasserversorgung der Lokomotiven bis hin zur Reinigung und Wartung
- **Innovationen werden besonders bei gesamtgesellschaftlichen, ökologischen Zielen genutzt**
 - Einsatz dort, wo die Authentizität nicht merklich beeinträchtigt wird
 - Finanzierung muss gesichert sein darstellbar ist
- Aufgrund der geringen Gesamtemissionen und dem Denkmalschutzgedanken sind die Emissionen auch im Vergleich zu anderen Bereichen wie Motorsport, Oldtimer, Sportfliegerei usw. vertretbar

10 Ist die Struktur der VDMT-Tagungen noch zeitgemäß?

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@vdmtd.de, Internet: www.vdmtd.de