
Neues aus dem VDMT und der Welt des Rechts

Bruchhausen-Vilsen, 20.-22. März 2026
Volker Wente

Themen

1. ETCS
2. Gleisanschlussverträge
3. Nachforderung Trassenpreise 2017/18 und 2018/19
4. Jubiläum „200 Jahre Eisenbahnen in Deutschland“
5. Änderungsvorschläge der VDMT-Satzung
6. Verschiedenes
 - a. Tag der Schiene
 - b. Fedecrail

1 ETCS

Das war der Stand VDMT-Tagung Herbst 2025: Nichts genaues weiß man nicht...

- Die ursprünglich geplante Umstellung der Zugsicherung für das gesamten Streckennetzes der DB auf ETCS Level 2 ohne Signale ist in (sehr) weite Ferne gerückt
 - Projekt wird völlig neu repriorisiert
- **Neuer Projektumfang und Zeitplan noch völlig unklar**
 - Erst muss Streckenausrüstung feststehen, dann folgt Fahrzeugumrüstung
 - Förderrichtlinie zur Fahrzeugumrüstung in Arbeit, Veröffentlichung frühestens Frühjahr 2026
- **Abfrage Nachrüstungsbedarf von Fahrzeugen der VDMT-Mitglieder:**
 - Beteiligt haben sich 34 Mitglieder
 - 78 Dampflokomotiven aus 35 Baureihen
 - 98 Diesellokomotiven aus 18 Baureihen
 - 14 Elektrolokomotiven aus 7 Baureihen
 - 33 Triebwagen aus 16 Baureihen; 23 Steuerwagen aus 10 Baureihen
- **Rückmeldung der Industrie wird wegen fehlenden DB InfraGO-Strategie erst 2026 erwartet**

Der Sachstand heute:

Nichts genaues weiß man nicht, aber es geht voran...

- **Mit dem Bund als Treiber nimmt das Thema ETCS deutlich an Geschwindigkeit auf**
 - Förderrichtlinie des Bundes zur Fahrzeugumrüstung soll im April 2026 in Kraft gesetzt werden
 - Hintergrund sind Verpflichtungen des Bundes gegenüber der EU
 - GSM-R soll durch FRMCS abgelöst werden, Spezifikationen und Umsetzungspfad noch unklar
 - **Eine gesamthafte Strategie ist (noch) nicht erkennbar**
 - DB beabsichtigte, ihr gesamtes Netz auf ETCS Level 2 ohne Signale umzustellen
 - Strategie finanziell und wohl auch organisatorisch/kapazitiv nicht umsetzbar
 - Doppelausrüstung (ETCS/PZB) soll nur übergangsweise erfolgen und Ausnahme bleiben
 - ETCS hat betrieblich und in Sachen Betriebssicherheit in D wenig bis keine Vorteile
 - Organisation wird neu aufgestellt
 - DB hat Projekt „Digitale Schiene Deutschland (DSD)“ eingestellt; DSD GmbH wird nicht gegründet
 - **Ausrüstungspfad der Infrastruktur unklar, DB will Plan wohl erst Ende 2026 vorlegen**
 - **Bund hat finanziell Vorsorge getroffen:** Mittel i.H.v. ca. 12,3 Mrd. € für Ausrüstung bestimmter Korridore und zur Umrüstung von Bestandsfahrzeugen im Bundeshaushalt eingestellt
 - **Es passiert etwas, aber was passiert, ist unklar**
-

Das Problem für EVU: Umrüstung Bestandsfahrzeuge

- **In D sind aktuell ca. 13.000 Bestandsfahrzeuge zugelassen**
 - Für jede Baureihe ist ein eigenes Engineering notwendig
 - Dauer 12-36 Monate, Ingenieurkapazitäten sind ein sehr knappes Gut
 - Umrüstung je Fahrzeug einschl. Zulassung 4-12 Wochen
 - Im kommerziellen Verkehr Reservekapazitäten notwendig
 - Beschleunigung für kommerziellen Verkehr notwendig
- **Für analog gesteuerte Fahrzeuge sind Vereinfachungen denkbar**
 - Historische S-Bahn Berlin hat grds. Machbarkeit belegt
 - VDV hat im Anschluss an den VDMT eigene Umfrage für den Bedarf gestartet
- Industrie prüft vereinfachte Lösungen mit geringerer Funktionalität und/oder „Rucksacklösungen“

- Umrüstungskosten von ca. 1 Mio. €/Fahrzeug sind weder im kommerziellen noch im historischen bzw. touristischen Einsatz darstellbar
- Umrüstungsgeschwindigkeit und Umfang Abfluss Fördermittel völlig unklar

Bund will bis 4/2026 Förderrichtlinie in Kraft setzen

- **Förderung möglich** von
 - „First of Class“ –Fahrzeugen (90 % Förderung und
 - Umrüstung von Serien-Fahrzeugen (50 % Förderung)
- Förderquoten aktuell nicht verhandelbar, aber zuwendungsfähige Kosten sehr weit gefasst
- Umfangreiche technische Spezifikationen vorgegeben, die sich an der möglichen Funktionalität des Gesamtsystems einschl. automatisiertem Fahren orientieren
 - Vorgaben für historisch/touristisch genutzte Fahrzeuge nicht erforderlich
 - Parallele Situation z.B. bei selbstfahrenden Gleisbaumaschinen, ggf. auch Rangierloks usw.
- Bund geht von oftmaliger Anpassung der Förderrichtlinie aus
- **Vorschlag VDMT:**
 - **Förderbedingungen (insb. technische Spezifikationen) für nur historisch/touristisch genutzte Fahrzeuge werden anhand von Fallgruppen im Einzelfall bestimmt**
 - Grundsätzliche Förderfähigkeit ist bestimmt
 - Technische Spezifikationen sind nach Einsatzzweck und notwendigen Funktionalitäten
 - Verfahren wird nicht durch Museums- und Touristikbahnen aufgehalten

Bund plant Einrichtung einer „Koordinierenden Stelle“

– Ziele

- Weitere Spezifikation der (technischen) Förderbedingungen
- Priorisierung der „First of Class“ – Fahrzeugumrüstung und -zulassung
- Vorbereitung der Fördermittelvergabe
- Priorisierung des Serienumbaus

– Vorschlag: „Programmorganisation“

- Keine eigene Rechtsform wie z.B. GmbH, stattdessen vertragliche Regelungen
- VDMT soll Mitglied im Lenkungskreis werden, Vorsitz und Letztentscheidung BMV
- Weitere Mitglieder: Bund, Länder, VDV, DB, NEE, Mofair, VDB, BSN u.a.
- Technische Seite stellt DB; Stakeholder-Beteiligung und Leitung wird an Projektsteuerer vergeben

– Start:

- 4/2026, vollständige Arbeitsfähigkeit für Herbst 2026 geplant

Was macht der VDMT?

- Bisher war VDMT im AK TP 4 „Fahrzeuge“ vertreten; AK im Zuge der Reorganisation aufgelöst
- **Entwicklung Strategie und Position für Nutzung des „übergeordneten Netzes“ durch MTB**
 - Schritt 1: Gespräche mit bundesweit verkehrenden MTB
 - Schritt 2: Gespräche mit MTB mit Infrastruktur und denen, die übergeordnetes Netz nur kurz nutzen
- **Förderrichtlinie**
 - speziellen Fördertatbestand für nur historisch/touristisch genutzte Fahrzeuge angeregt
- **„Koordinierende Stelle“**
 - VDMT soll vsl. Sitz im Lenkungskreis erhalten
 - Beteiligung in verschiedenen Arbeitskreisen der „Koordinierenden Stelle“ wird nach Vorlage der endgültigen Struktur der Programmorganisation geprüft
- **Technische und administrative Umsetzung**
 - Gespräche mit der Fahrzeugindustrie über technische Lösungen
 - Abstimmung mit dem VDV über Fragen der Infrastruktur
 - Perspektivisch: Aufarbeitung genehmigungsrechtlicher Fragen

Es wird langsam aber sicher trotzdem ernst Handlungsbedarf für VDMT-Mitglieder

- **Jede Museums- und Touristikbahn, die das DB-Netz nutzt, sollte sich mit ETCS und FRMCS auseinandersetzen**
- **Die Leifragen sind allgemein und für die einzelnen Mitglieder:**
 - Soll weiterhin das gesamte DB-Netz uneingeschränkt nutzbar bleiben?
 - Sollen bestimmte Strecken (-abschnitte) stets mit Doppelausrüstung versehen bleiben?
 - Welche Fahrzeuge bleiben für mind. 2 HU-Perioden in Betrieb und sollen umgerüstet werden?
 - Welches Betriebsprogramm wird angestrebt und welche Voraussetzungen müssen dafür erfüllt sein?
 - Welche Maßnahmen an der eigenen Infrastruktur notwendig?
 - Welche technischen und finanziellen Voraussetzungen sind noch herzustellen?
 - ...
- **Ceterum censeo:**
 - **Der VDMT vertritt die Rechtsauffassung, dass Fahrzeuge der MTB Bestandsschutz genießen und das DB-Netz uneingeschränkt nutzen dürfen oder bei neuen technischen Anforderungen von nachteiligen, auch finanziellen Folgen freizustellen sind!**

2 Gleisanschlussverträge

Infrastruktur-Anschlussverträge entwickeln sich zu einem Dauerthema

- Erst ca. 40 % der Infrastruktur-Anschlussverträge (IAV) der DB sind auf neue Rechtslage umgestellt
- **Alte Verträge bleiben nach wie vor grds. wirksam**
 - Unwirksam sind lediglich Klauseln, die zum Nachteil des Anschließers von den gesetzlichen Kostentragungsregeln abweichen
- **Einzelfall: Zusammenhangsmaßnahmen**
 - DB erneuert ganzen Weichenzug einschl. Anschlussweiche
 - Auch hier gelten die Regelungen des IAV wie z.B. vorherige Absprachen zur Kostenbeteiligung
 - Auch bei Zusammenhangsmaßnahmen muss dieser Weichentausch „erforderlich“ sein
 - Betriebswirtschaftliche Gründe der DB (einheitliche Technik/Instandhaltungszustand) rechtfertigen keinen vorfristigen Tausch mit Kostenfolgen für Anschließter
 - Weiche muss auch als ganzes verschlissen sein (Weichenschwellen können grds. als Instandsetzung getauscht werden)
- **Unabhängig davon: VDMT ist weiter Rechtsauffassung, dass der Tausch der Anschlussweiche eine Instandhaltungsmaßnahme ist; Kostenragung durch anschlussgewährende Eisenbahn**

DB InfraGO versucht nach wie vor, Kosten über die gesetzliche Regelung hinaus auf Anschließter abzuwälzen

- **Einzelfall: Errichtung ESTW/DSTW**
 - Bahnhof wird auf ESTW/DSTW umgebaut
 - Anschlussweiche soll an das ESTW/DSTW angeschlossen werden
 - **Die Gesetzesbegründung ist hier eindeutig:**
 - Kosten müssen „durch das Anschlussbegehren verursacht“ sein
 - **Nicht verursacht sind ausdrücklich**
 - Ausrüstung mit ETCS, Elektrifizierung
 - Einbindung in ein elektronisches Stellwerk (ESTW/DSTW)
 - Allg. Modernisierungen der Strecke
- **Vorgehenshinweise bei Baumaßnahmen im Zshg. mit der Anschlusseinrichtung**
 - Eigenen IAV auf Regelungen hierzu prüfen
 - Ist Weiche noch im Betriebsgrenzmaß, Weichenzustand selbst dokumentieren
 - Maßgebend ist technischer Verschleißvorrat, nicht Regelwerk der DB
 - Achtung: DB ist für den abgängigen Zustand der Weiche beweispflichtig

3 Nachforderung Trassenpreise 2017/18 und 2018/19

DB InfraGO klagt vermeintliche Außenstände ein

- **VDMT sind mindestens drei Fälle bekannt, wo Forderungen von der DB InfraGO gerichtshängig gemacht wurden**
 - Selbst Kleinbeträge (ca. 4.000 €) wurden eingeklagt
- Klagebegründungen im i.d.R. unstreitigen Teil sehr ausführlich und umfangreich
- Auf rechtliche Ausführungen insbesondere zur Verjährung und ggf. zur Verwirkung hat DB InfraGO vollständig verzichtet

- **VDMT bleibt bei seiner Rechtsauffassung, dass die Ansprüche der DB InfraGO nicht bestehen**
 - Forderungen der DB sind verjährt, mindestens aber verwirkt
 - DB hätte mindestens auf Rechtsstreit mit BNetzA konkret hinweisen müssen und sich Nachforderungen vorbehalten müssen

4 Jubiläum „200 Jahre Eisenbahnen in Deutschland“

Bald ist es wieder so weit: Das Jubiläum „200 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ naht

- **Es bleiben nur noch 8 (!) Jahre zur Vorbereitung**
- Von Seiten der DB oder der öffentlichen Hand sind noch keine Aktivitäten erkennbar
- Organisationen wie z.B. der VDMT oder „Allianz pro Schiene“ sind allein nicht in der Lage, ein Jubiläumsjahr zu organisieren

- VDMT wird den Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz der Länder, Herrn Christian Bernreiter (Bayern) anschreiben und bitten, das Thema auf die **Tagesordnung der Herbstsitzung der VMK** zu setzen



5 Änderungsvorschläge der VDMT-Satzung

1. Altersbeschränkung für Vorstandsämter

– Ergänzung von § 7 Abs. 3 der Satzung:

→ „Die Mitgliedschaft im Vorstand endet durch Ablauf der Wahlperiode, durch Rücktritt, durch Tod, **mit der Mitgliederversammlung, die auf Vollendung des [75.] Lebensjahres folgt**, durch Abberufung gemäß § 9 Abs. 4 oder dann, wenn die Voraussetzungen gemäß Absatz 2 nicht mehr vorliegen.“

– Gründe:

→ Das Alter hinterlässt bei jedem Spuren, beim einen mehr, beim anderen weniger

→ Das „gesichtswahrende Herauskomplimentieren“ auch von verdienten Funktionären aus ihren Ämtern ist außerordentlich schwierig

→ Die Notwendigkeit einer längerfristigen Personal- und Nachfolgeplanung wird damit für alle sichtbar

→ Altersgrenze soll nur satzungsgemäße Ämter betreffen, Mitarbeit natürlich weiter möglich

2. Zulassung virtueller oder hybrider Mitgliederversammlungen

– Einfügen als § 8 Abs. 1a (neu) der VDMT-Satzung:

→ „Die Mitgliederversammlung wird grundsätzlich als Präsenzversammlung abgehalten. Sofern dem keine zwingenden gesetzlichen Bestimmungen entgegenstehen, kann die Mitgliederversammlung auch auf elektronischem Weg (virtuelle Mitgliederversammlung) abgehalten werden. Der Vorstand entscheidet über die Art der Durchführung der Mitgliederversammlung. Möglich ist auch eine Kombination von Präsenzversammlung und virtueller Versammlung (hybride Veranstaltung).“

– Gründe:

- Regelung erweitert die Möglichkeiten zur Durchführung und Teilnahme
- Regelung in der Satzung nicht zwingend, Beschluss der Mitgliederversammlung würde genügen
- Beschlüsse der Mitgliederversammlung sind aber nicht so präsent wie eine Satzungsbestimmung

– Nebenbemerkung:

- Keine Änderung der Praxis, Versammlungen nur in Präsenz durchzuführen, geplant („Vorratsmöglichkeit“)
- Nur Präsenzveranstaltungen gewährleisten kontroverse Diskussionen strittiger Themen

3. Verankerung von Fachausschüssen in der Satzung

– Einfügen von § 11 Abs. 4 (neu) der VDMT-Satzung

→ „Der Vorstand kann die Einrichtung von Fachausschüssen beschließen. Fachausschüsse sollen die Fachkompetenz des VDMT erhöhen und die Verbandsorgane vorausschauend und zeitnah beraten und unterstützen. Der Vorstand kann ihnen Aufgaben zur eigenständigen Erledigung übertragen. Der Leiter des Fachausschusses sowie dessen Mitglieder werden durch den Vorstand berufen. Der Vorstand kann für die Fachausschüsse eine Geschäftsordnung beschließen.“

– Gründe:

- Fachausschüsse sollen sich zu den zentralen Gremien des VDMT für Fachfragen entwickeln
- Satzungsbestimmung ist nicht zwingend, aber hilfreich, um Rahmen für Aufgaben und Organisation zu setzen
- Die Geschäftsordnung präzisiert innere Organisation, Entscheidungsfindung oder Inhalte weiter

4. Keine Änderung des Verfahrens zur Stellung von Anträgen zur Mitgliederversammlung

– Aktuelle Regelung:

→ „Anträge von Mitgliedern zur ordentlichen Mitgliederversammlung müssen mit schriftlicher Begründung mindestens 6 Wochen vor deren Zusammentritt beim Vorstand vorliegen.“

– Problem:

→ Termin der Mitgliederversammlung steht zwar weit im voraus fest, ist aber den Mitgliedern nicht präsent

→ Förmliche Einladung erfolgt gut 4 Wochen vor der Mitgliederversammlung

– Antragsfrist ist dann bereits abgelaufen; Anliegen kann nur diskutiert, aber nicht beschlossen werden

– Lösung:

→ Vorstand weist Mitglieder ca. 8 Wochen auf Mitgliederversammlung und die Frist zur Stellung von Anträgen zur Versammlung hin

6 **Verschiedenes**

Verschiedenes

– Tag der Schiene

- 18.-20.9.2026
- Alle Bundes- und Landtagsabgeordneten werden auf den Termin hingewiesen
- **Also mitmachen und Abgeordnete einladen**

– FEDECRAIL

- G. Aldrian als Vertreter der deutschsprachigen FEDECRAIL-Mitglieder steht für eine Wiederwahl nicht mehr zur Verfügung
- ÖMT und VDMT nominieren Martin Uhlig als Nachfolger



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