



Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen

Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen · Bonhoefferweg 23 · 91058 Erlangen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Postfach 20 01 00

53170 Bonn

Bonhoefferweg 23 · 91058 Erlangen

Telefon 0700 83681111
www.vdmt.de · info@vdmt.de

Sitz des Vereins ist Berlin · VR 14053 Nz

Bankverbindung
IBAN DE60 7609 0500 0004 2210 01
BIC GENODEF1S06

Vorstand
Hans-Jürgen Crede
Johannes Füngers (Stellvertreter)

Ihnen schreibt

23. Juni 2019

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der technischen Säule des vier- ten Eisenbahnpakets der Europäischen Union

Hier: Stellungnahme des VDMT

Ihr Zeichen: E 14/5162.27-02 | Ihre Nachricht vom: 21.05.2019

Sehr geehrter
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen ganz herzlich für die Möglichkeit, zum genannten Gesetzentwurf Stellung nehmen zu können.

Nach geltender Rechtslage ist für den Betrieb ausschließlich historisch oder touristisch genutzter Eisenbahnfahrzeuge keine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung und damit auch kein Instandhaltungssystem erforderlich. Vielmehr müssen die Werkstätten der Museums- und Touristikbahnen „in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit“ festlegen und darüber Aufzeichnungen ... führen, so § 4a Abs. 4 AEG. Der nationale Gesetzgeber hat damit von den Ausnahmemöglichkeiten der Richtlinie 2004/49/EG bzw. der Richtlinie (EU) 2016/798 für Fahrzeuge der Museums- und Touristikbahnen Gebrauch gemacht und das EU-Recht nur im gebotenen Umfang und nicht darüber hinaus innerstaatlich umgesetzt.

Diese für die Museums- und Touristikbahnen sehr hilfreiche Herangehensweise begrüßen wir außerordentlich.

Vor diesem Hintergrund ist aus unserer Sicht § 4a Abs. 3 Entwurf-AEG unklar formuliert.

Der Wortlaut könnte nahelegen, dass auch für nur historisch oder touristisch genutzte Fahrzeuge ein Instandhaltungssystem einzurichten ist, soweit sie auf dem übergeordneten Netz verkehren. Das System müsste den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 S. 1 – 3 der RL (EU) 2016/789 entsprechen, auch wenn dafür keine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung beizubringen ist, wie aus § 7g Abs. 1a S. 2 Entwurf-AEG folgt. Unterstellt, diese Auslegung wäre richtig, würde dies eine erhebliche Erschwernis für Museums- und Touristikbahnen bedeuten:

- Bisher besteht diese Pflicht nicht. Gerade für ehrenamtlich getragene Bahnen würde hieraus ein erheblicher administrativer Mehraufwand mit entsprechenden Kostenfolgen und Bindung ehrenamtlicher Arbeitskapazität folgen.
- Diese Pflicht wäre EU-rechtlich nicht gefordert. Der nationale Gesetzgeber kann Museums- und Touristikbahnen vom Anwendungsbereich der RL (EU) 2016/789 nach Art. 2 Abs. 3 lit d) ausnehmen. Damit würde der nationale Gesetzgeber also über die verbindlichen Anforderungen der EU hinausgehen.

- Eine Ausnahmeregelung für nur historisch oder touristisch genutzte Fahrzeuge wäre aus unserer Sicht auch sachlich richtig:
 - Museums- und Touristikbahnen nehmen nicht am kommerziellen Bahnverkehr teil, sind also keine Adressaten der EU-Verkehrspolitik und insbesondere nicht der Regelungen der Interoperabilität.
 - Ein Instandhaltungssystem schafft keine zusätzliche Sicherheit, sondern ist in erster Linie eine Verfahrensvorschrift. Die Anforderungen der öffentlichen Sicherheit sind stets und unabhängig davon zu erfüllen.
 - Im Kern dient das Instandhaltungssystem dazu, die verschiedenen Akteure der Instandhaltung innerhalb der eigenen Organisation und zu den Unterauftraggebern im Wertschöpfungsprozess zu verzahnen und aufeinander abzustimmen (vgl. Einführung Anhang III der RL (EU) 2016/798). Das ist bei Museums- und Touristikbahnen gerade nicht notwendig, weil ihre Fahrzeuge in aller Regel in eigenen Werkstätten und mit einem meist sehr übersichtlichen Personalstamm an ehrenamtlich Tätigen instandgehalten werden. Die EU-Richtlinie geht aber erkennbar von einem anderen Instandhaltungsprozess mit zahlreichen Beteiligten und deren unterschiedlichen Interessenlagen aus.
 - Diese Fahrzeuge sind vielfach Unikate. Ihre historische Substanz soll gerade erhalten werden. Deshalb entziehen sie sich einer generalisierenden Betrachtung eines Instandhaltungssystems.
 - Neben den historischen Fahrzeugen, die regelmäßig das übergeordnete Netz nutzen, gibt es zahlreiche weitere historische Fahrzeuge, die regelmäßig auf nicht zum übergeordneten Netz gehörenden Nebenstrecken insbesondere von NE-Bahnen verkehren. Allerdings kommen sie anlassbezogen z. B. bei einzelnen Sonderfahrten, zu Bahnhofsfesten o. ä. auch auf dem übergeordneten Netz zum Einsatz. Das wäre dann faktisch ausgeschlossen, weil aus den dort zu erzielenden Fahrgeldeinnahmen keine Vorhaltung eines Instandhaltungssystems finanziert werden kann.

Aus diesen Gründen regen wir an, § 4a Abs. 4 AEG beizubehalten und die Pflicht zur Vorhaltung eines Instandhaltungssystems an die Notwendigkeit einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung zu knüpfen oder (ggf. klarstellend) für Museums- und Touristikbahnen eine generelle Ausnahme von der Einrichtung eines Instandhaltungssystems vorzusehen. Dies könnte durch einen Einschub als § 4a Abs. 3 Satz 5 wie folgt geschehen:

„Die Pflicht, ein Instandhaltungssystem einzurichten, gilt nicht, soweit sie Fahrzeuge, die nur für historische oder touristische Zwecke eingesetzt werden, instandhalten. Sie und die übrigen Stellen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung...“

Möglicherweise ist diese Ausnahme für nur zu historischen oder touristischen Zwecken eingesetzte Fahrzeuge bereits intendiert gewesen. Die Begründung zu Nr. 3, hier Ende 2. Absatz (S. 17) legt dies nahe. Sie weist darauf hin, dass es für Stellen, die nicht unter das EU-Recht fallen (*Anm. d. Verf: sollen?*) es bei der bisherigen Rechtslage bleibt.

Die erbetene Kostenschätzung ist aktuell für uns außerordentlich schwierig. Zum einen ist die Reichweite der geplanten Regelung unklar. Wird die Pflicht, ein Instandhaltungssystem einzurichten, nicht auf die Museums- und Touristikbahnen ausgeweitet, entstehen keine Mehrkosten. Sollte diese Bahnen doch einbezogen werden, wäre zu klären, ob das System Art. 14 Abs. 3 S. 1-3 RL (EU) 2016/798 zu entsprechen hat oder einen anderen, und wenn ja, welchen Inhalt haben muss. Wir würden uns hierzu gern in den nächsten Tagen telefonisch an Ihr Haus wenden.

Wir würden uns im Sinne der zahlreichen ehrenamtlich getragenen Museums- und Touristikbahnen sehr freuen, wenn Sie unsere Anregung wohlwollend prüfen würden. Für Rückfragen steht Ihnen der Unterzeichner (unter wente@vdmtd.de oder 0221/57979-138) jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

Vorstand