

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

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Frau Christine Erhard
Referat E 23 Eisenbahnrecht

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Per E-Mail: Ref-E23@bmvi.bund.de

Johannes Füngers
Stellv. Vorsitzender

VDMT ☎ 0700-83681111

Füngers ☎ 09131-640 121

mobil 0175-59 90 143

fuengers@vdm.de



Datum: 31.07.2018

Stellungnahme des VDMT zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU
Ihr Zeichen: E 23/5121.4/77

Sehr geehrte Frau Erhard,
Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit zum o.g. Gesetzentwurf Stellung nehmen zu dürfen. Gestatten Sie uns vorab eine grundsätzliche Anmerkung:

Die typische Museums- und Touristikbahn (im Weiteren: Museumsbahn) betreibt entweder regelmäßige Fahrten auf einer relativ kurzen (Neben-) Strecke an einzelnen Wochenenden/Sonntagen meist zwischen Ostern und Herbst oder anlassbezogene Tagesausflüge als Sonderzüge oft mit Großdampflok bzw. nicht mehr im Regelbetrieb befindlichen Diesel- oder E-Loks. Die Fahrpreise für diese Fahrten liegen deutlich über denen herkömmlicher Eisenbahnen für eine vergleichbare Strecke. Der Fahrgast ist meist eine Familie, eine Gruppe oder Eisenbahnfreunde. Sie fahren üblicherweise hin und zurück. Sofern die Museumsbahn eine eigener Infrastruktur oder die einer assoziierten Organisation (meist kommunale Zweckverbände) nutzt, waren diese Infrastrukturen zuvor faktisch stillgelegt oder zur Stilllegung vorgesehen.

Wir halten es für sachgerecht und rechtlich zulässig, Museumsbahnen vollständig von Anwendungsbereich des ERegG auszunehmen. Sowohl Wortlaut als auch Sinn und Zweck des ERegG und der einschlägigen europarechtlichen Normen legen dies bereits nahe. Dies gilt sowohl für die Museumsbahn als Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch als Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

- Museumsbahnen sind kein Adressat der in § 3 ERegG genannten Zielen der Regulierung.
 - Museumsbahnen können den Anteil am schienengebundenen Verkehr nicht erhöhen, weil sie keine Personenverkehrsdienstleistungen im Sinne von § 2 Abs. 2, 12 AEG erbringen. Verkehrsdienste müssen ein Verkehrsbedürfnis erfüllen. Darunter wird die Nachfrage nach einer Ortsveränderung von Personen oder Gütern mittels der Bahn verstanden. Das aber ist nicht Gegenstand eines Museumsbahn-Verkehrs. Hier wird – zivilrechtlich gesprochen – nicht die Ortsveränderung geschuldet, sondern ein Reiseerlebnis mit Fahrzeugen und dem Ambiente längst vergangener Zeiten. Das zeigt sich deutlich daran, dass der Komfort den heutigen Ansprüchen nicht genügt. Gleiches gilt für Reisegeschwindigkeit, Fahrpreis und Angebotsumfang, der sich auf einzelne Tage im Jahr beschränkt. Mit anderen Worten: Bei der Museumsbahn ist der Weg ist das Ziel. Diese Fälle wollen erkennbar weder das ERegG noch die vorgeschalteten europäischen Normen regeln. Museumsbahn-Betrieb ist also neben SPNV, SPFV und SGV eine Verkehrsart sui generis.
 -

- Die RL 2012/34 findet nach Art. 1 Abs. 1 a) nur Anwendung auf das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen. Nach Art. 3 Abs. 1 muss ein Eisenbahnunternehmen im Sinne der Richtlinie Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Daran fehlt es für Museumsbahnen, wie oben unter Ziffer 2 gezeigt, weil Museumsbahnen kein Verkehrsbedürfnis i. S. einer Nachfrage nach Ortsveränderung erfüllen. Damit folgt aus dem Europarecht selbst schon die Nichtanwendbarkeit dieser Richtlinie und damit keine Notwendigkeit, Museumsbahnen trotzdem auf innerstaatlicher Rechtsgrundlage der Regulierung zu unterwerfen.
- Da Museumsbahnen auch nicht am Wettbewerb im Eisenbahnmarkt teilnehmen (wollen), wie die Regulierung und die weiteren marktordnenden Vorschriften dies voraussetzen, können sie weder einen positiven Beitrag leisten noch den Wettbewerb gefährden.
- Ziel der Museumsbahnen ist es, überkommene Bahntechnik zu erhalten und im Betrieb vorzuführen. Deshalb wollen sie gerade keine Innovationen auf den Weg bringen.
- Von den herkömmlichen Formen der Eisenbahn-Infrastrukturförderung sind sie gerade in aller Regel ausgeschlossen. Die Richtlinien der NE-Förderung der Länder schließen sie aus. Anknüpfungspunkte etwaiger öffentliche Finanzierungsbeiträge für Museumsbahnen liegen vielmehr im Bereich Kultur, Tourismus oder Ehrenamt. Damit zeigen die Länder deutlich, dass Museumsbahnen eben keine „gewerblichen“, im Wettbewerb stehenden Eisenbahnen sind.
- Dass Museumsbahnen für den europäischen Eisenbahnmarkt irrelevant sind, zeigen auch die Ausnahmeregelungen der EU in einer Vielzahl europäischer Normen.
- Abgesehen davon, dass sich die Regulierungsziele zur leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur in erster Linie an den Hauptinfrastrukturbetreiber richten, betreiben Museumsbahnen Infrastrukturen, die ursprünglich stillgelegt werden sollten. Damit besteht mindestens die Vermutung, dass diese Infrastruktur für den zu regulierenden Eisenbahnmarkt keine Bedeutung hat.
- Qualitativ orientiert sich die Infrastruktur an den Bedürfnissen des Museumsbahn-Betriebs. Die Achslasten und Höchstgeschwindigkeit entsprechen nicht den Notwendigkeiten eines leistungsfähigen, nachfragegerechten Schienenverkehrs. Angesichts fehlender (öffentlicher) Finanzierung ändert sich daran auch nichts.
- Sinngemäß gilt die auch für Serviceeinrichtungen der Museumsbahnen.
- Museumsbahnen werden ehrenamtlich getragen. Sie sind, wie oben gezeigt, von den öffentlichen Finanzierungstatbeständen gewerblicher Eisenbahnen ausgenommen. Sie haben keine Gewinnerzielungsabsicht, sondern sind als gemeinnütziger Verein/gGmbH bzw. als deren Zweckbetrieb organisiert. Damit ist auch aus diesem Grund keine Wettbewerbsbeeinträchtigung zu befürchten. Zudem würde eine merkbare wirtschaftliche Betätigung – egal auf welchem Feld – die Gemeinnützigkeit und damit eine wichtige Finanzierungssäule der Museumsbahnen gefährden.
- Für die Museumsbahnen bedeutet die Regulierung einen erheblichen personellen und finanziellen Aufwand, dem kein Nutzen im Hinblick auf die Ziele gegenübersteht. Diese Ressourcen fehlen für den Erhalt und den Betrieb der historischen Fahrzeuge. Hinzu kommt, dass gerade in ehrenamtlich getragenen Organisationen praktisch kein Fachwissen vorgehalten wird, sich mit den regulatorischen Fragen auseinander zu setzen. Das muss im Zweifel teuer eingekauft werden.

Damit sieht der VDMT für Museumsbahnen keinen Ansatzpunkt für regulatorische Maßnahmen. Auch eine Zusammenschau der europarechtlichen Normen kommt zu keinem anderen Ergebnis. Deshalb regt der VDMT an, durch eine Ergänzung von § 1 ERegG Museumsbahnen vom Anwendungsbereich gänzlich auszunehmen.

Zum Gesetzentwurf selbst:

- Für den Fall, dass der Anregung, Museumsbahnen grundsätzlich von Anwendungsbereich des ERegG auszunehmen, nicht gefolgt wird, begrüßt der VDMT die Erweiterung der Ausnahmetatbestände. Sie helfen zumindest, auch wenn sie das Grundproblem nicht lösen.
- Zu begrüßen ist ferner, dass auf eine gesetzliche Regelung zur elektronischen Information/Durchtarifierung verzichtet wird. Andernfalls wären Ausnahmeregelungen für Museumsbahnen zwingend. Aus Fahrgastsicht besteht kein Bedürfnis für diese Systeme, weil der Fahrgast der Museumsbahn sein Reiseerlebnis über andere Informationskanäle plant. Bei einer Durchtarifierung würde zumindest ein Teil des Reiseerlebnisses fehlen, nämlich die „historische Fahrgastabfertigung“ mit dem Fahrkartenaufkauf am Schalter oder beim Schaffner. Hinzu kommt, dass Museumsbahnen mit dem Aufbau und Unterhalt dieser Systeme technologisch und finanziell überfordert wären.
- Nach § 4 Abs. 8 AEG (neu) sollen Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet werden, Notfallpläne aufzustellen. Wir gehen weiter davon aus, dass aufgrund der Ausnahmeregelung für historische/tou-

ristische Verkehre nach § 1 EVO Museumsbahnen davon nicht betroffen sind. Sollte diese Ausnahme nicht greifen, halten wir eine Ausnahmeregelung trotzdem für erforderlich, weil kein Bedürfnis für einen derartigen Notfallplan besteht. Die Strecken sind kurz, Verspätungen aufgrund von Abhängigkeiten des Bahnbetriebs gibt es nicht, Personalmangel ist zumindest an Fahrtagen der Museumsbahnen unbekannt und selbst ein Ersatzfahrzeug steht kurzfristig zur Verfügung.

Wir würden uns freuen, wenn Ihr Haus unsere Anregungen aufgreifen würde. Für Rückfragen stehen wir, insbesondere aber unser Vorstandsmitglied Herr Volker Wente wente@vdm.de Tel: 0163 5797938 (m) bzw. 0221 57979138 (d)) gern zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß
Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V.

A handwritten signature in blue ink that reads "Johannes Füngers". The signature is written in a cursive style with a small "e.V." written vertically in the first letter "J".

Johannes Füngers
Stellvertretender Vorsitzender