



MECKLENBURGISCHE BÄDERBAHN MOLLI GMBH
Fritz-Reuter-Straße 1 • 18225 Kühlungsborn

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss
Ausschussdrucksache
20(15)155-B
Stellungnahme
öffentl. Anhörung am 17.04.2023

Ihr Zeichen/Schreiben vom
PA 15 – 5410 vom 04.04.2023

Unser Zeichen
Mi / Ak

Datum
13. April 2023

Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH, VzG-Strecke 6996 Bad Doberan – Kühlungsborn West (Dampfschmalspurbahn)
hier: schriftliche Stellungnahme als Sachverständiger für den am 17.04.2023 tagenden Bundestagsverkehrsausschuss zum Gesetzentwurf der Bundesregierung: „Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“ - BT-Drucksache 20/5628

Sehr geehrter Herr Vorsitzender des Verkehrsausschusses MdB Schiefner, sehr geehrte Mitglieder MdB des Bundestagsverkehrsausschusses,

zuerst danke ich für die Gelegenheit der Anhörung als Sachverständiger zum vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung - BT-Drucksache 20/5628.

Die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB) betreibt in Mecklenburg-Vorpommern (M-V) als integriertes Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Schmalspurbahn Molli von Bad Doberan nach Kühlungsborn West. Wir als eine der dampfbetriebenen Schmalspurbahnen verkehren einerseits im Rahmen der Daseinsvorsorge im klassischen, durch die Länder bestellten, SPNV, andererseits sind wir wertvolle kulturhistorische, unter Denkmalschutz stehende Bahnen. Gleichzeitig wollen wir auch zukünftig den nachfolgenden Generationen im täglichen Betrieb zeigen, wie die Eisenbahn entstanden ist, die Beförderung großer Mengen an Fahrgästen erst ermöglicht und damit Verkehrsgeschichte geschrieben wurde. Darauf fußend ist schlussendlich das uns allen bekannte moderne Leben mit vielen persönlichen Ortsveränderungen je Tag entstanden.

Diese wertvolle Industriekultur gilt es als auch zukünftig fahrende Zeitzeugen zu erhalten. Insofern hat bereits die EU in ihrer Verordnung (EU) 2021/782 in den Erwägungsgründen ausgeführt: „(6) Schienenverkehrsdienste, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken angeboten werden, dienen in der Regel [d. h. wenige Fahrgäste, die im Berufs-, Schüler- und Regionalverkehr unterwegs sind,

GESCHÄFTSFÜHRER
Dipl.-Ing. Michael Mißlitz

ANSCHRIFT
Mecklenburgische Bäderbahn
MOLLI GmbH
Fritz-Reuter-Straße 1
18225 Kühlungsborn

TELEFON
038293 4313-33
TELEFAX
038293 4313-32
E-MAIL
geschaeftsleitung@molli-bahn.de

BANKVERBINDUNG
Ostseesparkasse Rostock
IBAN: DE82 1305 0000 0510 0000 45
BIC: NOLADE21ROS
Deutsche Kreditbank AG
IBAN: DE37 1203 0000 0000 1500 11
BIC: BYLADEM1001

HANDELSREGISTER
Amtsgericht Rostock
HRB 9836
Ust.-Id.Nr. DE 23 68 36 838
St.-Nr. 079 / 133 /31820

stehen dem nicht entgegen – Anm. d. Unterzeichners] *nicht zur Deckung des normalen Beförderungsbedarfs. Solche Dienste sind üblicherweise vom übrigen Eisenbahnsystem der Union getrennt und verwenden Technik, die unter Umständen ihre Barrierefreiheit begrenzt. Mit Ausnahme einiger Bestimmungen, die in der gesamten Union für alle Schienenpersonenverkehrsdienste gelten sollten, sollten Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, für Schienenverkehrsdienste, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken angeboten werden, Ausnahmen von der Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung zu gewähren.*“

Insofern wurde im Artikel 2 (2) der VO (EU) 2021/782 geregelt, dass *„Die Mitgliedstaaten können Dienste, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen...“*

Da fast alle Schmalspurbahnen in Deutschland weit überwiegend zu historischen und touristischen Zwecken betrieben werden und darüber hinaus aufgrund ihrer abweichenden Spurweite vom übrigen Eisenbahnsystem der Union getrennt sind, treffen die durch die EU eingeräumten Ausnahmetatbestände zu. Durch den fast ausschließlichen Einsatz historischer Fahrzeugtechnik ist auch die Herstellung der Barrierefreiheit begrenzt.

Folgerichtig wird im Artikel 1 Nr. 1 unter Buchstabe b) der BT-Drucksache 20/5628 der § 1 Abs. 4 AEG wie folgt gefasst: *„(4) Die Verordnung (EU) 2021/782 ist nach Maßgabe ihres Artikels 2 Absatz 2 nicht auf solche Verkehrsdienste des Schienenpersonenverkehrs anzuwenden, die ausschließlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.“*¹

Die durch das Unionsrecht ermöglichten und den deutschen Gesetzgeber umgesetzten Ausnahmen für historische und touristische sowie vom übrigen Eisenbahnnetz getrennte Netze und Verkehre dürfen und sollten dann auch Anwendung finden. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn die in der Eisenbahnaufsicht tätigen Behörden diese Ausnahmen in den konkreten Einzelfällen auch umsetzen und zulassen. Im Rahmen einer der letzten Gesetzgebungsverfahren wurde 2019, obwohl für die i. d. R. nicht-bundeseigenen Schmalspurbahnen die Bundesländer Aufsichtsbehörde nach § 5 AEG sind, die Aufsicht zu den Fahrgastrechten (ausschließlich) trotz gegenteiligem Beschluss des Bundesrates auch für Schmalspurbahnen (damit für alle Eisenbahnen) dem Eisenbahn-Bundesamt übertragen.

Bereits bei der Einführung der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes zur Durchsetzung der Fahrgastrechte hat der sächsische Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Martin Dulig, im Bundesrat im Namen der Länder Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern angemahnt, dass das Eisenbahn-Bundesamt die EU-Fahrgastrechteverordnung bei den historischen Schmalspurbahnen mit Augenmaß durchsetzen möge. Die Praxis der zurückliegenden vier Jahre hinsichtlich der Durchführung der Aufsicht zu den Fahrgastrechten bei

¹ Die betreffenden Bahnen in den Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern sind zum Großteil Bestandteil des SPNV-Angebotes in den einzelnen Ländern. Bei diesen Bahnen wird auch das DeutschlandTicket (i.d. R. mit Sonderkonditionen) gelten, ebenso gelten möglicherweise in den Bestandtarifen rabattierte Zeitkarten. Leider ist die EU-Verordnung mit dem Begriff „ausschließlich“ so formuliert, dass die vorgenannten Aspekte die Nutzung der Ausnahmemöglichkeiten nach der EU-Verordnung für touristische bzw. historische Bahnen bei den betreffenden Schmalspurbahnen die konkrete Anwendung durch das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der bisherigen Aufsicht erschweren bzw. ausschließen.

den Schmalspurbahnen durch das Eisenbahn-Bundesamt lässt leider dieses Augenmaß nicht erkennen. Nur das Eingreifen der sonst für die Schmalspurbahnen in M-V zuständigen Behörden hat bisher unter dem seit 2019 gültigen Eisenbahnrecht die MBB und Rügenschke Bäderbahn (RüBB) vor bereits durch das Eisenbahn-Bundesamt erhobenen, völlig überzogenen und den technischen Denkmälern entgegenstehenden Forderungen bewahrt. Wer möchte tatsächlich bspw. digitale Anzeigen in und an historischen Fahrzeugen und permanente, ggf. noch mit Melodie eingeleitete, Beschallung zu diversen Themen während der Fahrt erleben?

Insofern ist es ein essentielles Anliegen zum Erhalt der historisch betriebenen Schmalspurbahnen, dass die Aufsicht nach § 5 Abs. 4a AEG wieder zurück auf die Länder übertragen wird. Diese können vor Ort viel konkreter und sachorientierter auf die Interessen der Fahrgäste und die jeweiligen speziellen Bedingungen der Bahnen eingehen. Dafür sind die betroffenen Schmalspurbahnen an ihre Bundestagsabgeordneten und zuständigen Bundesländer herangetreten. Der VDV unterstützt das Anliegen nachhaltig.

Die Schmalspurbahnen ermöglichen den Fahrgästen gewissermaßen eine Zeitreise in die Anfänge des Eisenbahnwesens in Deutschland. Um diese „Reise“ möglichst authentisch zu gestalten, setzen die Unternehmen in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse z. B. auch auf eine Fahrgastinformation, wie sie zu jener Zeit üblich war. Demgemäß erfolgt die Information über entsprechende Beschilderung im historischen Ambiente und natürlich im Wesentlichen durch das in allen Zügen und den größeren Bahnhöfen vorhandene Bahnpersonal als „Reiseführende“ in Bahnuniform. Die betreffenden Landesbehörden berücksichtigen in ihrer Aufsichtstätigkeit dabei den Bestandsschutz der historischen Fahrzeuge sowie Bahnanlagen und tragen auch den Anforderungen des Denkmalschutzes Rechnung.

Die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen haben das Anliegen in den Bundesrat eingebracht (BR-Drs. 22/23) mit dem Ziel, die Aufsicht nach § 5 Abs. 4a AEG durch das Eisenbahn-Bundesamt „... für die **regelspurigen Eisenbahnen** die Eisenbahnaufsicht über die Einhaltung der Verordnung (EU) 2021/782 ...“ zu begrenzen. Diese Eingrenzung der Eisenbahnaufsicht wurde unter TOP 10 der Bundesratssitzung am 03.03.2023 einstimmig beschlossen.

In der Antwort der Bundesregierung auf den Beschluss des Bundesrates stimmt diese dem Anliegen auch mit entsprechender Begründung zu: *„Die Bundesregierung stimmt dem Anliegen des Bundesrates zu und wird die konkrete Umsetzung prüfen. Die Länder begehren eine Rückübertragung der Zuständigkeit für die Eisenbahnaufsicht im Bereich der Überwachung der Fahrgastrechte bei Schmalspurbahnen vom Bund auf die Länder. Erst mit einer gesetzlichen Änderung aus dem Jahr 2019 wurde die Überwachungszuständigkeit bei den Fahrgastrechten für den Schienenpersonennahverkehr auf die Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übertragen. Ziel war es, für alle Fahrgäste einen einheitlichen Ansprechpartner für Beschwerden zu schaffen. Die Länder rekurrieren nun auf ihre Ortsnähe und bessere Sachkenntnis für regional tätige Schmalspurbahnen. Die Bundesregierung tritt dem nicht entgegen. Ein Beschwerdeaufkommen in Bezug auf Verkehre mit Schmalspurbahnen hat sich beim EBA nicht ergeben.“*

Zum Erhalt der denkmalgeschützten Schmalspurbahnen und damit kulturhistorischen Zeitzeugen der Technikgeschichte ist es unerlässlich, mit Fingerspitzengefühl und Augenmaß auch die Aufsicht zu den Fahrgastrechten durchzuführen. Dazu zählen auch die nur begrenzten Möglichkeiten zur Herstellung der Barrierefreiheit. Aus den Erfahrungen der zurückliegenden vier Jahre ist festzustellen, dass das Eisenbahn-Bundesamt in seiner aktuellen Zuständigkeit den vielen Besonderheiten nicht ausreichend Rechnung getragen hat. **Insofern ist es nur konsequent und empfehlenswert, dass Bundestagsverkehrsausschuss und Bundestag der Auffassung des Bundesrates folgen und die Zuständigkeit für die Aufsicht über die Durchführung der Fahrgastrechte des Eisenbahn-Bundesamtes im § 5 Abs. 4a „auf regelspurige Eisenbahnen“ begrenzen.**

Aktuell stehen die Schmalspurbahnen ohnehin vor enormen wirtschaftlichen Herausforderungen. Die exponentiellen Kostensteigerungen z. B. bei Steinkohle von ca. 400% bezogen auf das Jahr 2021 stellen einen riesigen Kraftakt dar, um diese Bahnen auch für die Zukunft erlebbar zu erhalten. Weitere bürokratische Hürden und Forderungen gefährden sowohl das wirtschaftliche Handeln als auch den Erhalt dieser einzigartigen Bahnen.

Selbstredend versuchen die Schmalspurbahnen unter Abwägung ihrer denkmalpflegerischen und technischen Rahmenbedingungen auch, mögliche Kompromisse auszuloten und diese umzusetzen. Beispielsweise und exemplarisch seien hier die Aktivitäten von MBB und RüBB genannt, die durch den Bau- oder Umbau von Fahrzeugen auch mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang mit geeigneten Rollstühlen zu erleichtern. Darüber hinaus, hier seien die Bahnhöfe Bad Doberan (MBB) und Putbus (RüBB) genannt, werden wichtige Umsteigebahnhöfe von der Regelspur zur Schmalspur sowie Stationen mit sehr hohem Reisendenaufkommen, auch mit Blindenleitstreifen zur Teilhabe seheingeschränkter Personen ausgerüstet. Die Zusammenstellung der vielen historischen Fahrzeugsammlungen bei den Schmalspurbahnen, deren weiterer aktiver Einsatz ja explizit gewünscht ist, mit tlw. Herkunft noch von den Länderbahnen (vor 1920) unter beispielhafter Nennung unterschiedlicher Einstiegshöhen und Fahrzeugbreiten erschweren jedoch zusätzlich die grundsätzliche Herstellung der Barrierefreiheit.

Auch die Schmalspurbahnen werden ihren Beitrag zur notwendigen Mobilität auch und insbesondere in ihren historischen Netzen und Fahrzeugen leisten. Die unter den technischen Voraussetzungen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten mögliche Barrierefreiheit wird je nach örtlichem Erfordernissen und Möglichkeiten hergestellt.

Für Ihre bisherige und zukünftige Unterstützung der Schmalspurbahnen danke ich Ihnen, für weitere Fragen stehe ich persönlich gern am 17. April 2023 im Rahmen des Bundestagsverkehrsausschusses zur Verfügung und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Michael Mißlitz
Geschäftsführer