



Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

- nur per E-Mail: [verkehrsausschuss@bundestag.de](mailto:verkehrsausschuss@bundestag.de) -

Postfach 66 01 42; 28241 Bremen  
Ihnen schreibt: Volker Wente  
T: 0221 57979 138 M: 0163 5797938  
[wente@vdm.de](mailto:wente@vdm.de) [www.vdm.de](http://www.vdm.de)  
Sitz des Vereins ist Berlin · VR 14053 Nz  
Bankverbindung  
IBAN DE60 7609 0500 0004 2210 01  
BIC GENODEF1S06  
Vorstand:  
Heino Seeger (Vorsitzender)  
Volker Wente (stv. Vorsitzender)

**Gesetzentwurf zur Anpassung des AEG an die Verordnung (EU)  
2021/782 sowie Neufassung der EVO  
hier: Stellungnahme des VDMT zum Gesetzentwurf**

12. April 2023  
Ihr Zeichen: PA 15 - 5410

**Lobbyregister Eintrag des VDMT: R 002974**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir danken Ihnen ganz herzlich für die Möglichkeit, zum „Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr und zur Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche“ Stellung nehmen zu dürfen.

Der Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V. (VDMT) setzt sich für die Belange der rd. 100 zumeist ehrenamtlich getragenen Institutionen ein, die sich dem Erhalt und Betrieb kulturhistorisch wertvoller und touristisch relevanter Eisenbahnen widmen.

Der VDMT begrüßt diesen Entwurf. Besondere Zustimmung findet, dass in § 1 Abs. 4 AEG (neu) von der Ausnahmemöglichkeit nach Art. 2 Abs. 2 der VO (EU) 2021/782 Gebrauch gemacht werden soll und dass nunmehr klargestellt werden soll, dass auch der Fernverkehr mit Museumsbahnen ausdrücklich von dieser Ausnahmeregelung umfasst ist.

Lediglich zwei Punkte sollten aus unserer Sicht ergänzt bzw. noch einmal überdacht werden:

1. Vom Anwendungsbereich der VO (EU) 2021/782 sollen nach § 1 Abs. 4 AEG (neu) die Beförderungen ausgenommen werden, „die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden“. In der Vergangenheit gab es hier hin und wieder Auslegungsschwierigkeiten. Vereinzelt wurde von nachgeordneten Behörden die Auffassung vertreten, es käme hier auf die tatsächliche Nutzungsabsicht des einzelnen Fahrgastes und nicht auf die Zweckbestimmung des Verkehrsdienstes als solchem an. Die Ausschließlichkeit wurde allein deshalb infrage gestellt, weil es auch einzelne Fahrgäste geben könnte, die dieses Angebot möglicherweise auch zu anderen Zwecken, namentlich als Berufspendler oder im Ausbildungsverkehr, nutzten.

Deshalb regen wir an, zumindest in der Begründung zu verdeutlichen, dass es in Abgrenzung zum kommerziellen Bahnverkehr hier auf die vom Betreiber intendierte Zweckbestimmung des Verkehrsdienstes ankommt. Ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken würden diejenigen Verkehrsdienste betrieben, bei denen die Eisenbahn das Erlebnis einer besonderen Bahnreise in den Vordergrund stellt, nicht aber die Beförderung einer Person von A nach B. Mit dieser Klarstellung in der Begründung würde eine untergeordnete Nutzung durch andere Fahrgäste mit anderen Reisezwecken namentlich im Pendler- oder Ausbildungsverkehr nichts an der intendierten historischen oder touristischen Zweckbestimmung des Verkehrsdienstes ändern.

Vermutlich soll Begriff „Beförderungen“ in § 2 Abs. 2 EVO (neu) synonym mit dem Begriff „Dienste“ in Art. 2 Abs. 2 VO (EU) 2021/782 zu verstehen sein. Deshalb wäre zu überlegen, in der EVO denselben Begriff wie in der VO zu verwenden oder dies zumindest in der aml. Begründung klarzustellen.

2. Grundsätzlich erscheint es sinnvoll, die Aufsicht über die Umsetzung der Regelungen der VO (EU) 2021/782 dem Bund zuzuordnen. Verkehrsdienste im kommerziellen Eisenbahnverkehr wachsen immer weiter zusammen und werden aus der Fahrgastperspektive immer weiter vereinheitlicht. Das Deutschland-Ticket mit seiner bundesweiten Gültigkeit über alle Betreiber und öffentlichen Verkehrsmittel hinweg ist das beste Beispiel. Weil sich die Verkehrsnachfrage nicht an den Grenzen der Bundesländer orientiert, ist eine einheitliche Aufsicht für kommerzielle Eisenbahnen durchaus nachvollziehbar.

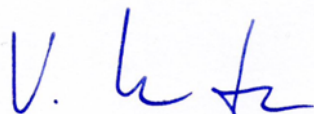
Anders verhält es sich jedoch insbesondere bei den nicht regelspurigen Bahnen. Sie haben ein abgegrenztes Verkehrsgebiet, bei dem es zudem regionale und unternehmensspezifische Besonderheiten zu beachten gilt. Deshalb sind die Länder aufgrund ihrer bereits bestehenden aufsichtsrechtlichen Zuständigkeiten für diese Bahnen besser in der Lage, die technischen, betrieblichen und verkehrlichen Gegebenheiten zu beurteilen. Wir regen daher an, § 5 Abs. 4a AEG so zu fassen, dass sich hier die Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes auf die regelspurigen Eisenbahnen beschränkt. Im Übrigen stellt dies eine Verwaltungsvereinfachung dar, da sich das Eisenbahnbundesamt seinerseits nicht mehr mit den spezifischen Besonderheiten der Schmalspurbahnen befassen muss, die bei der Landesaufsicht bereits amtsbekannt sind.

Der VDMT schließt sich insoweit auch der Stellungnahme des Bundesrates (BR-Drs. 22/23 (Beschluss) vom 3.3.2023) an.

Die Mitglieder des VDMT würden sich freuen, wenn Sie diese Überlegungen aufgreifen würden. Für weitere Nachfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Wir begrüßen die Absicht, eingehende Stellungnahmen zu veröffentlichen, und sind mit der Veröffentlichung unserer Stellungnahme einverstanden.

Mit freundlichem Gruß



Volker Wente  
Stv. Vorsitzender