

Foto: Mimmi Mickelsen



Botschaft der Präsidentin

Das Jahr hat für FEDECRAIL mit hohem Tempo begonnen, wobei viele parallele Aktivitäten gleichzeitig vorangetrieben werden. Die Vorbereitungen für unsere Konferenz in Polen sind in vollem Gange, und es ist besonders ermutigend, dass bereits in dieser frühen Phase so viele Anmeldungen eingegangen sind. Noch positiver ist das wachsende Interesse jüngerer Teilnehmer, was deutlich zeigt, dass der Generationswechsel in der Branche Gestalt annimmt.

Neben der Konferenzarbeit hat FEDECRAIL ein wichtiges Einführungstreffen mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) in Brüssel abgehalten. Dieses Treffen markierte den Beginn eines erneuten Dialogs mit der neuen Führung der ERA und bot eine wertvolle Gelegenheit, FEDECRAIL so zu präsentieren, wie es heute ist: ein moderner, zukunftsorientierter Verband, der an der Schnittstelle von Kulturerbe, Sicherheit, Kompetenzen und europäischer Zusammenarbeit tätig ist. Parallel dazu nahm FEDECRAIL auch an der schwedischen Eisenbahnsicherheitskonferenz teil und leistete einen Beitrag zu den Diskussionen über Resilienz, Vorsorge und risikobasierten Eisenbahnbetrieb.

Wir setzen auch unseren Dialog mit der European Route of Industrial Heritage (ERIH) im Zusammenhang mit ihrer Arbeit „Shift4Future“ fort und untersuchen, wie historische Eisenbahnen stärker mit umfassenderen europäischen Initiativen zum kulturellen und industriellen Erbe verknüpft werden können. Gleichzeitig werden erhebliche Anstrengungen unternommen, um Anträge für verschiedene Fördermöglichkeiten, von denen unsere Mitglieder profitieren könnten, vorzubereiten und zu koordinieren, einschließlich Vorbereitungsarbeiten im Zusammenhang mit der Kohleproblematik und ihren langfristigen Auswirkungen.

INDEX

Botschaft der Präsidentin

FEDECRAIL trifft ERA in Brüssel

Schwedische Eisenbahnsicherheitskonferenz

**Frühjahrstreffen und Sicherheitskonferenz der schwedischen
Museumsbahnen**

WIMH: Weitere Kontakte zu MEPs – Können Sie uns helfen?

**Historische Bahnen halten im Schnee das Straßenbahnnetz
von Rotterdam am Laufen**

Belgien: Das Ende der Straßenbahn der Grotten von Han

Jagsttalbahn: Rückblick auf bewegte 12 Monate

Konferenz in Wolsztyn

Rückblickend hat FEDECRAIL im Jahr 2025 gute Arbeit geleistet und einen Großteil der in unserem Jahresplan festgelegten Ziele erreicht. Wir beabsichtigen, diesen Kurs fortzusetzen. Eine Botschaft wird jedoch immer deutlicher: Um auf europäischer Ebene Gehör zu finden und ernst genommen zu werden, müssen wir damit beginnen, Daten zu sammeln und zu strukturieren. Besucherzahlen, Freiwillige, Mitarbeiter, Flotten und wirtschaftliche Auswirkungen sind wichtig. Ohne Zahlen ist unsere Stimme schwächer.

FEDECRAIL kann nur vorankommen, wenn sich mehr Mitglieder aktiv engagieren. Zögern Sie nicht, sich mit uns in Verbindung zu setzen, wenn Sie einen Beitrag leisten können. Viele wichtige Aktivitäten liegen vor uns, und FEDECRAIL bleibt entschlossen, ein sichtbarer, aktiver und engagierter europäischer Verband zu sein.

***Mimmi Mickelsen,
Präsidentin***

UPDATE Nr. 72

Content manager: Ingrid Schütte

Beiträge: Marc Grieten, Ian Leigh, Mimmi Mickelsen, Marco Moerland, Marieke Nauta, Peter Ovenstone, Ron Scherhauser

Fotos: Marc Grieten, Mimmi Mickelsen, Marco Moerland, Marieke Nauta, Ron Scherhauser

Kontakt: schuette@fedecrail.or

Die in dieser Ausgabe veröffentlichten Artikel und Fotos sind Eigentum von FEDECRAIL. Jede Verwendung muss im Voraus genehmigt werden. Dazu sind immer Referenzen anzugeben. Im Falle eines Missbrauchs behält sich FEDECRAIL das Recht vor, rechtliche Schritte einzuleiten, um seine Urheberrechte durchzusetzen. Wir entschuldigen uns für eventuelle Fehler oder Auslassungen. Bitte melden Sie diese an die oben genannte E-Mail-Adresse.



Foto:
Marieke
Nauta

FEDECRAIL trifft ERA in Brüssel

Dialog, Ausrichtung und die nächste Generation

Am 22. Januar traf sich FEDECRAIL mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) in Brüssel zu einem ersten offenen und konstruktiven Austausch über die Rolle der historischen Eisenbahnen in einer sich wandelnden europäischen Eisenbahnlandschaft. Das Treffen fand mit Oana Gherghinescu, Exekutivdirektorin der ERA, und Max Obenaus aus ihrem Team statt, der von Anfang an dabei war.

FEDECRAIL wurde durch Präsidentin Mimmi Mickelsen, Ian Leigh (HOG-Sekretär) und Vorstandsmitglied und HOG-Vorsitzende Marieke Nauta vertreten.

Das Treffen war bewusst als einführender Dialog konzipiert: eine Gelegenheit, FEDECRAIL so zu präsentieren, wie es heute ist, die Realitäten zu erläutern, mit denen historische Eisenbahnen in ganz Europa konfrontiert sind, und zu erkunden, wie sich die zukünftige Zusammenarbeit und der strukturierte Dialog entwickeln könnten. Es wurden keine Verpflichtungen eingegangen, keine Vereinbarungen unterzeichnet und keine Versprechungen gemacht. Dies war ein erstes Treffen mit der neuen Direktorin der ERA, das darauf abzielte, gegenseitiges Verständnis

aufzubauen und eine Grundlage für die weitere Zusammenarbeit zu schaffen.

Eine gemeinsame Agenda: Realitäten, Verantwortlichkeiten und Chancen

Die Diskussion folgte einer klaren Agenda und umfasste folgende Themen:

- ERTMS
- Verteidigung, Vorsorge und Widerstandsfähigkeit
- Das Jugend-Weiterbildungsprogramm von FEDECRAIL
- Regulatorische Herausforderungen für Museums- und Denkmalbahnanlagen

Bei allen Themen zeigte sich ein gemeinsamer roter Faden: Viele Herausforderungen, denen Museumsbahnen gegenüberstehen, sind nicht das Ergebnis von Unwilligkeit oder Widerstand gegen Veränderungen, sondern von Rahmenbedingungen und Prozessen, die in erster Linie für andere Teile des Eisenbahnsystems konzipiert wurden. Die Bewältigung dieser Herausforderungen erfordert Struktur, Fakten und einen langfristigen Dialog statt Ad-hoc-Lösungen.

Arbeit über die GRBs – der strategische Weg nach vorn

Eine wichtige Botschaft der ERA war, dass FEDECRAIL seinen Einfluss in erster Linie über die

Gruppe der repräsentativen Gremien (GRB) ausüben sollte, in der FEDECRAIL bereits vertreten ist. Hier können gemeinsame Positionen entwickelt, sektorspezifische Bedürfnisse artikuliert und fundierte Argumente vorgebracht werden.

Gleichzeitig wurde betont, dass die Arbeit über die GRBs den Dialog mit der ERA nicht ausschließt. Im Gegenteil, die ERA zeigte sich offen und positiv gegenüber einer Fortsetzung des Dialogs, vorausgesetzt, dass die Diskussionen gut vorbereitet, klar strukturiert und im GRB-Prozess verankert sind.

ERTMS: ein konstruktiver und realistischer Ansatz

ERTMS war ein wichtiger Teil der Diskussion. FEDECRAIL hat seine Position klar zum Ausdruck gebracht: Die Organisation lehnt ERTMS nicht einfach pauschal ab. Stattdessen möchte FEDECRAIL verstehen, wo sich Fragen im Zusammenhang mit ERTMS mit dem Betrieb historischer Bahnen überschneiden, und auf strukturierte Weise untersuchen, was machbar, verhältnismäßig und nachhaltig ist.

Die ERA reagierte positiv auf diesen Ansatz und begrüßte die Bereitschaft von FEDECRAIL, sich konstruktiv und analytisch zu engagieren. Allen Beteiligten war jedoch gleichermaßen klar, dass dieses Treffen zu keinen Entscheidungen oder Verpflichtungen führte. Der Zweck bestand darin, einen Dialog zu eröffnen, nicht ihn abzuschließen.

Nationale Behörden und betriebliche Realitäten

Die Rolle der nationalen Sicherheitsbehörden (NSAs) wurde ebenfalls diskutiert, einschließlich der bestehenden Arbeit im Zusammenhang mit dem Verkehr mit historischen und denkmalgeschützten Fahrzeugen. Hier wurde die Rolle von FEDECRAIL als europäische Dachorganisation als besonders wichtig anerkannt: Unterstützung des nationalen Dialogs, grenzüberschreitender Erfahrungsaustausch und Hilfe bei der Einbringung praktischer Realitäten in einen europäischen Kontext.

Eine moderne FEDECRAIL – mit Fokus auf Menschen und Zukunft

Während des Treffens betonte FEDECRAIL, dass die Organisation heute ein erneuerter und zukunftsorientierter Verband ist. Eine zentrale Priorität ist es, junge Menschen zu begeistern und ihnen Wege in die historische Eisenbahn zu eröffnen, die über das traditionelle Ehrenamt hinausgehen, einschließlich zukünftiger Aufgaben in den Bereichen Governance, Sicherheitsmanagement, Betrieb und technisches Fachwissen.

FEDECRAIL hob auch seine Rolle als europäischer Wegbereiter hervor – indem es dort tätig wird, wo einzelne Organisationen oder sogar nationale Sektoren oft nicht in der Lage sind, allein zu handeln. Dazu gehören die koordinierte Arbeit an der Kompetenzentwicklung, der Generationserneuerung und dem strukturierten Kompetenztransfer sowie langfristige Bemühungen um Inklusion, Gleichberechtigung und Vielfalt. Dies sind keine Nebensächlichkeiten, sondern wesentliche Faktoren, um den Sektor attraktiv, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten.

Die ERA bekundete Interesse an dieser Ausrichtung und erkannte den Wert einer europäischen Organisation an, die eine strategische, grenzüberschreitende Perspektive einnehmen und den Sektor bei der Bewältigung von Herausforderungen unterstützen kann, die auf lokaler oder nationaler Ebene allein nicht gelöst werden können.

Kompetenzen, Widerstandsfähigkeit und Vorsorge

Die Diskussion befasste sich auch mit Verteidigung, Vorsorge und gesellschaftlicher Widerstandsfähigkeit. Historische Eisenbahnen wurden als Träger einzigartiger Kompetenzen anerkannt, insbesondere in Bezug auf robuste Systeme, manuelle Betriebsabläufe und praktisches Eisenbahnwissen. Diese Kompetenzen können bei Schulungen, Übungen und Wissenstransfer eine Rolle spielen, insbesondere in einer Zeit, in der Widerstandsfähigkeit und

Vorsorge auf europäischer Ebene immer wichtiger werden.

Daten sind wichtig – den Sektor sichtbar machen

Eine der deutlichsten Botschaften der ERA betraf die Bedeutung von Daten und Zahlen. Um auf europäischer Ebene sichtbar und glaubwürdig zu sein, muss FEDECRAIL in der Lage sein, die Größe und Bedeutung des Sektors anhand von Zahlen zu belegen:

- Besucherzahlen,
- Flottengrößen,
- Anzahl der Beschäftigten und Freiwilligen,
- wirtschaftliche Aktivität und Verbindungen zum Tourismus und zur regionalen Entwicklung.

Selbst vereinzelte Beispiele für Besucherzahlen weckten sofort Interesse und weitere Fragen. Zuverlässige, strukturierte Daten sind unerlässlich, um Interessenvertretung, politischen Dialog und zukünftige Diskussionen zu unterstützen.

Eine gemeinsame Verantwortung für den gesamten Sektor

Die Erhebung dieser Daten ist eine gemeinsame Aufgabe. Nationale Dachverbände spielen eine wichtige Rolle dabei, Informationen von ihren Mitgliedern zu sammeln und in ein europäisches Gesamtbild einzubringen. Um in Brüssel Gehör zu finden, benötigt FEDECRAIL Beiträge von Museumsbahnen, Betreibern von Schienenverkehrsdiensten auf Hauptstrecken und Eisenbahnmuseen in ganz Europa.

Mit soliden Daten kann FEDECRAIL den kulturellen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wert des lebendigen Eisenbahnkulturerbes Europas deutlich machen.

Ausblick

Alle Teilnehmer waren sich einig, dass dies ein konstruktives und lohnendes Treffen war. FEDECRAIL wird nun seine Zusammenarbeit mit der ERA fortsetzen, wobei der GRB-Rahmen als

Hauptkanal genutzt wird, während gleichzeitig der offene Dialog aufrechterhalten und der strategische Ansatz gestärkt wird.

Ausführlichere Sitzungsnotizen und Reflexionen werden in Kürze veröffentlicht, damit Mitglieder und Partner an den Diskussionen und Schlussfolgerungen der Sitzung teilnehmen können.

*Mimmi Mickelsen,
Ian Leigh und Marieke Nauta*



Photo: Mimmi Mickelsen

Schwedische Eisenbahnsicherheitskonferenz

Resilienz, Risiko und der Wert traditioneller Kompetenzen

FEDECRAIL-Präsidentin Mimmi Mickelsen nahm am 3. und 4. Februar an der schwedischen Eisenbahnsicherheitskonferenz teil, einem wichtigen nationalen Forum, an dem mehr als 200 Teilnehmer aus dem gesamten Eisenbahnsektor teilnahmen. Die Konferenz brachte Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Beratungsfirmen, Zulieferer und Behörden, darunter

auch **Transportstyrelsen**, zusammen. Das Gesamtprogramm und die Struktur waren durchweg von hoher Qualität, und obwohl die Konferenz nicht in erster Linie national ausgerichtet war, waren die behandelten Themen aus europäischer und FEDECRAIL-Perspektive von großer Relevanz.

Das diesjährige Thema „Resilienz durch risikobasierten Betrieb: Wie wir ein zuverlässiges Eisenbahnsystem für verschiedene Szenarien schaffen“ konzentrierte sich darauf, wie Eisenbahnsysteme mit Unsicherheiten, Störungen und Veränderungen umgehen können. Eine wiederkehrende Botschaft in den Vorträgen war, dass Resilienz nicht allein durch Technologie erreicht werden kann, sondern einen systematischen Ansatz für Risikomanagement, Kompetenz, Führungsbeteiligung und kontinuierliche Verbesserung erfordert.

In mehreren Vorträgen wurden Schwachstellen hervorgehoben, die in der gesamten Branche nach wie vor weit verbreitet sind: Sicherheitsmanagementsysteme, die in erster Linie auf die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften ausgerichtet sind und nicht die tatsächlichen Betriebsabläufe widerspiegeln; unzureichende Identifizierung sicherheitskritischer Funktionen und Kompetenzanforderungen; sowie begrenzte Nachverfolgung und Lernprozesse. Risikomanagement wurde wiederholt als ein lebendiger Prozess beschrieben, der Planung, Veränderungsmanagement, Betrieb, Überwachung und Bewertung umfasst, und nicht als statische Dokumentationsaufgabe.

Die Perspektive der Verteidigung war während der gesamten Konferenz deutlich präsent. Die Referenten stellten einen direkten Zusammenhang zwischen der Eisenbahn-sicherheit und der nationalen Bereitschaft sowie der Fähigkeit her, den Betrieb unter außergewöhnlichen Bedingungen und in Krisensituationen aufrechtzuerhalten. Eine wichtige Botschaft seitens der Verteidigung war die Bedeutung von Infrastrukturen mit niedrigem und mittlerem Technologisierungsgrad und die Risiken, die mit einer übermäßigen Abhängigkeit von hoch-

komplexen Systemen verbunden sind. Diese Argumentation spiegelt weitgehend die bereits innerhalb der FEDECRAIL geführten Diskussionen wider, wurde hier jedoch ausdrücklich aus der Perspektive der Gesamtverteidigung und Resilienz formuliert.

Von besonderer Bedeutung war die Tatsache, dass die **schwedischen Streitkräfte** historische Eisenbahnen und Veteranen-Eisenbahnorganisationen als wichtige Ressource identifiziert haben. Sie wiesen auf die einzigartigen Kompetenzen hin, die in Museumsbahnen zu finden sind – praktisches Eisenbahnwissen, manuelle Bedienung und Systemverständnis – und betonten die Notwendigkeit, diese Fähigkeiten als Teil einer umfassenderen Vorsorgeplanung zu erfassen. Schweden bereitet sich eindeutig auf schwere Krisenszenarien, einschließlich Krieg, vor, was als Teil einer umfassenderen europäischen Entwicklung zu verstehen ist.

Wir erhielten auch eine eindrucksvolle Präsentation der **Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)** zu Sicherheitsmanagementsystemen und risikobasierten Vorschriften. Besonders auffällig war die Kritik der ERA, dass viele Organisationen ihre Sicherheitsmanagementsysteme in erster Linie zur Erfüllung gesetzlicher Vorschriften und nicht zur Unterstützung eines sicheren Betriebs in der Praxis aufbauen. Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften ist notwendig, aber niemals ausreichend – eine Botschaft, die für historische Eisenbahnen ebenso relevant ist wie für kommerzielle Betreiber.

Oana Gherghinescu, Geschäftsführerin der ERA, nahm ebenfalls online teil und stellte die zukunftsorientierte Strategie der ERA vor, die sich eng an die Diskussionen und Botschaften anlehnt, die zuvor während des Treffens der FEDECRAIL mit ihr in Brüssel ausgetauscht wurden.

Schließlich wurden Cybersicherheit und der NIS2-Rahmen als wachsende regulatorische Herausforderungen hervorgehoben. Diese Anforderungen werden zunehmend Teile des Kulturerbesektors betreffen, insbesondere Organi-

sationen, die auf Hauptstrecken tätig sind oder digital integrierte Systeme nutzen.

Zusammenfassend hat die Konferenz deutlich gezeigt, dass historische Eisenbahnen kein Randbereich des Eisenbahnsystems sind. Im Gegenteil, sie stehen für Kompetenzen, betriebliches Wissen und Widerstandsfähigkeit, die zunehmend als relevant für das gesamte Eisenbahnsystem anerkannt werden – einschließlich Sicherheit, Vorsorge und Krisenmanagement.

Mimmi Mickelsen

Frühjahrstreffen und Sicherheitskonferenz der schwedischen Museumsbahnen

Vom 30. Januar bis zum 1. Februar trafen sich die Mitglieder der Museibarnas Riksorganisation (MRO) zu ihrer jährlichen Sicherheitskonferenz und ihrem Frühjahrstreffen. Fast 60 Teilnehmer aus ganz Schweden nahmen daran teil, was angesichts der Tatsache, dass die MRO derzeit 32 Mitgliedsorganisationen hat, eine starke Beteiligung darstellt. Die Teilnahme spiegelte

auch eine positive Mischung aus Altersgruppen und Hintergründen wider, was das Ergebnis einer langfristigen und bewussten Arbeit innerhalb der Organisation ist.

Zusammen mit dem Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) hat die MRO günstige Versicherungsbedingungen für ihre Mitglieder ausgearbeitet. Die Teilnahme an der Sicherheitskonferenz ist für alle Organisationen, die unter das Versicherungssystem fallen, obligatorisch und bildet einen wesentlichen Bestandteil der strukturierten Schulungs- und Kompetenzentwicklungsmaßnahmen der MRO. Die Konferenz beginnt traditionell mit einer Überprüfung der Versicherungsbedingungen und wichtigen Hinweisen zu Fristen für Bewertungen und Dokumentationen – Informationen, die für die Mitglieder unerlässlich sind, um sicher und legal arbeiten zu können.

Die diesjährige Sicherheitskonferenz konzentrierte sich auf das Risikomanagement und bot den Mitgliedern sowohl theoretische Rahmenbedingungen als auch praktische Instrumente. Darüber hinaus kündigte MRO Pläne zur Einführung eines Ausbildungsprogramms für Ermittler im Bereich des historischen Eisenbahnverkehrs und des Veteranenverkehrs an, das darauf abzielt, die interne Kompetenz zu stärken und sicherzustellen, dass die Mitglieds-



Photo: Mimmi Mickelsen

organisationen nach Zwischenfällen oder Abweichungen Zugang zu den erforderlichen Fähigkeiten haben.

Ein besonders wichtiges Thema war der Zugang zu Kohle. Die MRO hat einen Projektplan entwickelt, um den aktuellen Kohleverbrauch, den zukünftigen Bedarf, die technischen Anforderungen und die betrieblichen Folgen für den Fall, dass keine Kohle mehr verfügbar ist, zu erfassen. Im Rahmen dieser Arbeit hat die MRO Fördermittel für die Durchführung einer nationalen schwedischen Untersuchung zum Thema Kohle beantragt. Eine Entscheidung über den Antrag wird im Juni erwartet. Wenn er genehmigt wird, wird das Projekt von einem schwedischen Industriehistoriker durchgeführt, der sowohl für das technische Verständnis als auch für den historischen Kontext sorgen wird. Parallel dazu wird MRO eine spezielle Arbeitsgruppe zum Thema Kohle einrichten, um Erfahrungen auszutauschen, Beschaffungsmöglichkeiten zu prüfen und koordinierte Ansätze für alle Mitglieder zu entwickeln.

Die Frühjahrstagung begann mit einer Diskussion über das FEDECRAIL-Programm zur Qualifizierung junger Menschen und die jüngsten Entwicklungen, darunter die Rolle von MRO als Pilotorganisation und die Tatsache, dass vom schwedischen Staat Mittel für die Rekrutierung und Programmentwicklung bereitgestellt wurden. Diese Arbeit dürfte dem gesamten FEDECRAIL-Netzwerk zugutekommen, da das Programm in Kürze getestet, verfeinert und für einen breiteren Einsatz bereit sein wird.

Weitere wichtige Themen waren die Rekrutierung und die ehrenamtliche Mitarbeit. In den Diskussionen wurde hervorgehoben, dass sich der Bereich der historischen Eisenbahnen oft zu sehr auf technisches oder betriebliches Fachwissen konzentriert und dabei die umfassenderen Bedürfnisse moderner Organisationen übersieht. Rechtliche Kompetenz, Verwaltung, Kommunikation, Marketing und Fundraising sind allesamt wichtige Funktionen, für die engagierte ehrenamtliche Mitarbeiter benötigt werden.

Schließlich wurde auf „versteckte Gefahren“ hingewiesen – neue regulatorische und betriebliche Herausforderungen wie verstärkte Umweltüberwachung, historische Eisenbahnstrecken in zunehmend attraktiven Gebieten, langwierige Genehmigungsverfahren und Anforderungen im Zusammenhang mit Gastronomie- und Beherbergungsdienstleistungen. Die MRO erkannte die klare Notwendigkeit, diese Herausforderungen systematischer zu erfassen und die Koordination zwischen ihren Mitgliedern zu verstärken.

Am Samstagabend wurden mehrere Mitglieder für ihre bedeutenden Beiträge im Jahr 2025 mit den MRO Awards ausgezeichnet.

Mimmi Mickelsen

WIMH:

Weitere Kontakte zu MEPs – Können Sie uns helfen?

Unterstützende MEPs – Wir wiederholen unseren Aufruf aus Update 71, uns bei der Knüpfung neuer Kontakte zu unterstützen, um die Zahl der uns unterstützenden MEPs im Europäischen Parlament zu erhöhen. Wir gehen davon aus, dass zumindest einige MEPs in der Vergangenheit eine historische Eisenbahn, ein Museum oder eine historische Straßenbahn besucht haben und hoffentlich ein gewisses Verständnis für die Bedeutung und den Wert unseres Sektors gewonnen haben. Insbesondere Dachverbände hatten vielleicht bereits Kontakt zu einem MEP, um Unterstützung für ein Thema (oder mehrere Themen) auf nationaler Ebene zu erhalten?

WIMH würde sich über Informationen aus möglichst vielen Quellen freuen. Bitte teilen Sie dem Sekretär der WIMH-Gruppe (E-Mail: ovenstone@fedecrail.org) den Namen des Abgeordneten mit. Es wäre auch hilfreich, wenn

Sie uns einige Informationen über den bisherigen Kontakt/Besuch/das bisherige Engagement des Abgeordneten in Ihrer Organisation zukommen lassen könnten. Noch einmal: Der Aufbau von mehr Unterstützung im Parlament ist ein sehr wichtiger Schritt, um unsere Werte und Anliegen wirksam zu vertreten. Vielen Dank für Ihre Hilfe!

Erklärung von Katowice – Eine der Partnerorganisationen der WIMH-Gruppe äußerte im vergangenen Jahr Bedenken hinsichtlich des ursprünglichen Wortlauts der Erklärung zur Zukunft des Arbeits- und Industrieerbes. Die Erklärung wurde kurz nach der Konferenz zum Kohle- und Stahlkulturerbe im April letzten Jahres in Katowice ausgearbeitet. Insbesondere hält es die Partnerorganisation für wichtig, dass der Inhalt der Erklärung ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen der Sicherung künftiger Kohlevorkommen für unsere Eisenbahnen (und andere Formen des kohlebefeuernten Kulturerbes) und der Notwendigkeit herstellt, gleichzeitig ein positives Bewusstsein für allgemeinere Umweltfragen zu zeigen – insbesondere für das ursprünglich 2021 veröffentlichte Grünbuch zum europäischen Kulturerbe. Die Ausarbeitung einer überarbeiteten Fassung ist nun fast abgeschlossen. Wir hoffen, die überarbeitete Fassung in der nächsten Ausgabe von Update veröffentlichen zu können.

Kohleverbrauch + zukünftiger Bedarf – Wir haben versucht, im Zeitraum 2022/23 eine Umfrage durchzuführen, um Informationen über den geschätzten jährlichen Kohleverbrauch für den Betrieb von Eisenbahnkulturerbe in den einzelnen Ländern zu erhalten. Leider konnten wir trotz mehrerer Erinnerungen nur Zahlen aus sechs Ländern einholen. Der Bedarf an weiteren Daten wurde durch die derzeit in Polen laufenden Diskussionen deutlich, in denen die Machbarkeit der Schaffung eines „Kulturerbe-Kohlebergwerks“ geprüft wird, um den relativ geringen Kohlebedarf des Kulturerbesektors zu decken, sobald die Kohleförderung für kommerzielle industrielle Zwecke eingestellt wird.

Wir prüfen derzeit die Möglichkeit einer umfassenden Umfrage durch eine externe akademische Einrichtung (unter Einbeziehung von Daten einzelner Eisenbahngesellschaften sowie Dachverbänden), um wesentlich zuverlässigere Daten über den aktuellen Verbrauch und den prognostizierten zukünftigen Bedarf zu erhalten. Weitere Informationen hierzu folgen in künftigen Ausgaben.

In der Zwischenzeit wiederholen wir unseren Aufruf an Dachverbände: Wenn Sie über Informationen aus nationalen Datenerhebungen zum Kohleverbrauch in Ihrem Land verfügen, teilen Sie diese bitte unserem Vizepräsidenten Pierluigi Scoizzato mit (E-Mail: scoizzato@fedecrail.org).
Nochmals vielen Dank!

**Peter Ovenstone – Sekretär WIMH-
Arbeitsplattform für industrielles und
mobiles Kulturerbe**

Historische Bahnen halten im Schnee das Straßenbahnnetz von Rotterdam am Laufen

Der Straßenbahnbetreiber in der niederländischen Hafenstadt Rotterdam betreibt neun reguläre Straßenbahnlinien, die von einer Flotte von 112 fünfteiligen Citadis-Niederflurstraßenbahnen bedient werden. Alle älteren Straßenbahntypen wurden aus dem regulären Betrieb genommen. Das **Rotterdammer Museum für öffentlichen Verkehr** (Rotterdams Openbaar Vervoer Museum – ROVM) ist im ehemaligen Straßenbahndepot Hillegersberg untergebracht. Seine Sammlung umfasst rund sechzig historische Straßenbahnen und zwanzig Busse sowie zwei U-Bahn-Züge. Die meisten Fahrzeuge sind betriebsbereit, und eine Auswahl wird regelmäßig für Museumsdienste, Touristenfahrten und Zubringerdienste an Museumstagen eingesetzt. Alle Aktivitäten werden von einem Team von etwa 180 ehrenamtlichen Mitarbeitern durchgeführt.

Foto: Marco Moerland



Das ROVM arbeitet eng mit dem Rotterdamer Verkehrsunternehmen RET (Rotterdamse Elektrische Tram) zusammen. Historische Straßenbahnen werden gelegentlich zur Unterstützung der modernen Flotte eingesetzt, beispielsweise um entgleiste Fahrzeuge oder in Verkehrsunfälle verwickelte Straßenbahnen zu bergen. Im Jahr 2024 wurden historische Fahrzeuge auch für Oberleitungsmessungen eingesetzt. Darüber hinaus werden mehrere Museumsstraßenbahnen in einem Zustand gehalten, der es ermöglicht, sie bei Bedarf für Schneeräumungsarbeiten einzusetzen.

Schneestraßenbahnen: Vom täglichen Einsatz zur historischen Flotte

1979 baute RET fünf vierachsige Straßenbahnen aus dem Jahr 1931 zu speziellen Schneeräumfahrzeugen um. Bis 2001 war das Wissen über den Betrieb dieser Oldtimer innerhalb des Unternehmens jedoch weitgehend verloren gegangen. Die Winter waren milder geworden, und es gab immer weniger Mitarbeiter, die Erfahrung mit dem Betrieb der älteren Straßenbahnen hatten. Infolgedessen wurden die fünf Schneestraßenbahnen aus dem

aktiven Dienst genommen und in die Sammlung des ROVM überführt.

Drei der Straßenbahnwagen wurden in ihrem ursprünglichen Zustand als historische Personenstraßenbahnen restauriert. Die beiden übrigen wurden in betriebsfähigem Zustand als Schneeräumfahrzeuge erhalten. Heute werden diese beiden Straßenbahnen für die Ausbildung von freiwilligen Fahrern, zum Abschleppen von defekten Straßenbahnen und – unter außergewöhnlichen Umständen – zur Schneeräumung im Straßenbahnnetz eingesetzt.

Extreme Winterbedingungen im Jahr 2026

Starkes Winterwetter ist in den Niederlanden relativ selten. In den letzten zwölf Jahren waren Schneeräumungsmaßnahmen nur in den Jahren 2014, 2017, 2021 und 2026 erforderlich. Da der Schnee in der Regel innerhalb weniger Tage wieder verschwindet, bleiben Schneeräumfahrzeuge manchmal jahrelang ungenutzt. Wenn es doch einmal schneit, setzen die Freiwilligen von ROVM in der Regel für einen begrenzten Zeitraum Schneetrams ein, um wichtige Abschnitte des Netzes befahrbar zu halten. Der Januar 2026 stellte jedoch eine Ausnahme dar.

Die Saison begann ganz harmlos am 2. Januar, als ROVM seine traditionellen Wintertouren veranstaltete. Die Besucher betraten das Depot vorsichtig und navigierten über vereiste und verschneite Flächen, während sich im ungeheizten Depot erste Anzeichen einer Verschlechterung der Bedingungen abzeichneten. Der Samstag verlief ruhig, aber am Sonntagmorgen begann es zu schneien.

Am Nachmittag kontaktierte die zentrale Verkehrsleitzentrale von RET das Museum mit einer dringenden Anfrage: Könnte eine **Straßenbahn** in den südlichen Teil von Rotterdam geschickt werden, wo viele Straßenbahnlinien auf separaten Gleisen fahren? Die modernen Niederflurstraßenbahnen hatten Schwierigkeiten. Ihre mechanischen Gleisräumer konnten den Schnee nicht bewältigen, da der erhöhte Widerstand automatische Sicherheitsabschaltungen verursachte. Die historischen Schneestraßenbahnen waren jedoch in der Lage, den Schnee beiseitezuschieben und die Schneehöhe auf den Gleisen zu verringern.

Innerhalb von zwei Stunden nach dem ersten Anruf war die erste Schneestraßenbahn mit ihren freiwilligen Mitarbeitern einsatzbereit. Später am Abend wurde ein zweites Fahrzeug entsandt, um die Strecken in Richtung Schiedam und Vlaardingen im westlichen Teil des Ballungsraums zu räumen.

Freiwillige im Dauereinsatz

Von diesem Zeitpunkt an wurden die Einsätze intensiviert. Sechs Freiwilligenschichten wurden täglich eingesetzt, wobei zwei Schneestraßenbahnen fast ununterbrochen im Einsatz waren. Zu ihren Aufgaben gehörte es, die Schneehöhe auf bestimmten Strecken niedrig zu halten, die Bildung von Eis auf den Oberleitungen zu verhindern und – wenn nötig – Ausweichgleise manuell zu räumen. Gefrorene Weichen wurden freigekratzt und schneebedeckte Schienen von Hand geschaufelt.

Der kritischste Moment kam am Mittwochnachmittag, dem 7. Januar, als RET nach vier Entgleisungen von regulären Straßenbahnen den gesamten Straßenbahnverkehr einstellte. Nachdem die Schneestraßenbahnen von ROVM einen wichtigen Abschnitt des Netzes geräumt hatten, konnte RET den Straßenbahnbetrieb wieder aufnehmen. Im Gegensatz zu früheren Wintern hielt der Schneefall an. Neun Tage lang waren die Freiwilligen von ROVM und die Schneestraßenbahnen fast ununterbrochen im Einsatz, um das Netz befahrbar zu halten.

Anerkennung und nachhaltige Wirkung

Die Bemühungen der **Freiwilligen** blieben nicht unbemerkt. Zahlreiche Medien, darunter auch nationale Nachrichtensendungen zur Hauptsendezeit, berichteten über den Einsatz und hoben die Rolle der historischen Schneestraßenbahnen hervor. Dank dieser Unterstützung konnte die RET trotz der strengen Winterbedingungen den Personenverkehr mit der Straßenbahn aufrechterhalten.

Die Geschäftsführung von RET drückte ihre Wertschätzung auf konkrete Weise aus. Am Freitag, dem 9. Januar, besuchten sie das Depot mit Taschen voller Leckereien für die Freiwilligen, und am Mittwoch, dem 21. Januar, überreichten sie dem Team eine gerahmte Foto-Collage als Andenken.

Für die Freiwilligen war die Aktion eine anspruchsvolle, aber lohnende Erfahrung, an die sie sich mit Stolz erinnern. Die umfangreiche Medienberichterstattung machte die Arbeit des Museums einem breiten Publikum bekannt und stärkte – was vielleicht am wichtigsten ist – die Unterstützung für das ROVM sowohl innerhalb des Verkehrsunternehmens als auch in der Stadt Rotterdam.

Marco Moerland
Board member ROVM
(Public Transport Museum Rotterdam)



Belgien:

Das Ende der Straßenbahn der Grotten von Han

Ein Paukenschlag in der belgischen Tourismus- und Vereinswelt: Die historische Meterspur-Straßenbahn der Grotten von Han-sur-Lesse in den belgischen Ardennen wird eingestellt! Die Ankündigung der SA des Grottes de Han vom 16. Januar 2026 lässt offenbar keine Chance mehr offen. Die OTW (Opérateur public de Transport de Wallonie – TEC), Eigentümerin der Triebwagen und Straßenbahnen, hat angedeutet, dass der Pachtvertrag für den Betrieb dieser historischen Linie, die 1991 von der ehemaligen SNCV übernommen wurde, Ende 2026 nicht mehr verlängert wird, was bedeutet, dass der rechtliche Rahmen vollständig auf der Gesellschaft der Grotten beruhen würde, die nun Eigentümerin der Strecke ist. Das für die Straßenbahn zuständige Personal wurde entlassen.

Ein Eisenbahnkulturerbe und bedeutendes touristisches Gut, das zu verschwinden droht, wenn nichts unternommen wird, um es zu retten. FEBELRAIL (Belgischer Verband der Eisenbahnfreunde, der alle Vereine vereint, die touristische Eisenbahnen und Modelleisenbahnen betreiben) hat ebenso wie einige Privatpersonen Schritte bei

den Behörden unternommen, um die Strecke unter Denkmalschutz zu stellen; eine Petition zirkuliert, und zumindest das rollende Material wird erhalten bleiben.

Am 16. August 2025, als die Strecke nur auf einem Drittel ihrer Gesamtlänge von 3,2 km befahren wird, zieht der Triebwagen AR159 drei mit Touristen gefüllte Wagen entlang der Rue des Maronniers und verlässt das Dorf Han-sur-Lesse in Richtung der Höhlen.

Die Straßenbahn der Höhlen von Han wurde 1906 von der Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (Nationale Gesellschaft für Nahverkehrseisenbahnen) als Teil der Strecke Rochefort – Graide (Betriebsgruppe Wellin) in Betrieb genommen. Die Triebwagen kamen 1934 zum Einsatz, und nur der Abschnitt, der die Höhlen von Han-sur-Lesse aus bediente, wurde bei der Stilllegung der Strecke im Jahr 1955 beibehalten. Der Betrieb wurde dann dem Verwalter der sehr bekannten Höhlen, der SRWT (TEC), übertragen, die 1991 die Nachfolge der SNCV antrat. Sechs zweiachsige Triebwagen sind auf der Strecke im Einsatz, von denen vier seit 2014 elektrifiziert sind. Die ursprünglichen Handlampen wurden 1994 durch neue ersetzt: Es gibt neun davon, wobei jeder Zug mit maximal drei Anhängern fährt.

Marc Grieten



Jagsttalbahnfreunde e.V.:

Rückblick auf bewegte 12 Monate

2026 Jubiläum 125 Jahre

Frühjahr und Sommer 2025 standen ganz im Zeichen der Gebäude-Sanierungen. Der „Lattenschuppen“, ein einfacher Lagerschuppen, hat ein neues Fundament, eine frische Verbretterung auf der Wetterseite und Dachrinnen erhalten und bietet nun wieder sicheren und trockenen Lagerraum. Im Herbst wurde der Bereich zwischen den beiden Lokschuppen und dem Lattenschuppen gepflastert. Werkstätten und Lagerräume sind nun alle hubwagengängig und auch bei Nässe gut erreichbar.

Bei den Fahrzeugen ging es vor allem am Wagen 114 und an der Diesellok 22-03 weiter. Der zweite Sommerwagen, MD 114, wurde von seinen Drehgestellen gehoben. Der komplette Rahmen wurde Stück für Stück gesäubert, grundiert und

das erste Mal schwarz gestrichen. Auch die Drehgestelle wurden demontiert, gereinigt und gestrichen. Außerdem hat die Aufarbeitung von Komponenten wie beispielsweise den Achslagern begonnen.

An der Diesellok 22-03, die uns vor allem als Ersatz bei Ausfall der „großen“ Diesellok 22-02 zur Verfügung stehen wird, wurden die Haube des Motorvorbaus entfernt und darunter viele Teile für die Aufarbeitung demontiert. Im Herbst konnten in Zusammenarbeit mit einer Firma der Rahmen innen grundlegend gereinigt und auch der alte Lack außen wieder ansehnlich gemacht werden.

Nachdem im Frühjahr die Sanierung von Wartesaal und Küche im Bahnhofsgebäude nach einem Pilzbefall abgeschlossen wurde, konnten die zahlreichen Veranstaltungen über den Sommer wieder in gewohnter Weise durchgeführt werden. Neben den sieben regulären Fahrtagen von Mai bis September, bei denen 2025 ein Fahrgastrekord verzeichnet wurde, waren wieder verschiedene Gruppen zu Sonderfahrten zu Gast.

Auch bei der Verlängerung der Strecke Richtung Klepsau ging es weiter: Im November wurde endlich von einer Firma der Bahnübergang in die Marie-Curie-Straße eingebaut. Nach intensiven Vorbereitungen wurde die Straße in zwei Abschnitten an die neue Neigung angepasst, danach während einer Vollsperrung vier Gleistragplatten eingesetzt. Dabei handelt es sich um Beton-Fertigteile, die auch bei schwerem LKW-Verkehr eine langfristige Lösung garantieren.

Nun steht dem weiteren Gleisbau im nächsten Abschnitt nichts mehr im Wege. Die Vorbereitung der gebrauchten Schienen für ca. 400 Meter Gleis konnte noch im Dezember abgeschlossen werden. Auch für den anschließenden Bereich hat sich der Verein bereits um Schienen bemüht: Entlang der Strecke von Jagsthausen nach Olnhäusen hatte die SWEG kurz vor Betriebseinstellung gebrauchte Schienen zum Tausch verteilt, wegen der Betriebseinstellung 1988 fand dies aber nicht mehr statt. Jetzt wurden sie auf einer Länge von gut 350 Metern geborgen.

Doch außer den Schienen ist kaum Material vorhanden. Die Kosten für Schwellen, Schotter, Kleineisen sowie Ausgaben wie Baumaschinenmiete werden sich für den 534 Meter

langen Abschnitt auf etwa 100 000 € belaufen. Um diese enorme Summe stemmen zu können, wurde Ende November mit überwältigender Resonanz zu einer Gleisbaustein-Spendenaktion aufgerufen: 200 € für einen Meter historische Schmalspurbahn. Zum Dank gibt es eine Urkunde mit der Position des gespendeten Streckenstücks.

Das kommende Jahr 2026 wird ganz im Zeichen des Jubiläums „125 Jahre Jagsttalbahn“ stehen. Hierzu wird es an den Wochenenden 18. und 19. sowie 25. und 26. April ein besonderes Event geben: Die Dampflokomotive 99 4652 „Frank S“, die bereits zur alten Museumsbahnzeit im Jagsttal fuhr und heute bei der Rügenschens Bäderbahn aktiv ist, wird an diesen beiden Wochenenden zu Besuch kommen. Neben der ersten fahrenden Dampflokt seit 1988 wird es weitere besondere Attraktionen geben.

Weitere Informationen zur Spendenaktion sowie zu Aktivitäten und Termine

unter www.jagsttalbahn.de

Ron Scherhauser

Schienenbergung. Foto: Ron Scherhauser





Konferenz in Wolsztyn

Bitte informieren Sie sich regelmäßig auf unserer Website, wo Sie alle Dokumente zur Hauptversammlung sowie weitere relevante Informationen für Mitglieder und Partner von FEDECRAIL finden.

Die Konferenz in Wolsztyn nimmt nun Gestalt an, und wir freuen uns sehr, Ihnen ein starkes und spannendes Programm präsentieren zu können.

Einer der Höhepunkte wird die Plenarsitzung sein, in der wir das Youth Upskill Programme mit Melissa Boman, Mitarbeiterin der Museibanornas Riksorganisation, offiziell vorstellen und präsentieren werden. Dies ist ein entscheidender Dialog für den gesamten Sektor. Die Sitzung richtet sich nicht nur an junge Menschen, sondern an alle, die erkennen, dass unser Kulturerbe und unsere traditionsreichen Eisenbahnorganisationen überleben, sich erneuern und langfristig relevant bleiben müssen.

Im Anschluss an die Plenarsitzung können die Teilnehmer zwischen mehreren parallelen Workshops wählen, darunter:

- ERTMS und Fernverkehr

- Kohle und ihre Zukunft
- Wie man neue Zielgruppen erreicht
- Wie man Fördermittel identifiziert und beantragt

Am Samstag findet die Jahreshauptversammlung statt, gefolgt von Rundtischgesprächen und einer speziellen Sitzung zum Thema Erhaltung von Schienenfahrzeugen, in der die schwierige, aber notwendige Frage behandelt wird: Was sollten wir erhalten – und müssen wir alles erhalten?

Das Konferenzprogramm bietet natürlich auch reichlich Gelegenheit zum Networking, zu informellen Gesprächen und zu Fachbesichtigungen.

Wir möchten alle Organisationen daran erinnern, die Informationen zur Konferenz aktiv an ihre Mitglieder – und die Mitglieder ihrer Mitglieder – weiterzugeben. Die Konferenz steht allen Teilnehmern aus der Branche offen und heißt sie herzlich willkommen.

Weitere Details und aktuelle Informationen finden Sie auf unserer Website:

www.fedecrail.org

!!!

UPDATE Nr. 73

erscheint Ende Februar 2026

Redaktionsschluss für Text und Fotos: [8. Februar](#)

Kontakt: schuette@fedecrail.org