

Wolfram Bäumer

## 45. Museumsbahnertagung

Am Sonnabend und Sonntag, 1./2. 11. 2003 trafen sich die Museumsbahner im VDMT (Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen) auf Einladung der Museums-Eisenbahn-Club Losheim e. V. im gleichnamigen Bahnhof der vormaligen Merzig-Büschfelder Eisenbahn im nördlichen Saarland. Seit dem letzten Treffen im Frühjahr 1993 hat sich dort viel getan. Der Vereinsvorsitzende und verortete Lokalpolitiker Leistenschneider wies mit Stolz darauf hin, daß seither 2,5 Mio Euro aus Leader-Mitteln (30 % Gemeinde Losheim, 70 % Saarland) eingeworben werden konnten für einen Neubau des (Zitat) „historischen Wasserturms“ und „historischen Kohlenbunkers“.

Den Arbeitskreis Museumskonzeption besuchten gut 20 Teilnehmer – eine erfreulich hohe Zahl in Anbetracht des theoretischen Hintergrundes dieses Arbeitskreises. Viele Museumsbahnen sehen sich mit der praktischen Arbeit zum Erhalt und Einsatz von Fahrzeugen so ausgelastet, daß konzeptionelle Überlegungen noch nicht Platz greifen konnten. Zunächst gab es einen kurzen Überblick über den Stand der Wagenliste, gemeint ist damit das umfangreiche Inventarisierungsprojekt.

Entzündet an der Frage nach der Beschriftung von Wagen, ob als Klebefolien oder in Schablonier-technik ging es wieder einmal um Restaurierungsphilosophien. Im Ergebnis der spannenden und kontroversen Diskussion wurde Konsens erzielt über folgende Definitionen bzw. Klarstellungen:

- **Bewahren bzw. Konservieren** ist (neben Sammeln, Vermitteln, Erforschen und Dokumentieren) eine zentrale Aufgabe jedes ernsthaften Museums.
- **Restaurierungstätigkeit** eines Museums wendet sich an historische Zeugen, die entweder als Objekte in einer Museums-Sammlung (d. h. im Depot) oder in einer Museums-Ausstellung (d. h. als Exponat) vorhanden sind. Die Restaurierung ordnet sich dem Bewahrungsauftrag unter und erfordert nicht selten eine Gratwanderung zwischen dem Erhalt des Übernommenen und der Vermittlung von Aussagen durch dasselbe Objekt in der Ausstellung. Deshalb hat die Restaurierung auch die künftige Vermittlungsform in die Überlegungen einzubeziehen. Zu bewahren sind historische Zeugen zusammen mit den erhaltenen Spuren der Herstellung, Nutzung und Überlieferung. Die Restaurierung soll das Alte bewahren, und nicht etwas neu entstehen lassen.
- **Historische Zeugen** sind materielle Objekte aus Metall, Holz, Textilien u. ä., die innerhalb des jeweiligen Museumskonzeptes Aussagen zu Themen oder Einzelaspekten der Eisenbahngeschichte treffen (können). Sie stellen demnach eine historische Quelle dar, die ernst zu nehmen ist. So wurden z. B. bei der Aufarbeitung eines preußischen Personenwagens in Loburg originale preußische Vorhangreste gefunden, die dort durch Nachnutzung als Sicherung einer Strohisolierung im Kastengerippe überlebt hatten und die nunmehr von Kurt Meyer als Quelle für das Nachweben zur Verfügung gestellt werden. Historische Zeugen und ihre sorgfältige Bewahrung machen Museums-Depots und -Ausstellungen zum materiellen Gedächtnis unserer Kultur.

- **Aufarbeitungen** desolater Loks und Wagen zur Wiederinbetriebnahme sind in den seltenen Fällen als Restaurierungen zu begreifen. Ihr Erfolg ist es, funktionslos gewordene Elemente des Transportsystems Eisenbahn erneut in Funktion zu setzen und damit das Zusammenspiel der Elemente besser zu vermitteln als durch totes Ausstellen in Museumshallen. Wenn aber die übernommene materielle Substanz durch Korrosion oder Verwahrlosung nicht mehr die erforderliche Standfestigkeit für einen sicheren Eisenbahnbetrieb aufweist oder wenn neuere Sicherheits- oder Betriebsregelungen (Sicherheitsglas, Türblockierung, geschlossene WC-Systeme, Indusi, PZB 90, EBU-La, GSM-R etc.) nicht ohne Änderungen zu ermöglichen sind, steht die Entscheidung an, ob ein historischer Zeuge tatsächlich für den Betriebszweck geopfert werden muß. Da manche Aufarbeitungen eher Neubauten nachkommen, könnte in diesen Fällen auch von vornherein eine Replik – auch für den unvermeidbaren Verschleiß durch den Fahrbetrieb – angefertigt werden, um den historischen Zeugen, so desolat wie er ist, auch künftig bewahren zu können.

„So etwas kommt nur von den Museumsleuten mit Pensionsberechtigung.“ empörte sich ein anwesender Museumsbahner. Diese Aussage ist zum Glück falsch, denn zum einen hat in der Vergangenheit der Trägerverein, den dieser Museumsbahner vertrat, selbst schon einmal für eine Restaurierung den VDMT-Förderpreis erhalten und zeigt gerade auch das Interesse vieler ehrenamtlicher Museumsbahner im VDMT und im Arbeitskreis Museumskonzeption, daß der sorgfältige Umgang mit der übernommenen historischen Substanz längst auch bei vielen ehrenamtlich getragenen Museumsbahnen ebenso ernst genommen wird wie unter Profis. Und so dient gerade dieser Arbeitskreis dazu, das Know-how der Museums-Profis allen ehrenamtlichen Interessierten zu erschließen.

Zur Klarstellung sei in diesem Zusammenhang hingewiesen auf den „Verein zur Förderung musealer Konzepte e. V.“ (museumskonzept@aol.com) der zwei Loks V 22 sucht, um damit (Zitat) „eine soeben ausgemusterte Berliner S-Bahn mit Dieseltraktion auf einer 40 km langen Strecke mit 8 Haltepunkten regelmäßig touristisch zu betreiben.“ Das ist sicher ein löbliches Unterfangen, hat aber mit dem Selbstverständnis des VDMT-Arbeitskreises Museumskonzeption natürlich nichts zu tun.

Im Plenum erläuterte am Sonntag Steuerberater und Vorstandsmitglied des Trägervereins der Brohltal-Museumsbahn **Michael Baden** steuerliche Aspekte für die Gestaltung von Museumsbahnen als Museumsverband im Spannungsfeld von Eisenbahn-Unternehmenshaftung und Gemeinnützigkeit. Zur Gemeinnützigkeit eines „Idealvereins“ gehöre: Unmittelbarkeit, Selbstlosigkeit und Ausschließlichkeit, was Gewinne, Vermögensbildung und wirtschaftliche Tätigkeit ausschließe. Eine Kapitalgesellschaft könne eine Eisenbahn betreiben. Ein Verein sollte das nicht tun, weil die Geschäftsvorgänge heute zu umfangreich geworden sind. Vereinsvorstände seien auch nicht immer gute Kaufleute. Eine Betriebs-GmbH kann in die Insol-

venz gehen, das Vereinsvermögen sollte aber nicht riskiert werden, was für eine frühzeitige Abtrennung aller gefahrgeneigter und kaufmännischer Vorgänge spreche.

Die heutige Situation sei nicht mehr vergleichbar mit der früheren, wo Vereine „Studienfahrten“ für ein interessiertes Fachpublikum anboten, denen auch durch entsprechende Begleithefte ein Bildungsscharakter zuzusprechen war. Bei den heutigen Touristik- und Museumsbahnen stehe nach Auffassung vieler Finanzämter der Freizeitwert fahrplanmäßiger Zugfahrten für ein allgemeines Publikum im Vordergrund, nach Definition der Oberfinanzdirektion Frankfurt ein Wirtschaftsbetrieb. Auch Bewirtschaftung der Züge und Souvenierverkauf sowie ein erzielter Gewinn von mehr als 3.800 Euro kennzeichnen den wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb. Lediglich kürzere Demonstrationsfahrten zur Inbetriebsetzung und Vermittlung von Maschinenteknik seien einem Zweckbetrieb zuordnungsbar. Bei dieser Lage verwundere das z. T. sogar in größeren Trägervereinen feststellbare mangelnde Bewußtsein für die Notwendigkeit der organisatorischen Weiterentwicklung. Der dem ADAC e. V. 1984 zugebilligte „Rechtsform-Besitzstand“ schütze zwar z. Z. noch die Vereine, reduziere jedoch nicht den Umstellungsbedarf.

Das Beispiel der Brohltal-Museumsbahn bestehe aus dem gemeinnützigen Verein, dem Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspurbahn e. V., dessen Arbeitsleistungen ehrenamtlich erbracht werden und der Eigentümer der Fahrzeuge sei. Der Verein sei zu 100 % Gesellschafter an der Betriebs-GmbH, die den Betrieb führt, eigene Arbeitsleistungen erbringt und Miete für die Fahrzeuge an den Verein zahlt. Der Geschäftsführer gehöre ausdrücklich nicht dem Vorstand des Vereines an. Durch diese Konstruktion sei sichergestellt, daß einzelne Vereinsmitglieder keine Einflußmöglichkeiten auf den Eisenbahnbetrieb besitzen.

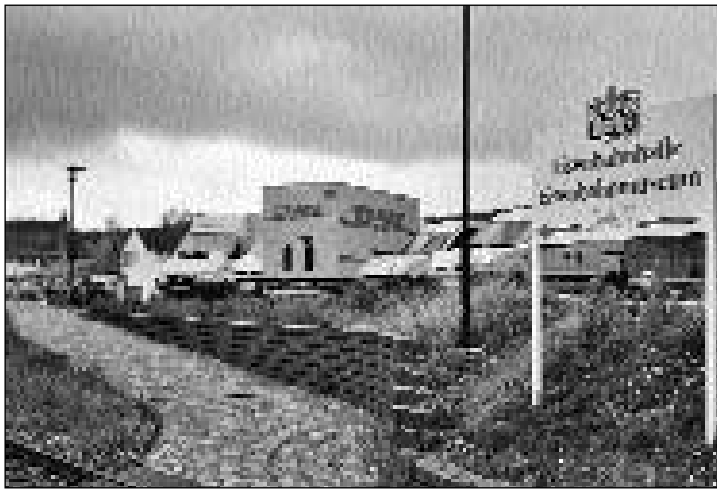
Durch Einzahlung des Stammkapitals fließe Vereinsvermögen an eine Kapitalgesellschaft, was jedoch unproblematisch sei, solange das Kapital dort erhalten bleibt. Insbesondere bei 100-%em Eigentum des Vereins an der Kapitalgesellschaft sei die Gefahr des Vermögensabflusses gebannt. Auch Fahrzeuge könnten übertragen werden, wenn dafür Kapital zurückfließt und keine verdeckte Gewinnausschüttung erfolge.

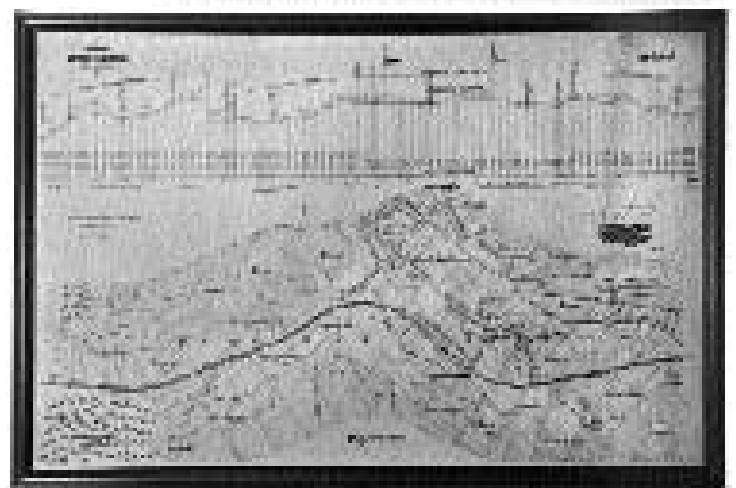
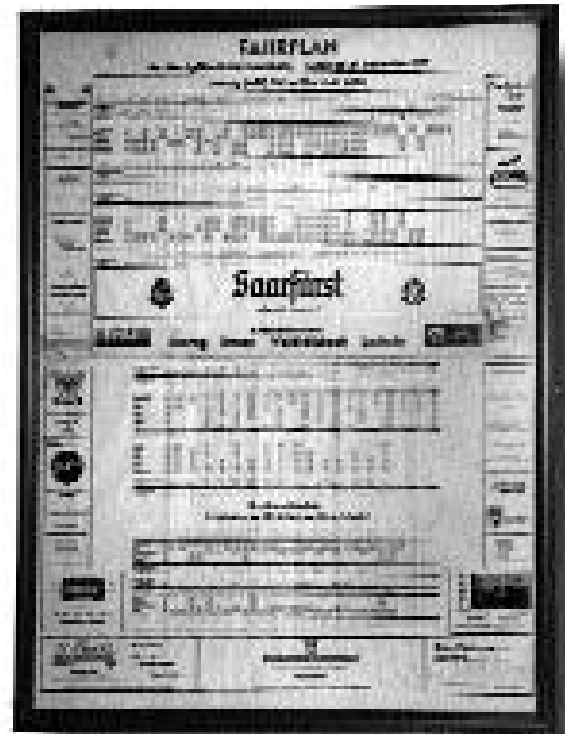
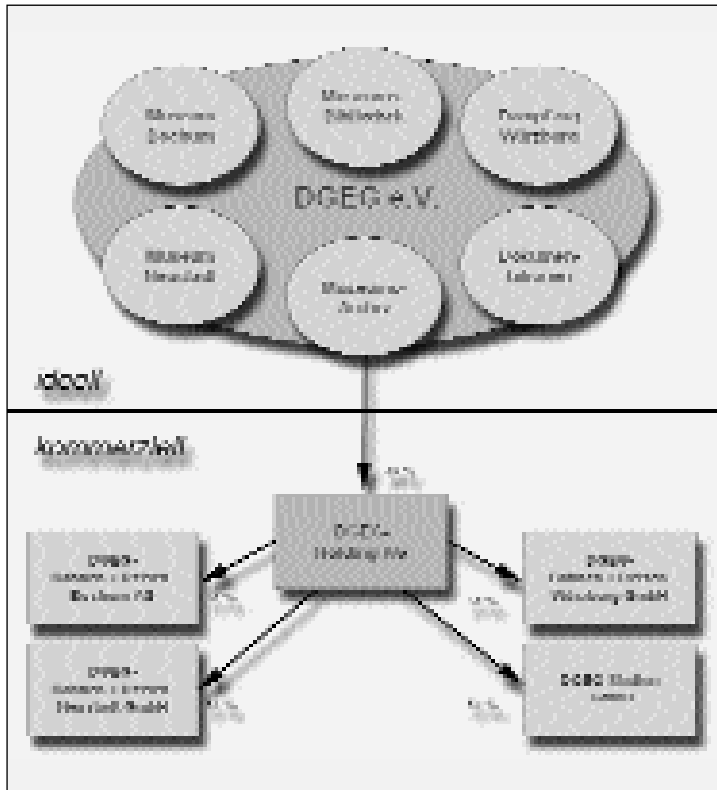
Eine rein steuerliche Betriebsaufspaltung bezeichnete Baden als Damoklesschwert, zumal wenn e. V. und GmbH so gut wie ausschließlich miteinander arbeiten und von außen wie „ein Wille“ anzusehen seien, z. B. durch Überlassung der Vereinsfahrzeuge ausschließlich der eigenen Kapitalgesellschaft und jene nichts anderes unternimmt. Diese Gefahr bestehe auch bei Personalunion zwischen e. V. und der GmbH, was Finanzämter als steuerliche Organschaft deuteten. Diese Gefahr kann vermieden werden, wenn der Verein maximal 49 % des Gesellschaftskapitals besitzt.

*S 11, obere drei Reihen: So schön hergerichtet sieht es aus, wenn mit Fördermitteln eine Tourismusbahn aufgebaut wird, u. a. der Aufbau des „historischen Kohlenbunkers“ sowie des „historischen“ Wasserturms.*

*Unten: Ganz anders der Umgang mit den übernommenen Gleisanlagen; in Losheim liegt eine wahrhaft historische Form-6d-Doppelte Kreuzungsweiche mit innenliegenden Gelenkzungen, die unverdrossen betrieben wird. Ob die Ausbrüche am Radlenker und Schienenkopf Kampfspuren sind?*

1./2. 11. 2003, alle Fotos: Wolfram Bäumer





Baden faßte zusammen: An einer Ausgrenzung des Fahrbetriebes unter Museumsbahnen gehe kein Weg vorbei, sonst habe der Vorstand seine Arbeit nicht gemacht!

Im Anschluß erläuterte der Präsident der DGEG, **Prof. Dr. Wolfgang Fiegenbaum**, die 2002 eingesezte Neustrukturierung dieses großen überregionalen Trägervereins. Die DGEG war 1967 als Geschichtsverein gegründet worden, wie es z. B. die Deutsche Gesellschaft für Post und Telekommunikation seit vielen Jahrzehnten ist. In 35 Jahren habe die DGEG Beachtliches für die Bewahrung und Vermittlung von Eisenbahngeschichte in Deutschland erreicht, genannt seien die der Universität Dortmund angegliederte Eisenbahn-Fachbibliothek, das Archiv in Witten, die Publikationen zum Thema, die Eisenbahn-Initiativen im Achertal, am Tegernsee, im Jagsttal, in Viernheim, Würzburg, Neustadt/Weinstr. und Bochum, letztgenannte drei als heute bestehende Museen mit Fahrbetrieben.

Nach 35 Jahren seien es fünf Gründe für eine Neuausrichtung: Führungsstruktur, Finanzen und Controlling, spezielle Probleme der Überregionalität der DGEG, Präsentation und Außenwirkung sowie

steuerliche Aspekte. Sinn war es, auf völlig legale und transparente Weise mehr Geld für die ideellen Zwecke der DGEG zu gewinnen als bisher.

Zu diesem Zweck wurden zu Jahresbeginn 2003 vier Kapitalgesellschaften unter dem Dach einer Holding ins Leben gerufen, die mittlerweile die wirtschaftlichen Geschäftstätigkeiten der DGEG vollständig übernommen haben. Schon nach wenigen Monaten seien erste Erfolge sichtbar: Zwischen den Standorten der DGEG sei Friede ausgebrochen, es sei Geld auf den Konten und die Motivation der Mitarbeiter vor Ort sei gestiegen.

In der anschließenden Diskussion wurde deutlich, daß es den korrekten Weg durch den Steuerschunzel nicht gibt. Nicht nur, daß heute das eine Finanzamt sich mit Regelungen einverstanden erklärt, die das benachbarte Finanzamt einer anderen Museumsbahn strikt verweigert, nein: Möglicherweise erklärt auch ein neuer Sachbearbeiter eine bewährte Vorgehensweise von heute auf morgen als unzulässig und veranlagt eine Museumsbahn neu, was den Bescheid über eine Steuernachzahlung ermögliche. So blieben denn auch die in der Diskussion vorgestellten Betriebsmodelle von

Selbkantbahn und Niedersächsischem Kleinbahnmuseum Bruchhausen-Vilsen ohne den Anspruch der Allgemeinverbindlichkeit in ihren Aussagen unwidersprochen.



Oben links: Organigramm der neu strukturierten DGEG

Oben: Exponate in der Ausstellungshalle Losheim

Nächste Seite obere und 2. Reihe: Wagen aus der Losheimer Sammlung

3. Reihe: Joachim Schmidt und Wassernehmen in Losheim an einem sehr Staatsbahn-typischen Wasserkran.

Unten: Lok MERZIG im Bahnhof Merzig und mit Zug am anderen Endpunkt Dellborner Mühle.

