

Aktive Kinder- und Jugendarbeit bei Museums-, Touristik- und Feldbahnen

In Deutschland gibt es ca. 150 Museums-, Touristik- und Feldbahnen¹, die mit historischen Schienenfahrzeugen zum Zweck der betriebsfähigen Erhaltung historischer Technik betrieben werden. Die meisten dieser Museumbahnen werden im Ehrenamt erhalten und betrieben. Die hohe Qualität der Arbeit und der Erfolg bei der Bewahrung von Technik- und Kulturgeschichte können bei einem Besuch vor Ort in der Regel eindrucksvoll bewundert und auch „erfahren“ werden. Darüber hinaus leisten Museumsbahnen einen erheblichen Beitrag, die Personalnot im System Bahn zu verringern. Viele heutige Berufseisenbahner vom Schlosser oder Lokführer bis zum Eisenbahnunternehmer und Geschäftsführer haben in jungen Jahren ihr Handwerk bei Museumsbahnen gelernt und dann ihr Hobby zum Beruf gemacht. Die, die so den Weg zur Bahn gefunden haben, besitzen nicht nur eine außergewöhnlich hohe Motivation, sondern auch ein tiefes Systemverständnis.

1 Problematik

Doch viele Museumsbahnen klagen über zu wenig Personal und vor allem fehlenden Nachwuchs. Leider ist das kein quantitatives Problem unserer Gesellschaft. Denn rund 40 % der Deutschen über 14 Jahren sind in ihrer Freizeit ehrenamtlich tätig. Das sind knapp 30 Mio. Menschen. Junge engagieren sich häufiger als über 65-Jährige. Mehr als ein Drittel der 14- bis 24-Jährigen engagiert sich gesellschaftlich.

Das Problem ist der Zugang für Kinder und Jugendliche zum aktiven Bahnbetrieb und die Möglichkeit einer frühen Begeisterung und damit Bindung an die „alte Technik“. Gemäß den Anforderungen der EBO, der ESBO sowie der BOA/EBOA müssen Betriebsbeamte 18 Jahre alt sein. Zu diesem Zeitpunkt haben aber die meisten Kinder und Jugendliche bereits orientiert und die Museumsbahnen haben den „Wettbewerb“ um die nächste Generation verloren. Junge Menschen mit einer gewissen Affinität zur Technik oder mit sozialer Motivation sind dann bereits bei den freiwilligen Feuerwehren, beim THW, den Sanitätsorganisationen oder bei der DLRG aktiv.

Dieses Dilemma hatte bereits die frühere Deutsche Demokratische Republik (namentlich die Deutsche Reichsbahn) erkannt und Pioniereisenbahnen bzw. „Kindereisenbahnen“ in vielen größeren Städten geschaffen, um die nächste Generation an den Beruf des Eisenbahners heranzuführen. Bis heute sind einige der Pioniereisenbahnen als „Parkeisenbahnen“ noch in Betrieb.

2 Lösungsansatz

2.1 Referenzsystem

Die Basis für den Betrieb dieser Parkeisenbahnen und den Einsatz von Kindern und Jugendlichen bildet die „Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen (BOP)“ vom 15. Februar 1979. Die BOP ist über den Einigungsvertrag vom 31. August 1990 weiterhin gültig. Die Regelungen der BOP haben sich seit mehr als 40 Jahren in der Praxis bewährt – insbesondere aus sicherheitlicher Sicht.

Daher möchte der VDMT diese Regelungen nutzen, um einen Musterantrag zur Ausnahmegenehmigung für den Einsatz von Kindern und Jugendlichen ab 14 Jahre für ausgewählte Tätigkeiten als Betriebsbeamte im Sinne von § 47 und § 48 EBO/ESBO bzw. vergleichbarer Regelungen in den BOA/EBOA im Sektor abzustimmen.

Die jeweilige Museumsbahn kann diesen Musterantrag dann nutzen, um die Ausnahmegenehmigung bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

¹ Im Folgenden gesamthaft als Museumbahnen bezeichnet.

2.2 Fachliche Herleitung des Antragsgegenstands

Die relevanten Rechtsbezüge der BOP sind:

§ 45 Bahnbetriebsangehörige

(4) *Betriebseisenbahner müssen mindestens 18 Jahre alt, zuverlässig, tauglich, ausgebildet, vor ihrem Einsatz eisenbahnfachlich geprüft und für ihre Tätigkeit eingewiesen sein. Folgende Dienstposten sind mit Betriebseisenbahnern zu besetzen:*

- *Leiter der Pioniereisenbahn und sein bzw. seine Vertreter;*
- *Leiter des Bahnhofs;*
- *Triebfahrzeugführer;*
- *Rangierleiter;*

(5) *Pioniereisenbahner können Kinder und Jugendliche des 4. bis 12. Schuljahres und Lehrlinge bis zum 18. Lebensjahr werden. Sie müssen tauglich, ausgebildet, geprüft und für ihre Tätigkeit eingewiesen sein. Pioniereisenbahner dürfen nur unter Kontrolle eines verantwortlichen Betriebseisenbahners im Bahnbetriebsdienst tätig sein.*

Die Grundanforderungen nach § 45 Absatz (4) der BOP sind bereits durch die EBO, ESBO sowie die BOA/EBOA abgebildet. Die Ausnahme zum Mindestalter soll für folgende Tätigkeiten beantragt werden, die unter Aufsicht und Anleitung von Betriebsbeamten, die 18 Jahre und älter sind, aktiv werden:

- Rangierbegleiter, (ähnliche Bezeichnung sind auch Rangierer oder Rangierarbeiter)
- Bremser, Bremsbeamter (nicht Bedienung auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen)
- Zugbegleiter (nicht Zugführer) – Schaffnertätigkeiten können ggf. bereits ab 10 Jahren ausgeführt werden (Erlössicherung, Türen und Bühnengitter schließen, Fertigmeldung)
- Bahnübergangsposten
- Fahrdienstleiterhelfer
- Heizer (nicht Dampfkesselwärter)

Zusätzlich sollen abweichend von der Höchstgeschwindigkeit gemäß BOP diese Tätigkeiten bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 40 km/h ausgeübt werden dürfen. Die Erhöhung der Geschwindigkeit bedeutet kein erhöhtes Risiko.

1. Beim Rangieren liegt die maximale Geschwindigkeit in der Regel bei 25 km/h. Die Verantwortung für das Rangieren trägt entweder der Triebfahrzeugführer oder ein Betriebsbeamter, der die Aufgaben eines „Rangierleiters“ wahrnimmt. Zudem verantwortet der Triebfahrzeugführer die Fahrwegbeobachtung und das rechtzeitige Halten. Das Auf- und Absteigen ist dem Rangier- und Triebfahrzeugpersonal gemäß DGUV I 214-089 grundsätzlich nur im Stillstand gestattet.
2. Bei der Tätigkeit als Zugbegleiter oder Bremser befinden sich die Zugbegleiter oder Bremser entweder im Zug (gleiche Sicherheit wie Reisende) oder bei Stillstand des Zuges auf dem Bahnsteig. Gemäß der DGUV I 214-089 darf Zugbegleit- und Triebfahrzeugpersonal grundsätzlich nur im Stillstand auf- und absteigen.
3. Bei der Tätigkeit als örtliche Aufsicht steht der Zug am Bahnsteig, wenn Kommunikation mit dem Zugpersonal erforderlich wird.
4. Beim stationären Bahnübergangsposten ändert sich durch die höhere Geschwindigkeit nur die Schließzeit. Dies sollte aber bereits in den Regelungen der Eisenbahnen berücksichtigt sein, da die Sicherung bereits heute durchgeführt wird. Bei einem mitfahrenden Posten gelten wiederum die Regelungen der DGUV I 214-089 zum Auf- und Absteigen von Fahrzeugen im Stillstand.
5. Die Tätigkeit des Fahrdienstleiterhelfers findet nur unter Aufsicht und nach Anweisung des Fahrdienstleiters statt. Dies ist unabhängig von der Geschwindigkeit des Zuges.
6. Der Heizer darf nur im Stillstand auf und absteigen. Bei höherer Geschwindigkeit können sich Handlungen aus der Kesselbedienung (unter Aufsicht und Anleitung des Dampfkesselwärters) sowie der Fahrwegbeobachtung zeitlich enger überlagern. Daher wird hier beim Einsatz von Heizern unter 18 Jahren eine örtliche Absenkung der Geschwindigkeit

des Zuges auf Basis der Analyse des Eisenbahnbetriebsleiter auf das Geschwindigkeitsniveau der BOP vorgeschlagen.

3 Musterantrag

Die XY-Eisenbahn / das EVU XY betragt:

Es sollen Kinder und Jugendliche ab 14 Jahre als Rangierbegleiter, Zugbegleiter (nicht Zugführer) [ggf. ab 10 Jahre], Bremser, Fahrdienstleiterhelfer, Bahnübergangsposten sowie Heizer (nicht Dampfkesselwärter) eingesetzt werden. Voraussetzung für den Einsatz ist, dass die Person für die jeweilige Tätigkeit tauglich (altersentsprechend), ausgebildet, geprüft und für ihre Tätigkeit eingewiesen ist und unter Kontrolle eines verantwortlichen Betriebsbeamten tätig wird.

Beim Einsatz als Heizer wird eine andere Person mit einem Mindestalter von 18 Jahren die Tätigkeit des Dampfkesselwärters wahrnehmen und im Stillstand des Dampftriebfahrzeug in Reichweite verbleiben. Der Eisenbahnbetriebsleiter legt bei Einsatz von Heizern unter 18 Jahren fest, ob durch erschwerte Sichtverhältnisse an Bahnübergängen oder vor mehrbegriffigen Signalen die Höchstgeschwindigkeit des Zuges im Bereich des Annäherungspunktes mit dem Fahrplan auf 20 km/h begrenzt wird, damit der Triebfahrzeugführer sich ggf. auf der Heizerseite an der Fahrwegbeobachtung beteiligen kann.

Die Ausnahme wird auf Rangier- und Zugfahrten mit maximal 40 km/h und auf Verkehre auf Infrastrukturen mit geringer Komplexität beantragt. (Alternativ statt Infrastrukturen mit ... die Eingrenzung: Die Ausnahme ist für auf Zug- und Rangierfahrten auf der Strecke von A nach B begrenzt).

Textbaustein für die Behörde: Wird der Behörde, welche diese Ausnahme genehmigt hat, Sachverhalte bekannt, bei denen gegen die oben genannten Bedingungen und Einschränkungen verstoßen werden, kann die Ausnahmegenehmigung durch die Behörde widerrufen werden.

4 Weitere Rahmenbedingungen

4.1 Haftpflichtversicherung

Der VDMT hat mit einigen Unternehmen der Versicherungswirtschaft wurde das Thema besprochen. Grundtenor ist immer: „Liegt ein Ausnahmegenehmigung der zuständigen Behörde vor, gilt der Versicherungsschutz auch für diese Personengruppe und durch diese Personengruppe verursachte Schäden“. Es wird darauf hingewiesen, dass dieser Sachverhalt durch die Museumsbahn unbedingt bilateral mit dem Versicherungsgeber zu klären ist, weil die Versicherungsbedingungen zum Teil differieren können.

4.2 Berufsgenossenschaft

Grundsätzlich sind bereits heute Kinder und Jugendliche bei Parkeisenbahnen über Berufsgenossenschaften mitversichert. Die meisten sind aktuell bei der VBG versichert. Die berufsgenossenschaftliche Versicherung erstreckt sich auf die Tätigkeiten der Instandhaltung (Fahrzeuge und Bahnanlagen) sowie auf den Einsatz bei Zug- und Rangierfahrten. Es wird darauf hingewiesen, dass dieser Sachverhalt durch die Museumsbahn unbedingt bilateral mit der zuständigen Berufsgenossenschaft im Detail zu klären, wie z.B. Anmeldung der Personen oder Versicherungsbeitrag.

Verletzungen und Unfälle bei allen anderen Aktivitäten, die oben nicht genannt sind (Kinobesuch, Eis essen oder Zelten der Kinder- und Jugendgruppe), sind nicht von der Berufsgenossenschaft, sondern über die persönliche Krankenversicherung abgedeckt. Das ist analog zu den Aktivitäten in anderen Vereinen oder Freizeitorganisationen.

□