



Der Arbeitskreis

Feldbahn – Parkbahn

(AK FP)

Vortrag von Marcus Mandelartz zur VDMT-Herbsttagung in Neuwied
(Freitag, 21.10.2022)

Der Arbeitskreis wurde im Jahre 2009 gegründet.

Anlässe für die Gründung waren:

- Der Unfall im Feldbahnmuseum Guldenthal



Der Arbeitskreis wurde im Jahre 2009 gegründet.

Anlässe für die Gründung waren:

- Der Unfall im Feldbahnmuseum Guldenthal



Der Arbeitskreis wurde im Jahre 2009 gegründet.

Anlässe für die Gründung waren:

- Der Unfall im Feldbahnmuseum Guldenthal



Der Arbeitskreis wurde im Jahre 2009 gegründet.

Anlässe für die Gründung waren:

- Der Unfall im Feldbahnmuseum Guldenthal



Arbeitskreis Feldbahn - Parkbahn (AKFP)

Der Arbeitskreis wurde im Jahre 2009 gegründet.

Anlässe für die Gründung waren:

- Der Unfall im Feldbahnmuseum Guldental
- Zunehmende Probleme bei der Genehmigung neuer Anlagen z.B.:
 - Feldbahnprojekt Malente
 - Erweiterung Feldbahn Deinste
 - Wiedererlangen der Betriebsgenehmigung in Guldental
- Forderungen der Aufsichtsbehörden z.B. nach Gefährdungsbeurteilungen oder Betriebsanweisungen oder Anwendung von Eisenbahnrecht
- Forderung der Aufsichtsbehörden nach Prüfungen der Feld- oder Parkbahn durch von der Behörde gewählte Prüforganisationen

Der Arbeitskreis wurde im Jahre 2009 gegründet.

Anlässe für die Gründung waren:

- Unterschiedliche Handhabung der Rechtsverordnungen in verschiedenen Ländern oder Kommunen.
- Einführung des Begriffes „Vergnügungsbahn“ in diverse Landeseseilbahngesetze. (z.B. Bayern)

Art. 30 Sonstige Bahnen besonderer Bauart

(1) ¹Wer eine sonstige Bahn besonderer Bauart im Sinn von § 1 Abs. 2 Satz 2 AEG, auf die die Vorschriften über fliegende Bauten keine Anwendung finden, errichten und betreiben will, bedarf einer Erlaubnis. ²Zu den sonstigen Bahnen besonderer Bauart gehören insbesondere Vergnügungsbahnen und Bandförderer zur Beförderung von Personen außerhalb von Gebäuden, soweit auf diese Vergnügungsbahnen und Bandförderer die Vorschriften der Bayerischen Bauordnung keine Anwendung finden.

(2) Zuständig sind die Kreisverwaltungsbehörden.

(3) ¹Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn die Anforderungen an einen sicheren Bau und Betrieb nicht gegeben sind oder wenn es zur Verhütung von Gefahren für Leben, Gesundheit oder Sachgüter oder zum Schutz vor erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen für die Allgemeinheit oder Nachbarschaft oder vor erheblichen Beeinträchtigungen der Natur oder Landschaft erforderlich ist. ²Das Gleiche gilt, sofern andere öffentlich-rechtliche Vorschriften entgegenstehen.

(4) ¹Die Kreisverwaltungsbehörden können zur Sicherstellung der in Abs. 3 genannten Anforderungen Anordnungen treffen. ²Reichen Anordnungen nach Satz 1 nicht aus oder stehen andere öffentlich-rechtliche Vorschriften entgegen, kann der Betrieb untersagt werden.

(5) Die Abs. 1 bis 4 gelten für wesentliche Erweiterungen und Änderungen des Betriebs entsprechend.

Was sind Feld- oder Parkbahnen?

Feldbahn "früher":

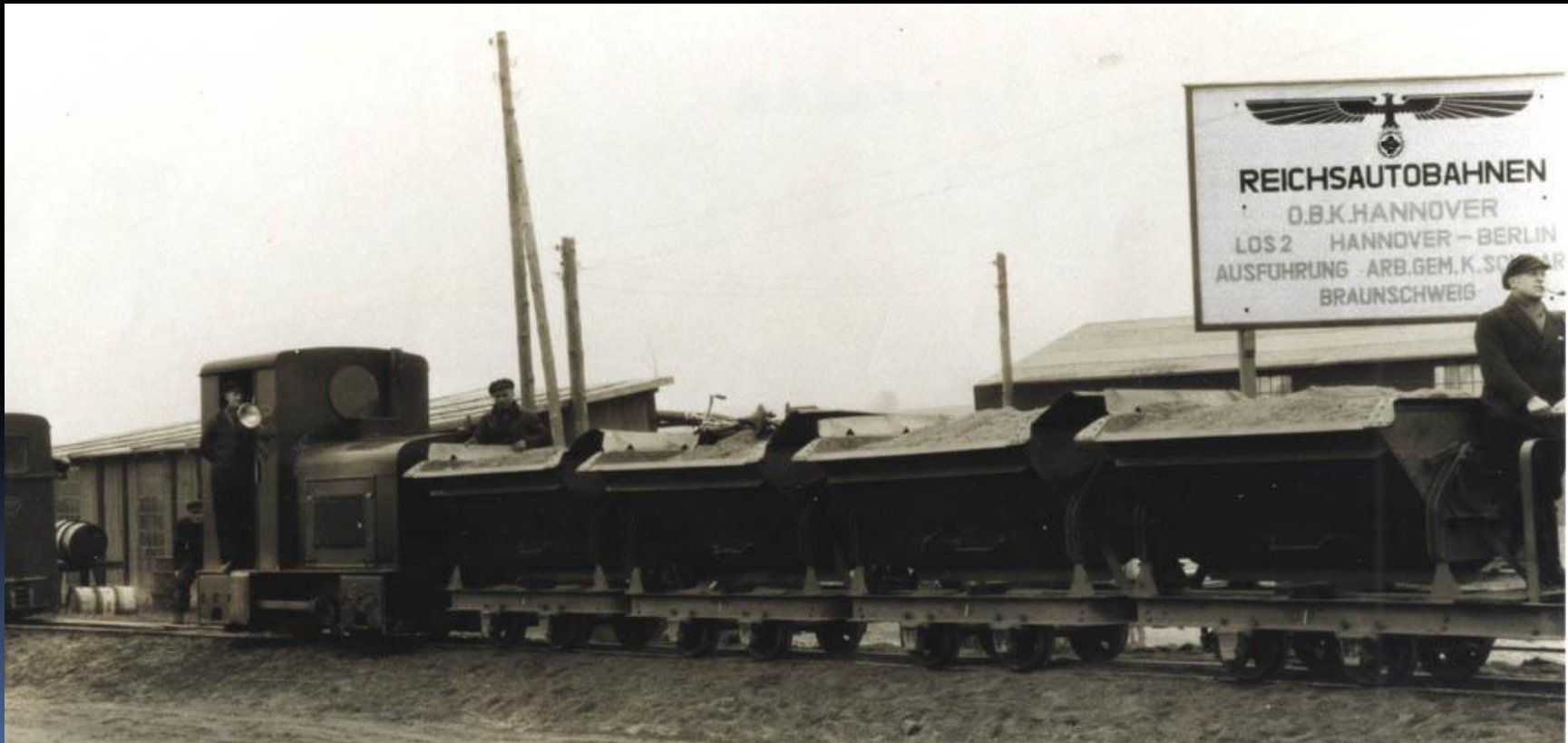
- innerbetriebliches Transportmittel



Arbeitskreis Feldbahn - Parkbahn (AKFP)

Feldbahn "früher":

- innerbetriebliches Transportmittel
- Baugerät



Feldbahn "früher":

- innerbetriebliches Transportmittel
- Baugerät
- Militärgerät



Arbeitskreis Feldbahn - Parkbahn (AKFP)

Feldbahn "früher":

- innerbetriebliches Transportmittel
- Baugerät
- Militärgerät
- Park- und Ausstellungsbahn

Feldbahn "früher":

- innerbetriebliches Transportmittel
- Baugerät
- Militärgerät
- Park- und Ausstellungsbahn

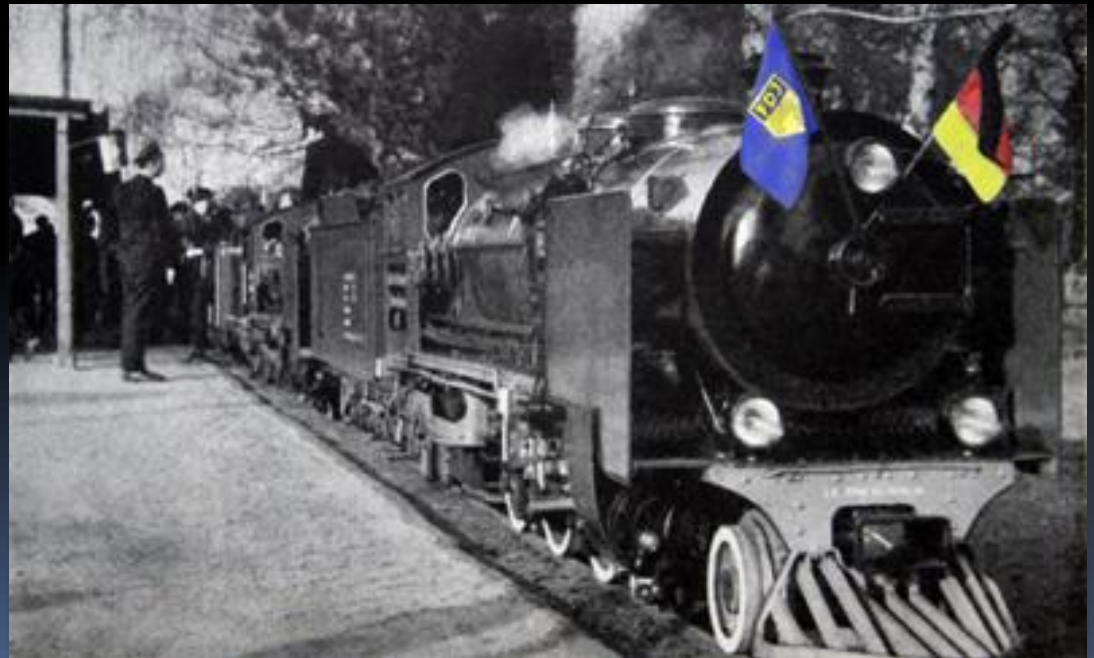


Feldbahn "früher":

- innerbetriebliches Transportmittel
- Baugerät
- Militärgerät
- Park- und Ausstellungsbahn
- Pioniereisenbahn

Feldbahn "früher":

- innerbetriebliches Transportmittel
- Baugerät
- Militärgerät
- Park- und Ausstellungsbahn
- Pioniereisenbahn



Arbeitskreis Feldbahn - Parkbahn (AKFP)

Feldbahn "heute":

- innerbetriebliches Transportmittel und Baugerät (fast bedeutungslos geworden)



Feldbahn "heute":

- innerbetriebliches Transportmittel und Baugerät
(fast bedeutungslos geworden)



Arbeitskreis Feldbahn - Parkbahn (AKFP)

Feldbahn "heute":

- innerbetriebliches Transportmittel und Baugerät
(fast bedeutungslos geworden)
- Feldbahnmuseum



Feldbahn "heute":

- innerbetriebliches Transportmittel und Baugerät
(fast bedeutungslos geworden)
- Feldbahnmuseum
- Hobbyfeldbahn



Arbeitskreis Feldbahn - Parkbahn (AKFP)

Feldbahn "heute":

- innerbetriebliches Transportmittel und Baugerät
(fast bedeutungslos geworden)
- Feldbahnmuseum
- Hobbyfeldbahn
- Parkbahn



Feldbahn "heute":

- innerbetriebliches Transportmittel und Baugerät
(fast bedeutungslos geworden)
- Feldbahnmuseum
- Hobbyfeldbahn
- Parkbahn
- Touristenbahn
(z.B. Moorbahn)



Der Arbeitskreis versteht sich als Interessenvertretung der Betreiber von Feld- und Parkbahnen. Eine allgemeingültige Definition für solche Bahnen gibt es nicht.

Der Arbeitskreis versteht sich als Interessenvertretung der Betreiber von Feld- und Parkbahnen. Eine allgemeingültige Definition für solche Bahnen gibt es nicht.

Der Arbeitskreis definiert es so:

Feld- und Parkbahnen sind Betriebe zur Beförderung von Personen oder Gütern.

Transportvolumen und Transportentfernung, Streckenlänge und Fahrgeschwindigkeit sind dabei geringer als bei Eisenbahnen.

Die Spurweite, die Größe, die Leistungsfähigkeit und die technische Ausrüstung der Anlagen und der Fahrzeuge sind diesen geringeren Anforderungen angepasst.

Der Arbeitskreis besteht zur Zeit (2022)
aus 8 Mitgliedsbahnen:

- 500mm Feldbahnprojekt e.V. (Berlin)
- Berliner Parkeisenbahn gGmbH
- Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V.
- Historische Feldbahn Dresden e.V.
- Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven e.V. (Gillbachbahn)
- Frankfurter Feldbahnmuseum e.V.
- Stumpfwaldbahn Ramsen e.V.
- Feld- und Waldbahn Riedlhütte e.V.

Daneben sind diese Feldbahnen „selbständig“ Mitglied im VDMT:

- Böhmetalbahn gUG (Walsrode)
(die Böhmetalbahn wirkte früher im AKFP mit)
- Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum e.V. (Deinste)

U.a. folgende VDMT Bahnen betreiben auch Feldbahnen:

- Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum (Dahlhausen)
- Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V.

(VVM, Hmb, . Aumühle)

Die Gründungsgeschichte des AKFP:

- int. Feldbahntreffen
- Initiative Steinhauer / Bäumer

Der AKFP ist ein Zusammenschluss von aktuell 8 Vereinen, die sich dem Erhalt und dem Betrieb von Feldbahnen widmen. Er entstand in den 1990er Jahren aus dem „Internationalen Feldbahntreffen“ heraus. Rechtlich betrachtet ist der AKFP ein nicht eingetragener Verein. Seine Mitglieder betreiben Schienenbahnen, die keine Eisenbahnen im Sinne des AEG sind, sondern auf gewerberechtlicher Grundlage genehmigt wurden oder auf Grundlage der Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen (BOP) betrieben werden.

AKFP und VDMT

Zu Zeiten der Gründung (1993) lag das Hauptaugenmerk des VDMT in der Gewinnung möglichst vieler Bahnen in den VDMT. Das Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven war im Jahre 1993 Gründungsmitglied in Bochum-Dahlhausen. Weil der damalige Vorstand des Feldbahnmuseums die hohen Beiträge vermeiden wollte und keine Vorteile in der VDMT-Mitgliedschaft sah, trat das Feldbahnmuseum dann 7 Jahre später wieder aus, und wurde federführend in einer eigenen Organisation: Dem AKFP. Es sollte so die Arbeitskreis-Arbeit der „internationalen Feldbahntreffen“ fortgeführt werden:

- Museumskonzepte
- Versicherungen
- Genehmigungsfragen

Die Arbeitskreise sind damals etwas eingeschlafen, die Organisatoren gestalteten die „internationalen Feldbahntreffen“ von einer fachlich Vertretung zu einer rein touristischen Veranstaltung um.

AKFP und VDMT

Der VDMT kümmerte sich damals in erster Linie um die mit der Eisenbahn-Neustrukturierung entstandenen Probleme für die Museumsbahnen: „Fahren auf DB“ und die verpflichtende Ausrüstung mit „PZB 90“ für Tfz.

Eine Interessenvertretung für Schmalspurbahnen und Feldbahnen war nicht spürbar.

Das in Verbindung mit recht hohen Beiträgen führte einerseits zum Austritt des Feldbahnmuseums aus dem VDMT; andererseits waren andere Feldbahnen nicht zu einer Mitgliedschaft im VDMT zu überzeugen.

Günther Steinhauer hatte dann die Idee, den AKFP als eine Art Sammlungsbewegung zu etablieren, der dann seinerseits im VDMT Mitglied werden könnte. Der VDMT würde davon profitieren durch

- Erweiterung des Verbreitungsgebiets / Bekanntheit des VDMT.
- Nutzung der Erarbeitungen des AKFP (z.B. AGB, die auch von anderen Mitgliedern verwendet werden könnten.)
- Der VDMT würde sich fachlich um den Bereich Feldbahnen erweitern, interessant gerade, für Organisationen, in denen die Feldbahn nur eine Nebenrolle spielt.

AKFP und VDMT

In der Folgezeit kam es innerhalb des VDMT's zu Diskussionen über die Beitragshöhe und –struktur, und zu personellen Veränderungen im VDMT-Vorstand.

Es wurden reine Feldbahn-Vereine in den VDMT aufgenommen, ohne dass diese von der Existenz des AKFP und der AKFP über diese Aufnahme informiert wurde.

Das böse Wort von der „Umgehung der VDMT-Beitragsordnung und Kannibalisierung der Finanzierung des VDMT“ etablierte sich. Dies ist aber nicht das Motiv der VDMT Mitgliedschaft für den AKFP.

Der Arbeitskreis taucht in der Selbstdarstellung des VDMT nicht auf.

In 2022 wurden „Fachausschüsse“ im VDMT eingeführt. Diese sollen befristet sein. „Ausbildung“, „ETCS Einbau“ sind andere solcher Fachausschüsse.

Es ist angedacht, dass der AKFP die Rolle dieses Fachausschusses übernimmt. Damit sind die ehemaligen Arbeitskreise dann wohl Geschichte. Der AKFP wird sich aber vsl. nicht umbenennen...

Ziele des AKFP I

- Entwicklung einer technischen Regel für den Bau und den Betrieb von Feld- und Parkbahnen (TRFP), die die BOP ablösen könnte.
 - in´s heutige Rechtssystem passend.
 - in einem Kommentar sollen alle BOP-Regeln in der TRFP aufgenommen werden, oder Gründe genannt, warum diese wegfallen:
 - LRP: „versenkte Schienen“
 - Seitenraum von Spurweite abhängig. (0,5m!)
 - Bezug auf TGL.
 - Bezug auf sozialistische Staatsform.
 - Bei Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen soll der Begriff der „entgleisungstoleranten Bahn“ eingeführt werden.
- Archivierung alter DIN und TGL-Normen.
- Fortschreibung ausgewählter Normen (regelmäßige Revision)
 - Quermaßtabelle
 - Spurführung
 - Lichtraumprofil vs. Fahrzeuggrenzlinie

Ziele des AKFP II

- Gewinnung weiterer Mitglieder – Mitmacher, gerade aus dem Bereich Parkbahnen (Ost).
- Bessere Sichtbarkeit der AKFP-Tätigkeit (auch innerhalb des VDMT).
- Schaffung einer Sammlung „best practice“- Lösungen.
- Mitarbeit am Dampfregelwerk. Berücksichtigung der „Nicht Eisenbahnen“.
- Langfristig Schaffung einer ZÜS, die sich mit Lokkesseln auskennt.
- Mindestalter für Feldbahnlokführer senken oder in das Ermessen des Betreibers stellen.

Standpunkte des AKFP I

- Einige Aufsichts- oder Genehmigungsbehörden fordern eine TÜV-Abnahme. Unserer Ansicht nach muss die Auswahl einer Prüforganisation beim Betreiber liegen.
- Prüfung ist immer ein Soll- Ist Vergleich. Die Soll Vorgaben müssen vom Betreiber kommen. Die TRFP kann da eine Hilfe sein. Es kann aber nicht sein, das der Prüfer den Prüfumfang festlegt. Je nach seiner sonstigen beruflichen Ausrichtung kam es bereits zu recht fragwürdigen Bewertungen:
 - Bremswege und
 - Bremslichter von Kfz-Prüfern
 - Drehende Maschinenteile von Maschinenprüfern
 - Körperschwingungen von Arbeitsschützern
 - Sicherungsketten von Fahrgeschäfts-Prüfern
 - Entgleisungssicherheit von Eisenbahn-Prüfern
- Der sogenannte „Mitgängerbetrieb“ ist gefährlich, und sollte nicht durch „Gefährdungsbeurteilungen“ „geadelt“ werden.

Standpunkte des AKFP II

- Die gesetzlich vorgegeben Mindestalter für bestimmte Tätigkeiten sind einzuhalten. Auch wenn sich der AKFP für eine Senkung dieser Mindestalter ausspricht. Die Mindestalter für bestimmte Tätigkeiten sollten aber gesenkt oder in die Entscheidungshoheit des Betreibers gegeben werden.
- Das Dampfregelwerk (DRW) soll auch für „nicht Eisenbahnen“ formuliert werden.
 - So könnte es auch als Grundlage für Genehmigungen und Prüfungen herangezogen werden (z.B. von Feldbahnloks) .
 - Langfristig bräuchte man eine ZÜS für Dampfloks, weil inzwischen entsprechende Kenntnisse beim TÜV, DEKRA oder z.B. Lloydt verlorengegangen (ausgestorben) sind.
Es ist nicht damit zu rechnen, dass die ZÜS-Pflicht verlassen wird, oder dass einer ZÜS erkennt, dass sie überhaupt keine qualifizierten MA mehr hat. Und bei den Eisenbahn-Dampfkessel-SV ist mit dem „Aussterben“ in absehbarer Zeit zu rechnen.
- Die Beitragshöhe des VDMT sollte sich nicht nur an der Art des Mitgliedes orientieren, sondern auch anhand der „anderen“ Leistungen, die das Mitglied für den VDMT leistet.

Standpunkte des AKFP III

- Das DRW soll eine neue Grundlage sein, und in West und Ost diese Themen einheitlich zusammenfassen, und so auch die historisch begründeten Unterschiede auflösen. Dieses DRW soll dann auch weiterentwickelt werden, und sich an der aktuellen Rechtslage orientieren.
- So sollen z.B. Unterschiede in der Betrachtungsweise ost/west beschrieben und erläutert werden, ohne dass eine dieser Lösungen nun festgeschrieben wird, oder es könnte auch ein Dritter Weg beschrrieben werden. Beispiele:
 - Benennung Kesselwärter/Heizer/Anheizkesselwärter (könnte der „Kesselbediener“ werden).
 - im Osten: NW = UK-SL; im Westen NW = UK-SL -20mm.
- Der VDMT sollte an diese Weiterentwicklung eine führende Rolle haben, und interessierte Kreise und Sachverständige zum Infoaustausch einladen/organisieren.

Standpunkte des AKFP IV

- Lokomotiven sind neben Lokomobilen und historischen Schiffen die letzte Anwendung für solche (alten) Techniken:
 - Großwasserraumkessel
 - ständige Beaufsichtigung
 - Überwachung des Wasserstandes nur durch Bediener
 - manuelle gesteuerte Brennstoffzufuhr

Jugendliche Helfer in Museumseisenbahnen

Eine Frage der Reife

Wenn Heranwachsende den Betreibern von Museumseisenbahnen ehrenamtlich helfen wollen, müssen das Jugendschutzgesetz und die persönliche Eignung der Jugendlichen berücksichtigt werden.

■ In nahezu allen Regionen Deutschlands gibt es Museumseisenbahnen, die mit historischen Schienenfahrzeugen Freizeitverkehr betreiben oder Sonderfahrten anbieten. Im Gegensatz zum regulären Eisenbahnbetrieb werden diese Bahnen nahezu ausschließlich von ehrenamtlichen Mitarbeitern betrieben, darunter auch Jugendliche.

Eine für die Öffentlichkeit zugängliche Museumsbahn ist gesetzlich verpflichtet, verkehrsrechtliche Regelungen zu beachten. Da sie auch Mitglied in der gesetzlichen Unfallversicherung ist, muss sie auch deren Unfallverhütungsvorschriften einhalten. Dagegen müssen sich diese Betriebe oft nicht an das staatliche Arbeitsschutzrecht wie etwa Arbeitszeitregelungen halten, da ehrenamtliche Mitarbeiter keine Arbeitnehmer sind.

„Hilfeleistung aus Gefälligkeit“

Zwar sind auch Museumseisenbahnen an das Jugendarbeitsschutzgesetz gebunden. Das bedeutet aber nicht, dass Kinder und Jugendliche nicht helfen dürfen. Grund: Es ist auch bei Heranwachsenden davon auszugehen, dass sie ihre Tätigkeit freiwillig ausüben.

Der Vorstand eines Museumsbahnvereins steht gegenüber den bei ihm tätigen Kindern und Jugendlichen in besonderer Verantwortung für Sicherheit und Gesundheitsschutz. So muss er darauf achten, dass Minderjährige keine Tätigkeiten ausüben, die ihre physische oder psychische Leistungsfähigkeit übersteigen oder mit besonderen, für Heranwachsende nicht abschätzbaren Unfallgefahren verbunden ist.

Mindestalter

Für Arbeiten, bei denen eine erhöhte Unfallgefahr besteht, gibt es im Verkehrsrecht und in einigen Unfallverhütungsvorschriften bestimmte Altersgrenzen, die von den Betreibern einer Museumsbahn beachtet werden müssen. Wenn ein Mindestalter – meistens 18 Jahre – vorgeschrieben ist, dürfen Minderjährige diese Tätigkeit nicht ausüben. Galten



Museumseisenbahnen locken zahlreiche Besucher an. Bevor die Betreiber solcher Bahnen Jugendliche ehrenamtlich einsetzen, sollten sie sich auch mit deren Versicherungsschutz befassen.



In jedem Fall gilt: Bevor Heranwachsende bei einer Museumseisenbahn mithelfen, sollten die Verantwortlichen unbedingt die Zustimmung der Eltern oder anderer Erziehungsrechtiger einholen. I (sth)

für bestimmte Arbeiten, etwa für Holzbearbeitungsmaschinen, früher Unfallverhütungsvorschriften, sollten die ehemaligen Betriebsvorschriften aus der BGR 500 „Betreiben von Arbeitsmitteln“ herangezogen werden.

Für andere Arbeiten, für die kein konkretes Mindestalter vorgeschrieben ist, muss der Vereinsvorstand in eigener Verantwortung entscheiden, ob er damit Minderjährige betraut. Dabei ist er verpflichtet, sowohl die mögliche Gefährdung als auch die persönliche Reife des Jugendlichen zu bewerten.

Zustimmung der Eltern einholen

Generell sollte eine ehrenamtliche Betätigung frühestens ab dem 10. Lebensjahr zugelassen werden. Maschinen und Geräte mit Gefährdungspotenzial sollten Jugendlichen nicht vor dem 15. Lebensjahr übertragen werden. Zudem dürfen sie nur unter Aufsicht eines volljährigen Mitarbeiters tätig werden.

Kontakt

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung – Präventionsstab ÖPNV/Bahnen
Fontenay 1a, 20354 Hamburg
Tel.: 040 23656 - 395
Fax: 040 23656 - 178
E-Mail: stab-oePNV-bahnen@vbg.de
www.vbg.de/oePNV-bahnen

Impressum

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung
Deelbögenkamp 4, 22297 Hamburg
Produkt-Nr.: 01-05-5115-0

www.vbg.de,
Suchwort „Spezial ÖPNV/Bahnen“.
Anmeldung zur Infomail:
vbg.de/sicherheitsreport

Thema „anderen“ Leistungen, die vom AKFP für den VDMT geleistet wurden

- Aufstellung Schienenbahnen (Mützel)
 - Erarbeiten der TRFP
 - Handlungsempfehlung für jugendlich MA erstellt:
(Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten)
 - AGB für personenbefördernde Feldbahnen
 - Baurecht (Kommune, Kreis) vs. Eisenbahnrecht (Land)
 - Mitwirkung an den Bau- und Genehmigungsanträgen
- Museum
Guldental
 - Ainring
 - Riedlhütte
 - Lindlar (LVR)

Allgemeine Geschäftsbedingungen

für das

MUSTERBAHN

|

Ausgabestand 4, gültig ab 01.08.2019

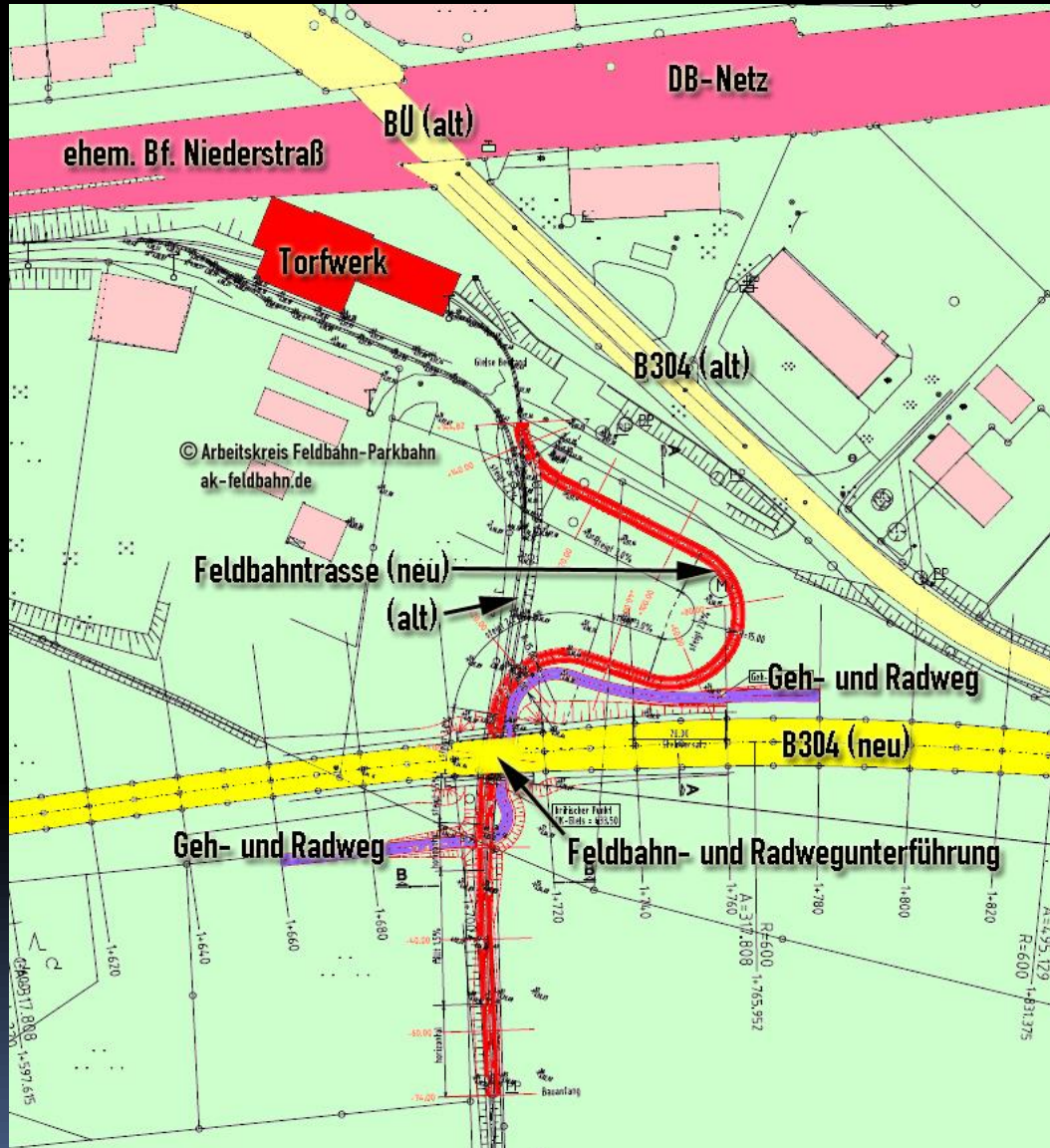
ARBEITSKREIS
FELDBAHN
PARKBAHN

§ 1 Geltungsbereich

(1) Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) gelten für die Mitfahrt in den Zügen, für die Mitnahme von Sachen und Tieren, die Aufbewahrung von Sachen sowie für den Zutritt zu Ausstellungen und die Teilnahme an Führungen sowie sonstige Veranstaltungen auf dem Gelände des Feldbahnmuseums Oekoven, oder bei denen das Feldbahnmuseum Oekoven e.V. [FWM] oder die Historische Feldbahnsammlung e.V. [HFS] als Veranstalter auftritt.

(2) Sind Angebote des Feldbahnmuseums Oekoven Bestandteil von Veranstaltungen anderer Veranstalter, gelten die AGB des Feldbahnmuseums für den Veranstaltungsteil des Feldbahnmuseums, sofern die AGB's des anderen Veranstalters für den betreffenden Fall keine Regelungen enthalten.

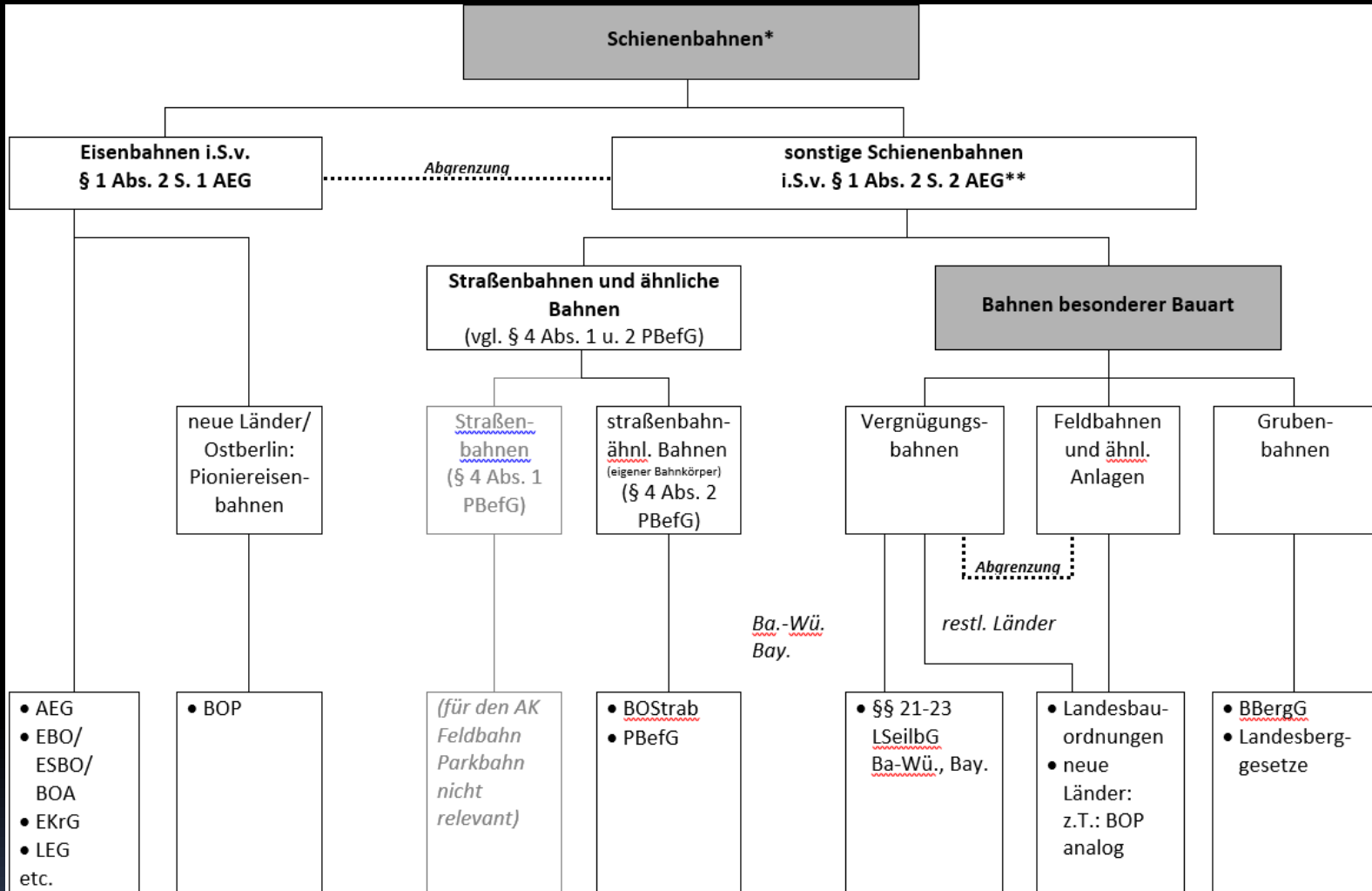
Ainring



Ainring



Schienenbahnen



* Strecken, die nur eine **unwesentliche Entfernung** überwinden (in etwa weniger als 250 m), gelten nicht als Schienenbahnen. → Es gelten die Landesbauordnungen.

** Die Darstellung beschränkt sich insoweit auf die für den AK Feldbahn Parkbahn relevanten Bahnen.

TRFP



ZÜS

Eisenbahn	Schmalspurbahn	Feldbahn (TRFP)	Parkbahn (BOP)
SV	SV	ZÜS	?

§ 38

Dampfkessel und Druckgefäße der Fahrzeuge

- (1) Für die Genehmigung, Herstellung, Ausrüstung, Inbetriebnahme und Untersuchung von Dampfkesseln und Druckgefäßen an Fahrzeugen sind die speziellen Rechtsvorschriften zu beachten.
- (2) Dampfkessel und Druckgefäße dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn die in den dafür geltenden Rechtsvorschriften festgelegten Prüfungen ohne Beanstandungen durchgeführt wurden.

BOP? Man weiß es nicht!

ZÜS: das Gesetz über überwachungsbedürftige Anlagen (ÜAnIG)

ab 27.09.2021

(nimmt die Eisenbahnen weiterhin aus)

die Probleme mit den ZÜS und SV:

- die Züsen nehmen die Vergütung gerne an, erbringen aber immer weniger Leistung.
- Für die ZÜS ist die Rechtslage ein Instrument zur Einnahmenerzielung.
- die Betreiber bestellen und bezahlen diese Leistung, weil der Gesetzgeber es verlangt.
- Es gilt aber trotzdem und weiterhin der Grundsatz der „Betreiberverantwortung“.
- Solange die Vergütung nicht zu hoch wird, und auch sonst keine Probleme entstehen, machen die Betreiber das so mit.
- die Prüfer erwähnen ggü. ihrer ZÜS nicht, dass sie eigentlich nicht qualifiziert sind. (Wer gibt sein Unvermögen schon gern zu, und das in einem so einfachen (unwissenschaftlichem) Gebiet.
- Und für die ZÜS sind „alte Kessel“ nicht das „Kerngeschäft“, machen das so „nebenbei“ und qualifizieren ihre Prüfer nicht, und nehmen auch nicht an einem Erfahrungsaustausch teil.
- Diese Gemengelage hat zur Folge, dass
 - sich nichts ändert und dass
 - nicht mehr gewährleistet ist dass Dampfkessel sicher
 - gebaut,
 - gewartet und
 - betrieben werden.

Dampfkesselsachverständige (SV) und ZÜS-Prüfer

- „alte Kessel“ sind ein Randthema, was in der Gesetzgebung, in der Ingenieurausbildung und bei den Züssen keine Beachtung mehr findet. Ein Randthema halt!
- Alte Dampfkesselsachverständige werden immer seltener, deren Wissen und Expertise sollten fortgeschrieben werden. Und SV, die keiner ZÜS angehören dürften eigentlich nach ÜAnIG nicht tätig werden. (Außer bei Eisenbahnen.)
- Viele Betreiber haben sich „eingerichtet“, und machen alles so wie immer.
- Die Probleme
 - Menschen erreichen die Altersgrenze, und stehen nicht mehr zur Verfügung.
 - Regelwerke (z.B. der DR, oder des TÜV) werden nicht mehr gepflegt und laufend angepasst.
 - Betreiber und „alte“ SV und Prüfer leben in ihrer „alten Welt“.

Lösungsmöglichkeiten

(Auswahl, Diskussionsgrundlage)

- Keine Unterscheidung mehr bei den „überwachungsbedürftigen Anlagen“
 - ZÜS-Pflicht für alle oder.
 - SV-Pflicht für alle.
- VDMT wird ZÜS.
- DRW fertigstellen, und als einziges Regelwerk ggü. ZÜS etablieren.
- Themenliste im DRW für Prüfer und SV erstellen.
- VDMT sollte Drehscheibe für alle kesselrelevante Themen werden.
- Das Modell, dass beim Entstehen der EBO noch gelebt wurde, dass eine Person ein „Amt“ hatte und dieses auch ausnahmsweise auch außerhalb seiner Beschäftigung bei der Staatsbahn ausübte, ist inzwischen überholt.

TÜV: Wir können alles!

(Beispiel aus der Selbstdarstellung)

Zugelassene Überwachungsstellen (ZÜS)

Die Prüfungen nach der Betriebssicherheitsverordnung müssen durch zugelassene Überwachungsstellen (ZÜS) durchgeführt werden.

Was zeichnet zugelassene Überwachungsstellen wie beispielsweise TÜV Rheinland aus? Nach der Betriebssicherheitsverordnung sind das Prüforganisationen, die von der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) für diese Aufgaben eine Befugnis erhalten und für die Tätigkeiten in den jeweiligen Bundesländern benannt werden.

Voraussetzungen für diese Anerkennung sind unter anderem die Unparteilichkeit, die Unabhängigkeit und der Nachweis darüber, dass die Mitarbeiter entsprechend der zu übernehmenden Aufgaben qualifiziert sind.

Insgesamt heißt das: Eine zugelassene Überwachungsstelle muss als Organisation die Eignung nachweisen, nach den vorgeschriebenen Regeln zu prüfen, und ein funktionierendes und geeignetes Qualitätssicherungssystem vorweisen, das regelmäßig intern und extern überwacht wird.

TÜV: Eine ZÜS-Abnahme (Inbetriebnahmeprüfung) durch einen Prüfer, der sich auskannte:

(inzwischen in Rente)



Arbeitskreis Feldbahn - Parkbahn (AKFP)

Zweimal jährlich werden Arbeitskreistreffen durchgeführt:
von 2009 bis heute

Orte z.B.:

- Berlin (BPE)
- Aachen (RWTH)
- Kassel (Uni Kassel)
- Dresden (TU)
- Gütersloh (DKBM)
- Berlin (FEZ)
- Lindlar (LVR-Museum)

darüber hinaus:

Teilnahme an der VDMT-Museumsbahner Tagung in
Ratingen (2011)

Das nächste Treffen

am 12.11.2022, vsl. online (oder Frankfurt [Main])

Themen:

Technische Regeln Feldbahn – Parkbahn

Notbremse / SIFA / TAB

Personenbeförderung auf Materialbahnen (DGUV 73)

Mindestalter (Reife, Traktoren)

Achterbahnunfälle

Gleis-Messung

Rekonstruktion eines Wallückebahn-Wagens

Die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeit werden im Internet veröffentlicht. Dazu wurde ein Wiki-System eingerichtet:

www.ak-feldbahn.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

VDMT

ARBEITSKREIS
FELDBAHN
PARKBAHN

VDMT

ARBEITSKREIS
FELDBAHN
PARKBAHN

Noch Fragen?

VDMT

ARBEITSKREIS
FELDBAHN
PARKBAHN