

TELMA	Band 41	Seite 305 - 312	1 Abb.	Hannover, November 2011
-------	---------	-----------------	--------	-------------------------

## Bericht zur Tagung: Anlage, Betrieb und Unterhalt von Feldbahnen in touristischen und musealen Einrichtungen

Report on the conference: Facilities, operation and maintenance of field  
railways in tourist and museum institutions

MICHAEL HAVERKAMP und DIETER OSTENDORF

### Zusammenfassung

Vom 30.06.2011 bis zum 01.07.2011 fand in Diepenau-Essern im Alten Torfwerk eine Tagung der Sektion 7 (Landeskunde und Umweltbildung) der DGMT zur Anlage, dem Betrieb und dem Unterhalt von Feldbahnen in touristischen und musealen Einrichtungen statt. Vor allem im norddeutschen Raum, aber auch am Chiemsee, gibt es inzwischen Einrichtungen, die nicht nur Feldbahnen (ob Loks oder Waggon) sammeln und möglichst pflegen, sondern diese auch dazu nutzen, interessierte Gäste damit zu befördern. Dabei fehlen vielerorts schlüssige Sammlungs- und Nutzungskonzepte. Auch Fragen zum technischen Betrieb sind nicht immer ausreichend geklärt, rechtliche Anforderungen nicht umfassend berücksichtigt. Diese Probleme werden aktueller, da mit dem Rückgang der Torfindustrie in Deutschland durch örtliche Vereine betriebene Feldbahntrassen noch zunehmen. Die mit freundlicher Unterstützung des Vereins Moorbahn Uchter Moor stattgefundene Tagung sollte die mit der Planung und dem touristischen Betrieb von Feldbahnen zusammenhängenden Fragestellungen aufgreifen und rechtliche Problembereiche thematisieren. Grundsätzlich sollte die Tagung für einen differenzierteren Umgang mit der Anlage und dem Betrieb von Feldbahnen sensibilisieren.

### Abstract

From 30th June 2011 to 1st July 2011 a section 7 conference (regional studies and environmental education) regarding the facilities, operation and maintenance of field railways in tourist and museum institutions was organised by the „German Society for Moor and Peat“ (DGMT) in the „Alten Torfwerk“ in Diepenau-Essern. Particularly in northern Germany, but also at the Chiemsee, institutions meanwhile exist which not only collect and care for the field railways (whether locomotives or wagons) as well as possible, but also use these to transport interested guests. In many areas, however, there is a clear lack of cohesive collection and utilisation concepts. Furthermore questions regarding technical operation are not always conclusively regulated and insufficient thought has been given to statutory requirements. These

problems become more acute as the number of field railway routes run by local associations increase as a result of the decline in Germany's peat industry. The conference, which was held with the kind support of the „Moorbahn Uchter Moor“ association, was to take up issues regarding the planning and operation of field railways for purposes of tourism, as well as discussing the legal problems in connection with these matters. A fundamental purpose of the conference was to sensitise people for a differentiated approach towards the facilities and operation of field railways.

Die auf der Tagung gehaltenen Vorträge beschäftigten sich mit Nutzungskonzepten, Kostenanalysen, der Betriebssicherheit und den weder in den einzelnen Bundesländern noch in den Landkreisen und Städten einheitlich geregelten gesetzlichen Bestimmungen. Neben diesen reinen Betriebsfragen ging ein abschließender Vortrag auch auf die geschichtliche Entwicklung von Eisenbahnmuseen und Sammlungsstrategien ein. Die Tagung war mit 29 Teilnehmern gut besucht. Nach der Begrüßung der Teilnehmer durch den 1. Vorsitzenden der DGMT Dr. GERFRIED CASPERS eröffnete der Vorsitzende der Sektion 7 Dr. MICHAEL HAVERKAMP die Tagung mit oben genannten Erläuterungen und stellte die Vortragenden im Einzelnen vor.

Den ersten Vortrag hielt mit HERMANN REINKEMEYER der 1. Vorsitzende des Fördervereins Moorbahn Uchter Moor. Er referierte zur Geschichte und zum Betrieb der Moorbahn Uchter Moor und stellte die Arbeit des Vereins vor. 2001 sei das Torfwerk Essern geschlossen und die Gleise bis auf eine Reststrecke von 3,6 km zurückgebaut worden. Zwei Jahre habe der Verein gebraucht, um diese Gleisreste zu überarbeiten und bis zum sog. Moorbahnhof zu verlängern. Daneben wurde eine Halle, die sog. „Zeppelinhalle“, bezogen und die Fahrzeuge dort untergebracht. 2003 konnte dann das Streckennetz touristisch genutzt werden. Restarbeiten standen weiterhin an. So konnte die sog. Lok „Heinrich“ erst 2004 in betriebsbereiten Zustand versetzt werden. In den Jahren 2005 und 2006 erfolgte dann noch einmal eine erhebliche Erweiterung des Streckennetzes. Die Einfahrt in den Moorbahnhof wurde komplett umgebaut; die erste Weiche zweigte nun zum Langen Graben ab, das Streckennetz umfasste damit 9,5 km. Ein Aussichtsturm und ein Moorlehrpfad im Uchter Moor entstanden und bildeten attraktive Anfahrtspunkte. Daneben wurde das Informationszentrum mit einem angeschlossenen Cafe neu errichtet, auch wurde der Lokschuppen 2-gleisig ausgebaut. Mit dem Frühjahr 2007 konnten die neuen Anlagen in Betrieb gehen und die erste echte Saison sorgte gleich für 9500 Fahrgäste und Besucher. Seitdem steigen die Besucherzahlen kontinuierlich an. Trotz der hohen Besucherzahlen ist der Feldbahnbetrieb nur mit ehrenamtlichen Mitarbeitern zu leisten, die eingesetzten Lokführer erhalten eine Aufwandsentschädigung.

Der zweite Vortrag widmete sich dann ausgiebig dem Themenkreis Genehmigung, Betrieb und Sicherheit von Feldbahnanlagen mit öffentlicher Personenbeförderung. Referent war GÜNTER KRÜGER, langjähriger Mitarbeiter der Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht (ELA) und dort für die Bereiche Feldbahnen zuständig, heute im Ruhestand. Er berichtete aus seinem langjährigen Erfahrungsschatz zu folgenden Themen und Fragen:

Einteilung von Schienenbahnen in Vollspur, Schmalspur, Feldbahn. Sicherheitsanforderungen an die Personenbeförderung auf Feldbahnen, Genehmigungsverfahren in Niedersachsen und die notwendigen Genehmigungswege sowie die technischen Anforderungen an den Feldbahnbetrieb einschließlich der Instandsetzungsvorschriften. Herr KRÜGER führte aus, dass es für den Feldbahnbetrieb mit Personenbeförderung grundsätzlich keine Verordnung und keine Richtlinie, somit keine gesetzliche Regelung in Deutschland gäbe. Es gelte auch nicht das Personenbeförderungsgesetz, da für die unterschiedlichen Bahnanlagen, Fahrzeuge und Betriebsweisen kaum gemeinsame Regeln möglich seien. Um dennoch zu einer Betriebsgenehmigung zu gelangen, würden oftmals Verordnungen, Richtlinien oder allgemeine Regeln der Technik und oder der Verkehrsvorschriften herangezogen.

Ein mögliches Verfahren in Niedersachsen orientiere sich zum Beispiel am Genehmigungsweg der unteren Bauordnungsbehörden, die nach §84, 80, 87 NBauO (Richtlinien für fliegende Bauten) entscheiden. Da dieses Genehmigungsverfahren zum Beispiel für Schausteller entwickelt wurde, sei aber das Provisorium erkennbar. Daneben habe sich inzwischen die Prüfung durch Sachverständige der Landeseisenbahnaufsicht an vielen Orten in Niedersachsen durchgesetzt. Dieses Verfahren stellte der Referent anschließend ausführlicher vor. Antragsteller für eine solche Prüfung können sowohl eine Kommune als auch ein Unternehmen oder Verein sein. Bei einem Ortstermin würden dann zunächst grundsätzliche Belange besprochen, die Örtlichkeit sowie die Betriebsführung und Fahrzeuge besichtigt, eventuelle Verbesserungen dabei besprochen. Es erfolge dann die Antragstellung mit den vorbesprochenen Anlagen (u.a. muss ein Versicherungsnachweis erbracht werden), ehe dann die Sachverständigenprüfung stattfände und eine Betriebsgenehmigung erteilt würde. Diese Überprüfung sei alle vier Jahre zu wiederholen.

Die Betriebsanforderungen, so KRÜGER, seien groß. Das Schienennetz müsse in Hinblick auf Schienenhöhe und Spur, der gegenseitigen Höhenlage, der Funktionsfähigkeit der Weichen, den Schienenstößen, den Gleisradien, dem Richtungsverlauf, dem Steigungswinkel und der Steilstrecke, dem Lichtraumprofil, den Durchlässen und Brücken, Bahnübergängen und Bahnsteigen den geltenden technischen Anforderungen entsprechen. Dies gelte auch für die Fahrzeuge, die in Hinblick auf Radstand, Funktion der Räder und Bremsen, dem Motor usw. technisch einwandfrei sein müssten. Als problematisch hätten sich oftmals die Wagen, die zur Personenbeförderung eingesetzt werden sollten, herausgestellt. Da es zumeist keine Standardwaggons gäbe, kämen zumeist Eigenbauten oder Umbauten zum Einsatz. Hier gelte es sorgfältig auf die Einhausungen, die Sitze und den Einstieg zu achten. Vor allem die Stand-(Kipp)sicherheit bereite oftmals Probleme. Neben diesen technischen Anforderungen, so KRÜGER, seien auch die Anforderungen an die Betriebsführung nicht zu unterschätzen. Es müsse immer eine verantwortliche Person benannt werden, welche die Einhaltung aller Sicherheitsvorschriften zu überwachen habe und letztendlich auch für Versäumnisse hafte. Großes Augenmerk sei daher auf die Schulung der Mitarbeiter zu richten, deren Einsatz sei durch Betriebsanweisungen, Fahrtenbücher und betriebliche Regelungen zu optimieren.

MARCUS MANDELARTZ vom Arbeitskreis Feldbahn Parkbahn Rommerskirchen schloss mit einem Vortrag zu der Gefährdungsbeurteilung von touristisch genutzten Feldbahnbetrieben inhaltlich an. MANDELARTZ zog einen Unfall der Guldentalbahn aus dem Jahre 2008 beispielhaft heran, bei dem er selber als Gutachter zuständig war. Dort hatte sich an einer Steigung bei einer Lok die Bremse gelöst, so dass diese auf einen mit mehreren Personen besetzten Feldbahnzug auflief. Es gab mehrere, zumeist ältere Verletzte. Die Guldentalbahn nutzte die Schienenstrecke eines ehemaligen Sandgewinnungsbetriebes ohne Umbau oder Ergänzung weiter und konnte keine Betriebsgenehmigung für den Personenverkehr vorweisen. Dennoch konnte aufgrund der bestehenden unklaren Rechtslage der Genehmigungswege und Nutzungsrechte kein alleiniger Schuldiger ausgemacht werden, so dass die eingeleitete Strafverfolgung mit einem Vergleich und der Zahlung einer Geldstrafe für den Betreiber glimpflich endete. Vor diesem Hintergrund führte MANDELARTZ aus, dass es grundsätzlich sinnvoll sei, eine Genehmigung für den Betrieb einer Feldbahnstrecke einzuholen. Ob dies durch einen externen Gutachter, den TÜV, weitere technische Prüfstellen oder durch die Landeseisenbahnaufsicht (ELA) erfolge, sei nebensächlich. Es entspann sich eine Diskussion um die ungleichen Zuständigkeiten und Verfahrensmuster der Behörden in den jeweiligen Bundesländern bei den Genehmigungen. Dabei wurde deutlich, dass die an der Tagung Teilnehmenden alle recht unterschiedliche Wege im Genehmigungsverfahren ihres jeweiligen Feldbahnbetriebes eingeschritten hatten.

Dem Vortrag schloss sich eine Besichtigung der Moorbahn Uchter Moor an. Gemeinsam wurden die Räumlichkeiten begangen, um anschließend mit der Feldbahn in das Uchter Moor hinaus zu fahren. Dabei entspann sich so manche Diskussion um das zuvor Gehörte, und setzte sich beim Abendessen und dem folgenden gemütlichen Beisammensein lebhaft fort.

Den zweiten Tagungstag eröffnete WILFRIED SCHWARTE vom Ingenieur- und Planungsbüro Rücken & Partner in Meppen mit einem Vortrag über die Planung und das Umsetzungskonzept „Moorerlebnis auf Schienen im südlichen Bourtangter Moor“. Dort war zur Erschließung und wirtschaftlichen Nutzung der Moore seit etwa 1910 ein weitläufiges Schienennetz entstanden. Schwarte berichtete, dass über diese Schienen sowohl die Torfindustrie als auch die Erdölindustrie bis heute ihren Transport von Materialien und Rohstoffen sicherstellt. Mit Beendigung des Torfabbaus in einigen Jahren wird in vielen Fällen die Nutzung der Schienentrassen eingestellt und ein Rückbau stehe bevor. Die von der Geschäftsführung des Internationalen Naturparks Bourtangter Moor in Auftrag gegebene Studie hätte die Aufgabe gehabt, die touristische Nutzung ausgewählter Strecken zu prüfen. Ziel sei somit der teilweise Erhalt oder die Verlegung bzw. der Neubau von Feldbahngleisen in naturräumlich attraktiven Gebieten sowie der Betrieb im Hinblick auf die touristische Nutzung. Das Umsetzungskonzept diene somit als Vorarbeit für zukünftige Investitionen.



Abb. 1: Tagungsteilnehmer während der Exkursion  
Participants of the excursion

Das Untersuchungsgebiet umfasste den südöstlichen Bereich des Bourtanger Moores, in dem sich die Moorbahngleise der Klasmann-Deilmann GmbH befänden. Das Schienennetz erstreckte sich vom Dalumer Moor im Süden bis in das Provinzialmoor bei Schöninghsdorf im Norden. Somit sei das Untersuchungsgebiet nahezu deckungsgleich mit der deutschen Seite des Internationalen Naturparks Bourtanger Moor – Bargerveen und damit wesentlicher Bestandteil der LEADER – Gebietskulisse „Moor ohne Grenzen“. Die Untersuchung der Streckenabschnitte habe ergeben, so SCHWARTE, dass ideale Vernetzungsmöglichkeiten zu bestehenden Freizeitwegen und Naturinformationspunkten vorhanden seien. Im Zusammenspiel mit den Moorbahnen ließe sich also ein abwechslungsreiches „Moorerlebnis“ inszenieren. Das Planungsbüro Rücken & Partner habe daher empfohlen, einen Ausbau der Moorbahnstrecken zeitlich gestaffelt in vier Ausbauphasen vorzunehmen. In Phase 1 sei anknüpfend an die vorhandene Infrastruktur des Emsland Moormuseums eine Streckenführung in das Dalumer Moor sinnvoll. Bei Bedarf könne diese Strecke in westlicher Richtung zu einem Rundkurs erweitert werden. In Phase 2 könnte ein Ausbau vom Bahnhof vorbei am Emsland Moormuseum bis zu einer Haltestelle nördlich des Moormuseums im Rühlermoor erfolgen. Dieses Streckennetz könnte dann in Phase 3 und Phase 4 so ausgebaut werden, dass in einem letzten Schritt der grenzüberschreitende Lückenschluss mit dem niederländischen Feldbahnnetz erfolgt. Dann würde man allerdings allein auf deutscher Seite über ein Schienennetz von annähernd 30 km Länge reden, für das Bahnhöfe und Haltestellen neu zu konzipieren und zu bauen seien.

SCHWARTE beendete seinen Vortrag mit einigen Ausführungen zu den zu erwartenden baulichen Maßnahmen sowie den sicherheitstechnischen Anforderungen eines Feldbahnbetriebes im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der Personenbeförderung. Hier stellten vor allem die Renovierung des Streckennetzes sowie die Querungen öffentlicher Straßen eine durchaus kostenrelevante Größe dar. Dies sei neben den zu erwartenden Unterhaltungskosten auch der Grund gewesen, warum das Planungsbüro dem Naturparkträger eine Übernahme und den touristischen Ausbau der ehemaligen Wirtschaftsstrecken in vier Einzel- und Planungsschritten empfohlen habe.

Den letzten Vortrag der Tagung hielt WOLFRAM BÄUMER zum Stellenwert der Museumsbahnen innerhalb der Museumslandschaft Deutschlands. WOLFRAM BÄUMER ist Vorsitzender des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen, einer Kooperation zweier benachbarter technikhistorischer Freilichtmuseen, und Vorsitzender des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen e. V.

Den Stellenwert von Museumsbahnen orientierte BÄUMER exemplarisch an den in den vergangenen Jahrzehnten durchlebten gesamtgesellschaftlichen Phasen. So hatten die Kriegs- und Hungerjahre der 1940er Jahre sowie der „Kampf um's Überleben“ der direkten Nachkriegszeit eher der Befriedigung physiologischer Grundbedürfnisse gegolten. Erst die 60er Jahre brachten mit der stabilen Demokratie und dem kulturellen Wandel die ersten Museumsbahnen mit sich. Dieser „Aufbruch zu mehr bürgerschaftlichem Engagement“ führte auch dazu, dass sich Vereinsstrukturen herausbildeten, die Bestand hatten und erfolgreich arbeiteten. Wobei der zu diesem Zeitpunkt im Eisenbahnwesen stattfindende Technikwandel der Herausbildung der Museumsbahnen durchaus assistierte. An dieser Tendenz zum Sammeln und Bewahren im Verein änderte auch die „Generation Golf“ nichts. Den Menschen ging es gut, „Leistung lohnte sich wieder, auch im Verein!“ Die 90er Jahre brachten die Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten und damit unendliche Mengen historisches „Material“ in den neuen Bundesländern. Vieles was in den sog. alten Bundesländern aufgrund der massiven Modernisierung in den Boomjahren nicht überlebt hatte, war dort aufgrund der schlechten Wirtschaftssituation noch erhalten und stand den Museumsbahnen als „Steinbruch, aus dem man sich gerne bediente“, zur Verfügung.

Der Umbruch im Vereinswesen und Vereinsleben der Museumsbahnen kam dann mit der „Generation Facebook“. Diese bringe eine „Ich-Bezogenheit“ und eine „individualisierte Freizeitgestaltung“ mit sich, die ein strukturiertes Vereinsleben kaum mehr zulasse. Heute kämpfen viele Museumsbahnen daher um Nachwuchs, die günstigen Verhältnisse der Vergangenheit könnten nicht mehr als Maßstab für Vorstellungen zur Zukunft dienen.

Museumsbahnen seien nicht wie die Eisenbahn kommerzielle Einrichtungen, die Verkehrsbedürfnisse befriedigen, sondern Museumsbahnen seien Museen, die historische Züge oder ganze Eisenbahnen in Betrieb setzen könnten. Museumsbahnen vermitteln

Themen in temporären Ausstellungen, stellen historische Objekte in ihren Gesamtzusammenhang. Dabei betrieben sie den klassischen „Eisenbahner-Dreikampf“: Bei der Sicherheit seien keine Abstriche denkbar; die Zuverlässigkeit solle überwiegend gegeben sein; die Wirtschaftlichkeit sei nicht immer zwingend, wobei Betriebsdefizite durch andere Einnahmen wie Sponsoring ausgeglichen werden könnten. Daher wäre die bisherige Triebfeder der Vereinstätigkeit die Ehrenamtlichkeit. Sie gab Motivation durch Nestwärme, Teamgeist und das Erfolgserlebnis. Dies würde sich zukünftig ändern. Auch wenn der Anteil älterer Besucher zunächst noch steigen dürfte, insgesamt würde das Nachfragepotential an Museumsbahnen aufgrund des geänderten Freizeitverhaltens und nicht zuletzt aufgrund des Bevölkerungsrückganges stetig schrumpfen. Dieser Trend würde auch durch Migration nicht aufgefangen. Bäumer konstatierte auf der Grundlage der Zahlen des Deutschen Museumsbundes, dass „ausländische Mitbewohner und Deutsche mit Migrationshintergrund in technik-historischen Museen unauffällig als Besucher und Mitmacher seien“.

WOLFRAM BÄUMER zog aus dieser Entwicklung daher abschließend folgendes Fazit: Das Potential schrumpfe, aus dem sich die Nachfrage an Mitfahrten bei den Museumsbahnen speise. Damit stehe zu erwarten, dass auch die Nachfrage an Mitfahrten schrumpfe und Einnahmen ausblieben. Es sei daher sinnvoll, weitere Expansionen genau zu überdenken, um diese ggf. auch mal nicht durchzuführen. Was nütze der „zwanzigste historische Triebkopf oder der zehnte Personenwagen der Baureihe X“, wenn keine Möglichkeiten der Erhaltung mehr bestünden, so der Referent. Daher sei den Museumsbahnen in Deutschland eine beizeiten durchgeführte Konsolidierung anzuraten, um auf diese Veränderungen des „Besuchermarktes“ und „Freizeitverhaltens“ vorbereitet zu sein.

Die Tagung endete mit zufriedenen Rückmeldungen aus dem Teilnehmerkreis, bei einem leicht verspäteten, gemeinsamen Mittagessen.

Anschrift der Verfasser:

Dr. M. Haverkamp,  
D. Ostendorf  
Emsland Moormuseum  
Geestmoor 6  
D-49744 Geeste  
E-Mail: haverkamp@moormuseum.de  
E-Mail: ostendorf@moormuseum.de

Manuskript eingegangen am 15. August 2011

