



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

durch öffentliche Bekanntmachung

Halter und für die Instandhaltung zuständige Stellen von Reisezugwagen mit Warmwasserheizungen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die solche Reisezugwagen betreiben

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

Pr.3214-32xur/004-0001#001

Bearbeitung: 3214

Telefon: +49 (228) 9826-0

Telefax: +49 (228) 9826-9199

E-Mail: ref32@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 30.11.2020

EVH-Nummer: 256086

Betreff: Allgemeinverfügung aufgrund der Sicherheitsempfehlung 1/2020 der BEU vom 17.01.2020

Bezug: Zwischenberichte der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung Az: BEU-uu2019-10/003-3323
Version 1.0 vom 17.01.2020 mit Sicherheitsempfehlung 1/2020 und
Version 1.1 vom 19.10.2020

Anlagen: 0

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Gewährleistung der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb ergeht die folgende

Allgemeinverfügung

1. Ich untersage, beim Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen, den Heizungsbetrieb über die Zugsammelschiene für Warmwasserheizungen mit Versorgung über die Zugsammelschiene und ggf. weiterer Energieträger. Ausgenommen von dem Verbot sind Heizungsanlagen, die mit einer technischen Einrichtung versehen sind, die im Fehlerfall, insbesondere bei klebenden Kontakten des Hauptheizschützes, das sichere Abschalten der Energiezufuhr aus der Zugsammelschiene gewährleisten.
2. Heizungen, die nach Ziffer 1 vom Betriebsverbot mit elektrischer Energie betroffen sind, sind gegen irrtümliches oder beabsichtigtes Wiedereinschalten durch Entfernen der entsprechenden Hauptsicherungen und Beschriftung des Heizungshauptschalters „Nicht schalten!“ zu sichern.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-9199
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

3. a.

Der Buchstabe „e“ im Anschriftenfeld der Heizungsbauart ist für die Dauer des Betriebsverbotes durchzustreichen.

b.

Sollte eine Aufrüstung gem. Ziffer 4 nicht vorgesehen werden, ist der Buchstabe „e“ im Anschriftenfeld der Heizungsbauart zu entfernen.

4. Das Betriebsverbot der von Ziffer 1 betroffenen Heizungen und die Anordnung der Maßnahmen nach 2. und 3. werden aufgehoben, sobald die Heizungsanlage technisch so aufgerüstet ist, dass das sichere Abschalten der Heizenergie im Fehlerfall gewährleistet ist.
5. Die zur Umsetzung dieser Allgemeinverfügung getroffenen Maßnahmen sind zu dokumentieren und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.
6. Ich ordne zu den Anordnungen der Ziffern 1. bis 3. die sofortige Vollziehung an.
7. Diese Allgemeinverfügung ergeht gebührenfrei.

Erläuterungen:

Begriffsbestimmung „klebende Kontakte des Hauptheizschützes“: bei der Umsteuerung des Schützes werden die Kontakte nicht wie vorgesehen getrennt und die Stromkreise, die über die Kontakte des Schützes geschlossen wurden, werden somit nicht geöffnet.

Soweit eine Heizung neben elektrischem Strom noch für den Betrieb mit weiteren Energieträgern, z.B. Dampf oder Öl, geeignet ist, ist der Betrieb mit diesen weiteren Energieträgern ebenso zulässig wie die Versorgung weiterer Verbraucher durch die Zugsammelschiene (Batterieladegeräte, Beleuchtung, Steckdosen o.ä.). Bestehende Betriebseinschränkungen für diese weiteren Energieträger bleiben unberührt.

Es obliegt der Adressatin, einer möglichen gesetzlichen Anzeigepflicht nachzukommen, die sich aus der Umsetzung der technischen Maßnahmen zur Erfüllung dieser Allgemeinverfügung ergeben kann bzw. im Falle einer dauerhaften Stilllegung der elektrischen Heizung auch Maßnahmen zur Änderung der Europäischen Fahrzeugregisternummer vorzunehmen. Die Entscheidung und deren Begründung ist Teil der unter Ziffer 5 geforderten Dokumentation.

Das ausschließliche Abschalten der Heizungsanlage über den Ein-/Ausschalter der Heizung genügt nicht, um die geforderte zuverlässige Abschaltung der elektrischen Energiezufuhr zu den Heizelementen zu gewährleisten.

Begründung

I.

Gemäß des Zwischenberichts der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (Az: BEU-uu2019-10/003-3323) Version 1.0 vom 17.01.2020 über den Fahrzeugbrand am 19.10.2019 in Berlin wurden an der Heizung des betroffenen Wagens die folgenden Mängel festgestellt:

- massiver Wasserverlust im Wärmetauscher,
- ein verklebtes Hauptheizschütz und Strommarken an der Gerätekastentrückwand,
- vor das Ereignis zu datierende Überschlagsspuren an der Kunststoffabdeckung der Hauptsicherungsaufnahme,
- Andampfung an der Spule vom Steuerrelais,
- ausgelöste Sicherungen des Umschaltschützes,
- kein Übertemperaturschutz (war bei dieser älteren Heizungsausführung nicht vorgesehen).

Bei den in Rede stehenden Heizungsbauarten wirken der Ein-/Ausschalter der Heizung, alle Thermostate sowie die Wassermangelsicherung nur im Steuerstromkreis des Hauptheizschützes. Eine zweite Sicherheitsebene, beispielsweise in Form eines Systems, das aufgrund von Wassermangel, Überschreiten der zulässigen maximalen Betriebstemperatur oder klebenden Kontakten des Hauptheizschützes die Energiezufuhr zu den Heizelementen unabhängig von den Kontakten des Hauptheizschützes sicher abschaltet, ist nicht vorhanden.

Durch die klebenden Kontakte des Hauptheizschützes wurde der Stromfluss nicht wie vorgesehen unterbrochen, als das Schütz umgesteuert wurde.

In der Version 1.1 des Zwischenberichtes der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung vom 19.10.2020 wird der Zusammenhang zwischen dem defekten Hauptheizschütz und dem Brand hergestellt. Demnach ist durch das andauernde Heizen das Wasser im Wärmetauscher verdampft. Dadurch ist die Konzentration des als Frostschutzmittel verwendeten Ethylenglykols angestiegen. Durch den weiteren Temperaturanstieg bildete auch das Frostschutzmittel Dämpfe, die sich in der Zwischendecke sammelten und dort eine zündfähige Atmosphäre bildeten. Ein durch die Betätigung des Abteillichtschalters erzeugter Schaltlichtbogen führte zur Entzündung des Ethylenglykol-Luft-Gemisches.

II.

Gemäß § 5 Abs. 1a Nr. 1 lit. a) und Abs. 1e Nr. 4 und 4a Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt die Eisenbahnaufsicht über die Eisenbahnen des Bundes und

die Eisenbahnen im übergeordneten Netz, die Halter von hierauf verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen und die für deren Instandhaltung zuständigen Stellen sowie über Halter deren Eisenbahnfahrzeuge im Fahrzeugregister eingetragen sind.

Wie unter I. dargestellt, können sich beim Überschreiten der zulässigen Betriebstemperatur von Warmwasserheizungen im Fahrzeuginneren Gefahren durch austretende heiße Medien sowie durch Bildung von zündfähigen Frostschutzmittel-Luft-Gemische realisieren. Das Erreichen unzulässiger Betriebstemperaturen muss demnach sicher verhindert werden, auch wenn die erste Sicherheitsebene, wie im auslösenden Fall geschehen, versagt. Nicht alle in Betrieb befindlichen Warmwasserheizungen verfügen über eine für diesen Fall wirksame zweite Sicherheitsebene, die im elektrischen Betrieb das Überschreiten der zulässigen Betriebstemperatur unabhängig von der Steuerung der Heizungsanlage sicher verhindern kann. Diese Heizungsanlagen sind entweder mit einer zweiten Sicherheitsebene nachzurüsten oder der elektrische Betrieb der Heizungsanlage ist auszuschließen.

Von einer Anhörung wurde gemäß § 28 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) abgesehen, da der Kreis der Adressaten zwar nach allgemeinen Merkmalen bestimmt, dem Eisenbahnbundesamt aber konkret nicht bekannt ist.

Diese allgemeinen Merkmale bestehen im konkreten Falle im Aufbau der Heizungsanlage von Reisezugwagen. Kriterien, anhand derer eine Filterung der im Nationalen Fahrzeugeinstellungsregister eingetragenen Fahrzeuge zur genauen Ermittlung der betroffenen Halter möglich wäre, sind nicht erkennbar, da sich aus der Fahrzeugnummer bereits keine Eingrenzung auf eine Warmwasserheizung vornehmen lässt.

Bekannt ist, dass zwei Ausführungen der Warmwasserheizungen existieren. Zum einen die Bauform mit einem ausschließlich vom Hauptheizschütz abhängigen Übertemperaturschutz, i.W. als „alte Bauform“ bezeichnet und zum anderen die Bauform mit einer zweiten Sicherheitsebene in Form eines zusätzlichen, vom Hauptheizschütz unabhängigen Übertemperaturschutzes, i.W. als „neue Bauform“ bezeichnet. Nur die tatsächlich mit der alten Bauform ausgerüsteten Fahrzeuge sind Gegenstand dieser Allgemeinverfügung.

In der Europäischen Fahrzeugregisternummer von Reisezugwagen sind zwar die Spannungen codiert, mit denen der jeweilige Wagen aus der Zugsammelschiene versorgt werden kann, ggf. auch die Eignung der Heizungsanlage für weitere Energieträger, jedoch sind Informationen zur technischen Ausführung der Heizung nicht enthalten. Neben den Warmwasserheizungen gibt es z.B. auch Warmluftheizungen. Grundsätzlich können in allen Eisenbahnfahrzeugen mit elektrischen Heizungen somit auch Heizungen alter Bauart vorhanden sein. Dabei kann auch ein ur-

sprünglich mit alter Bauart ausgerüstetes Fahrzeug anlässlich einer Umrüstung die neue Bauform erhalten haben. Derlei Umrüstungen sind bereits in den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts vorgenommen worden, erfassten jedoch nicht sämtliche Fahrzeuge.

Weiterhin kann auch für in anderen als dem deutschen Fahrzeugeinstellungsregister eingetragene Fahrzeuge eine Betroffenheit nicht ausgeschlossen werden, da es sich um eine UIC-Konstruktion handelt und etliche Fahrzeuge zwischenzeitlich nicht mehr durch den ursprünglichen Eigentümer (i.d.R. Staatsbahnen oder Streitkräfte) betrieben werden. Somit ist eine Eingrenzung der tatsächlich betroffenen Fahrzeuge anhand der Europäischen Fahrzeugregisternummer und damit eine Identifizierung der tatsächlich betroffenen Verantwortlichen nicht möglich.

Eine zukünftige Wiederinbetriebnahme von derzeit abgestellten Fahrzeugen, die mit einer Heizung der in Rede stehenden Ausführung ausgerüstet sind, ist nicht ausgeschlossen, durch die Allgemeinverfügung sind auch diese erfasst, sofern der Betrieb auf Strecken im Verantwortungsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes vorgesehen ist.

Gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2 AEG sind Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes mitzuwirken.

Zu Ziffer 1.

Das am 19.10.2019 in Berlin ausgebrannte Eisenbahnfahrzeug war mit einer Heizung der Bauart Whzdes, einer Warmwasserheizung, die durch Dampf oder elektrischen Strom mit Energie versorgt werden kann und über eine selbsttätige Regelung verfügt, ausgerüstet. Aufgrund des Baujahres 1954 des Fahrzeuges war die Heizung im Auslieferungszustand nicht mit einer, von den Kontakten des Hauptheizschützes unabhängigen Sicherungseinrichtung ausgerüstet. Der Ein-/Ausschalter, die vorhandenen Thermostate und die Wassermangelsicherung wirken nur im Steuerstromkreis des Hauptheizschützes. Eine zweite Sicherheitsebene, über die im Falle klebender Kontakte des Hauptheizschützes der Schutz vor Überhitzung, zum Beispiel in Form einer Schmelzsicherung, gewährleistet wird, war nicht vorhanden. Fahrzeuge späterer Baujahre, die mit dieser Heizungsbauart ausgerüstet sind, verfügen über eine unabhängige thermische Sicherung, die bei Erreichen einer Grenztemperatur die Energiezufuhr durch Zerstörung einer Sicherung zuverlässig abschaltet (sog. Thermohammer), teilweise sind auch ursprünglich nicht mit dieser Einrichtung ausgestattete Fahrzeuge damit nachgerüstet worden. Wie viele Fahrzeuge bei welchen Haltern noch ohne diese Einrichtung elektrisch beheizt werden können, ist nicht bekannt.

Durch die klebenden Kontakte des Hauptheizschützes wurde nach Erreichen der zulässigen maximalen Betriebstemperatur die Energiezufuhr nicht abgeschaltet. Dadurch stieg die Temperatur im Wärmetauscher weiter an, das Wasser begann zu sieden und der Dampf trat durch den Über-

lauf und den Heizwasserauffangbehälter aus. Neben der übermäßigen Erwärmung des Fahrgastraumes verringerte sich durch die Verdampfung der Wasserstand im Wärmetauscher. Die Wassermangelsicherung sprach zwar an, bewirkte aber nur die elektrische Abschaltung des Steuerstromkreises für das Hauptheizschütz. Da die Kontakte des Hauptheizschützes, wie oben beschrieben klebten, blieb das Schütz eingeschaltet, das Ansprechen der Wassermangelsicherung als erste Sicherheitsebene war somit wirkungslos.

Das Überschreiten der Einsatzgrenzen des Heizungssystems führte bei dem Ereignis am 19.10.2019 in Berlin auch zu einem Brand des Fahrzeuges. Der Zusammenhang zwischen den defekten Hauptheizschütz und den Brand ist unter I. dargestellt. Bereits das Überschreiten der zulässigen maximalen Betriebstemperatur stellt eine Gefahr dar, insbesondere durch den in der Folge aus dem für das Medium „Wasser“ vorgesehenen Heizungssystem austretenden Dampf, wenn dieser an nicht dafür vorgesehenen Stellen austritt, bspw. an aufgrund der hohen Temperaturen entstehenden Undichtigkeiten im Heizwassersystem. Insofern reicht auch der Verzicht auf ein Frostschutzmittel oder die Verwendung eines nicht brennbaren Frostschutzmittels nicht aus, um die Überschreitung der Systemgrenzen der Heizungsanlage zu verhindern.

Durch das Verbot, die Fahrzeuge mit dem unter Ziffer 1. beschriebenen Aufbau der Überwachungseinrichtung der Heizung elektrisch zu beheizen, wird die Gefahr, dass sich ein vergleichbarer Vorfall wiederholt, ausgeschlossen. Der Betrieb der Heizungen mit anderen vorgesehenen Energieträgern, z.B. Dampf, ist nach derzeitigen Erkenntnissen weiterhin zulässig. Bislang liegen auch keine Erkenntnisse vor, die gegen die Versorgung weiterer Verbraucher aus der Zugsammelschiene z.B. Beleuchtung, Batterieladegerät, Steckdosen oder ähnlichem sprechen. Aus den vorgenannten Gründen ist die Anordnung erforderlich und geeignet.

Eine mildere, gleichgeeignete Maßnahme ist nicht ersichtlich, insbesondere wäre die Untersagung des Betriebes von Fahrzeugen mit dem beschriebenen Aufbau der Überwachungs- und Sicherungseinrichtung der Heizung für die Adressaten eine deutlich stärkere Belastung und unverhältnismäßig.

Zu Ziffer 2.

Da von außen nicht erkennbar ist, wie die Heizungsanlage gegen Überschreiten der zulässigen maximalen Betriebstemperatur technisch abgesichert ist, sind Maßnahmen, die das irrtümliche oder beabsichtigte Wiederherstellen der elektrischen Energiezufuhr zu Heizungsanlagen mit dem in Ziffer 1 beschriebenen Aufbau verhindern erforderlich. Die angeordneten Maßnahmen sind allgemein üblich, um Schalthandlungen, von denen wie hier eine Gefahr ausgeht zu verhindern. Mildere gleichgeeignete Mittel sind nicht ersichtlich.

Zu Ziffer 3.

- a. Gemäß § 28 Abs. 14 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) müssen Fahrzeuge die für den Betrieb, Unterhaltung und Arbeitsschutz erforderlichen Anschriften und Zeichen tragen. Dazu gehören auch die Informationen, welche Heizungsbauart vorhanden ist. Da zumindest temporär die elektrische Heizung nicht verfügbar ist, ist in dem bis zur Aufrüstung erforderlichen Zeitraum zusätzlich zu der unter Ziffer 2. geforderten Beschriftung des Heizungshauptschalters auch das Durchstreichen des Buchstaben „e“ in der Anschrift der Heizungsbauart erforderlich.
- b. Da auch eine dauerhafte Stilllegung der elektrischen Heizung den Zweck der Verfügung erfüllt, darf sich der Adressat auch dazu entschließen, keine Aufrüstung der Heizungsanlage vorzunehmen. Da die Heizungsbauart jedoch in der Europäischen Fahrzeugregisternummer codiert abgebildet ist, muss in diesem Falle diese Nummer geändert werden.

Da hier eine gesetzliche Vorgabe besteht, ist diese Maßnahme angemessen und verhältnismäßig.

Zu Ziffer 4.

Mit dieser Anordnung werden die Folgen des Betriebsverbotes nach Ziffer 1 für den Halter gemindert und begrenzt. Es können mehrere technische Maßnahmen möglich sein, um die hier geforderte sichere Abschaltung der Heizenergie im Fehlerfall zu gewährleisten. Die geforderte zweite Sicherheitsebene könnte beispielsweise in Form eines Systems, das aufgrund von Wassermangel, Überschreiten der zulässigen maximalen Betriebstemperatur oder dem Kleben des Hauptheizschützes die Energiezufuhr zu den Heizelementen unabhängig von den Kontakten des Hauptheizschützes sicher abschaltet, realisiert werden. Die geschätzten Kosten für eine technische Nachrüstung stehen im Verhältnis zu den zu schützenden Rechtsgütern. Die Auswahl der technischen Lösung liegt im Verantwortungsbereich des Halters bzw. der beauftragten ECM.

Die Sicherheitsempfehlung 1/2020 der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) lautet:

„Zur Vermeidung ähnlich gelagerter Ereignisse wird empfohlen,

- an den potentiell betroffenen Wagen mit Heizungen der Bauart Whzdes und*
 - Wagen mit Heizungsanlagen in analoger technischer Ausführung (ohne Übertemperaturschutz mit direkt wirkender und autarker Energieabschaltung),*
- durch geeignete betrieblich-organisatorische bzw. vorzugsweise technische Maßnahme den sicheren Betrieb der Heizungsanlage zu gewährleisten.“*

Grundsätzlich sind technische Maßnahmen einer betrieblich-organisatorischen Maßnahme vorzuziehen. Eine zunächst denkbare betrieblich-organisatorische Maßnahme wäre die kontinuierliche Überwachung der Thermometer und der Wasserstandsanzeiger durch das Zugpersonal, welches

dann die Heizung entsprechend aus- bzw. wieder einschalten müsste. Da ein sicheres Abschalten der Heizung jedoch nur über den außen am Fahrzeug angeordneten und daher nur bei stehendem Fahrzeug bedienbaren Heizungshauptschalter erfolgen könnte, ist diese Maßnahme jedenfalls im Rahmen einer Zugfahrt bereits ungeeignet. Geeignete betrieblich-organisatorische Maßnahmen, die im Heizungsbetrieb über die Zugsammelschiene die gleiche Sicherheit wie die beschriebene technische Nachrüstung der Heizungsanlage gewährleisten würden, sind nicht ersichtlich.

Die Interessen der Eisenbahnen, Halter und der ECM bezüglich des Bestandsschutzes können insoweit nicht zu ihren Gunsten verfangen, als dass hier aufgrund aktueller Erkenntnisse Gefahren für Leib und Leben bestehen. Wie oben bereits ausgeführt, stellt bereits das Überschreiten der zulässigen maximalen Betriebstemperatur eine Gefahr dar.

Zu Ziffer 5.

Wie bereits oben unter Hinweise dargelegt, obliegt es der Adressatin, einer möglichen gesetzlichen Anzeigepflicht nachzukommen, die sich aus der Umsetzung der technischen Maßnahmen zur Erfüllung dieser Allgemeinverfügung ergeben kann. Gemäß § 9 Abs. 3 Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) bedarf das Inverkehrbringen eines aufgerüsteten oder erneuerten Fahrzeuges einer Genehmigung für das Inverkehrbringen, wenn eine in Anlage 4 der EIGV genannte Maßnahme durchgeführt werden soll. Da nicht vorgegeben wird, wie die Adressatin die Anforderungen dieser Allgemeinverfügung umzusetzen hat, obliegt die Bewertung, ob die vorgesehene Maßnahme einer als genehmigungspflichtige Aufrüstung oder Erneuerung bezeichneten Maßnahme entspricht, der Adressatin und ist Teil der geforderten Dokumentation.

Die geforderte Dokumentation der zur Erfüllung dieser Allgemeinverfügung getroffenen Maßnahmen ergibt sich aus § 32 Abs. 1 und 2 Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung und stellt somit keine Beschwer für die Adressatin dar.

Zu Ziffer 6.

Die Anordnung zur sofortigen Vollziehung beruht auf § 80 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Aufgrund des hohen Gefährdungspotentials und der hochrangigen zu schützenden Rechtsgüter (Sachwerte und Personen) könnte auch für die Dauer des Rechtsbehelfsverfahrens nicht hingenommen werden, dass weiterhin die gegenständlichen Heizungen elektrisch betrieben werden, ohne dass geeignete technische Maßnahmen zur Schaffung einer zweiten Sicherheits-ebene umgesetzt sind.

Das Interesse an der aufschiebenden Wirkung eines eventuellen Widerspruchs und ggf. späterer verwaltungsgerichtlicher Klage muss hinter den vor- und nachstehend beschriebenen öffentlichen Interessen zurücktreten.

Wägt man die Folgen, die sich aus der Anordnung der sofortigen Vollziehung einerseits und einer hypothetischen Nichtanordnung ergeben, gegeneinander ab, so spricht für die Anordnung der sofortigen Vollziehung insbesondere die hinreichend wahrscheinliche Gefahr für Leib und Leben von Personen im Falle einer Überhitzung der Heizung und der damit einhergehenden Brandgefahr, wie sie sich beim Fahrzeugbrand am 19.10.2019 konkret realisiert hat, die bei einem Zuwarten bis zur Unanfechtbarkeit der Allgemeinverfügung zumindest für die Dauer der Widerspruchsfrist bestehen bleiben müsste.

Dem gegenüber sind die dem Adressaten aus der sofortigen Vollziehung drohenden Folgen, die durch das sofortige Befolgenmüssen drohende eingeschränkten Einsatzmöglichkeiten der betroffenen Fahrzeuge und dem mit der erforderlichen Aufrüstung verbundenen personellen, materiellen und zeitlichen Aufwand nicht geeignet, die oben beschriebenen Nachteile einer bis zur Rechtskraft verzögerten Umsetzung der Maßnahmen zu überwiegen.

Zu Ziffer 7.

Gebühren für diese Allgemeinverfügung werden nicht erhoben. Zwar erhebt das Eisenbahn-Bundesamt für seine Amtshandlungen grundsätzlich Kosten (Gebühren und Auslagen) nach § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV). Voraussetzung einer Gebührenerhebung ist jedoch stets die individuelle Zurechenbarkeit der konkreten öffentlichen Leistung gemäß § 6 Abs. 1 BGebG. Angesichts des zwar nach allgemeinen Merkmalen bestimmten, dem Eisenbahn-Bundesamt aber nicht konkret bekannten Adressatenkreises dieser Verfügung fehlt es hier an einem hinreichend spezifischen Zurechnungszusammenhang.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Allgemeinverfügung können Sie innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erheben. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes, Heinemannstraße 6 in 53175 Bonn oder bei einer der Außenstellen dieser Behörde einzulegen. Der Widerspruch kann auch auf elektronischem Weg durch De-Mail in der Sendevariante mit bestätigter sicherer Anmeldung nach dem De-Mail-Gesetz erhoben werden.

Die De-Mail-Adresse lautet: poststelle@eba-bund.de-mail.de.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Hörster