



Durch öffentliche Bekanntmachung

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

An alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes unterliegen, sowie alle Halter von Fahrzeugen, die mit Drehgestellen der Bauarten Minden-Deutz 33 bis 36 ausgerüstet sind.

Bearbeitung: Jörg Schröder
Telefon: +49 (228) 9826-304
Telefax: +49 (228) 9826-9304
e-Mail: Schroederj@eba.bund.de
ref32@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 23.07.2013
VMS-Nummer 3304077

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

3.219-32xbo/016-0001#001

Betreff: Ergänzung der Allgemeinverfügung vom 31.05.2001 mit dem Geschäftszeichen 3.104 Oi MD 33-36
Bezug: Allgemeinverfügung des Eisenbahn - Bundesamtes zu Betrieb und Instandhaltung von Drehgestellen der Bauarten Minden-Deutz (MD) 33-36 vom 31.05.2001
Anlagen: 0

Zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und unter Ergänzung der Allgemeinverfügung Gz. 3.104 Oi MD 33-36 des Eisenbahn-Bundesamtes vom 31.05.2001 ergeht folgende

Allgemeinverfügung

1. Punkt 1 der im Bezug genannten Allgemeinverfügung wird wie folgt geändert:
 - a. Die in Satz 1 genannte Beschränkung „auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes“ wird für Fahrzeuge mit Drehgestellen der Bauarten (BA) MD 33-36 mit einer Radsatzlast > 15 t aufgehoben.
 - b. Satz 2 wird aufgehoben.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-199

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

Formgebundene, fristwahrende oder sonstige rechtserhebliche Erklärungen sind ausschließlich auf dem Postweg einzureichen.

2. Die Punkte 2 – 9 der im Bezug genannten Allgemeinverfügung werden aufgehoben.
3. Unter Beachtung der betrieblichen Einsatzparameter der mit Drehgestellen der BA MD 33-36 ausgerüsteten Fahrzeuge ist ein Instandhaltungssystem vorzuhalten und anzuwenden, durch welches sichergestellt wird, dass der für die Betriebssicherheit erforderliche Sollzustand aller Drehgestelle der BA MD 33-36 im Betriebseinsatz eingehalten wird.
4. Die Kosten für diese Allgemeinverfügung trägt das Eisenbahn-Bundesamt.

Gründe

I.

Die bestandskräftige Allgemeinverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes mit dem Geschäftszeichen 3.104 Oi MD 33-36 vom 31.05.2001 wird geändert.

Im Jahre 2001 standen viele Drehgestelle der Bauart MD 33–36, welche für einen Einsatzzeitraum von ca. 32 Jahren ausgelegt waren, vor dem Erreichen der ursprünglich projektierten Lebensdauer. Daraufhin wurden im Jahre 2001 von der Deutschen Bahn AG Betriebsfestigkeitsuntersuchungen und Messungen im Betrieb mit dem Ziel in Auftrag gegeben, die Drehgestelle länger betreiben zu können. Mit diesen Maßnahmen sollten betriebsnahe Informationen gewonnen werden, die eine Abschätzung der Verwendungsdauer über den Auslegungszeitraum hinaus ermöglichen sollten. Weiterhin wurden verschiedene kritische Bereiche an den Drehgestellen der Bauart MD 33-36 identifiziert, die künftig mit besonderem Augenmerk in der Instandhaltung geprüft werden konnten.

Um die Restlebensdauer dieser Drehgestellbauart zu ermitteln, wurden unter Berücksichtigung von Lastkollektiven aus den Betriebsmessungen Betriebsfestigkeitsversuche an einem ca. 30 Jahre alten Drehgestell der Bauart MD 36 durchgeführt. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurde eine Restlaufleistung von 3,9 Mio. Laufkilometern ermittelt. Berechnungsgrundlage waren zu diesem Zeitpunkt die betrieblichen Beanspruchungen sowie die Instandhaltungsvorgaben bei der Deutschen Bahn AG. Im Nachgang zu den Untersuchungen wurde das Instandhaltungssystem der Deutschen Bahn für die Drehgestelle angepasst und es wurde u. a. eine Sanierung dieser Drehgestelle angewiesen. Im Rahmen dieser Sanierung mussten die Drehgestelle u. a. auf Rissfreiheit und Korrosionsfreiheit überprüft werden. Weil seinerzeit davon ausgegangen werden konnte, dass die auf dem Netz der Eisenbahnen des Bundes verkehrenden, mit solchen Drehgestellen ausgerüsteten Fahrzeuge aufgrund von Einstellungsverträgen ohnehin durch die Deutsche Bahn instand gehalten wurden, sowie in Ermangelung geeigneter technischer Regelwerke zur Erstellung und

Änderung von Instandhaltungsprogrammen, wurde zu diesem Zeitpunkt die besondere Behandlung der Drehgestelle im Betrieb bzw. im Rahmen der Instandhaltung vom Eisenbahn-Bundesamt in Form einer Allgemeinverfügung angewiesen.

Zwischenzeitlich wurde die Allgemeinverfügung erneut durch das Eisenbahn-Bundesamt geprüft und gemäß den tenorierten Punkten 1. bis 3. der vorliegenden Verfügung ergänzt.

II.

Diese Allgemeinverfügung beruht auf § 5a Abs. 2 AEG.

Nach § 5 Abs. 1a Nr. 1 lit. a) und lit. c) und Abs. 1e Nr. 4 und 4a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist der Bund zuständig für die Eisenbahnaufsicht über die Eisenbahnen des Bundes, über nichtbundeseigene Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung bedürfen, sowie über Halter von Eisenbahnfahrzeugen nach §§ 31, 32 AEG i. V. m. den vorgenannten Vorschriften. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) obliegt die Aufgabe der Eisenbahnaufsicht dem Eisenbahn-Bundesamt.

§ 5a Abs. 1 Nr. 1 AEG weist dem Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe der Gefahrenabwehr zu, sofern Gefahren für die öffentliche Sicherheit aus dem Eisenbahnbetrieb entstehen oder von Bahnanlagen ausgehen. Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe ist das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 5a Abs. 2 AEG ermächtigt, den Adressaten u. a. verbindliche Anweisungen zu erteilen.

Von der Anhörung der Beteiligten ist im Hinblick auf § 28 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz abgesehen worden.

Grundlage für die Änderung gemäß Ziffer 1 ist eine zwischenzeitlich geänderte Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes.

Die Berechnungen zeigen, dass ein Betrieb von Drehgestellen der Bauarten MD 33-36 mit Radsatzlasten > 15 t zur Bildung von Schäden an strukturellen Hauptbauteilen führen kann, welche ein plötzliches Versagen dieser Bauteile zur Folge haben können. In diesen Fällen ist die Fähigkeit des Drehgestells, die ihm obliegenden Aufgaben der Übertragung von Spurführungs-, Brems- und Tragkräften zu gewährleisten, nicht mehr gegeben. Dadurch besteht eine konkrete Gefahr des Entgleisens mit den damit verbundenen Gefahren für Leib und Leben von Reisenden, Eisenbahnbetriebspersonal und weiteren Menschen im Umfeld sowie für bedeutende Sachwerte. Ein Betrieb im angegebenen Radsatzlastbereich ist daher nicht verantwortbar. Bezog sich der Tenor der Allgemeinverfügung im Jahre 2001 noch auf die ausschließliche Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die Eisenbahnen des Bundes, so war diese Beschränkung aufgrund der

zwischenzeitlich veränderten Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes aufzuheben. Der Punkt 1 des Tenors war daher zu konkretisieren.

Grundlage für die Änderung gemäß den Ziffern 2 und 3 sind die Einführung des Fahrzeughalters und der „für die Instandhaltung zuständigen Stelle“ (Entity in Charge of Maintenance – ECM) samt der auf diese Stellen übergehenden Instandhaltungsverantwortung in das Allgemeine Eisenbahngesetz. Darüber hinaus existieren mittlerweile mit der Normenreihe DIN 27201-1 ff anerkannte Regeln der Technik zur Erstellung und Änderung von Instandhaltungsprogrammen. Damit wird den Verantwortlichen die Möglichkeit gegeben, Instandhaltungsprozesse und –verfahren am konkreten Betrieb und Zustand ihrer Fahrzeuge auszurichten. Das in der ursprünglichen Allgemeinverfügung vorgegebene Instandhaltungsregelwerk der Deutschen Bahn kann dies für Fahrzeuge Dritter im Einzelfall nicht abbilden. Die Verpflichtung zur Durchführung von Instandhaltungstätigkeiten nach dem Regelwerk der Deutschen Bahn ist damit vor dem Hintergrund der Verantwortlichkeit des jeweiligen Fahrzeughalters obsolet. Weiterhin spiegelt die Übernahme der Instandhaltungsverantwortung im Rahmen von Einstellungsverträgen seit Einführung des Fahrzeughalters und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Allgemeinen Eisenbahngesetz nicht die gültige Rechtslage wider. Folglich ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass Fahrzeuge Dritter nicht (mehr) ausschließlich durch die Deutsche Bahn AG instandgehalten werden. Schließlich ergibt sich vor dem Hintergrund der Wirksamkeit des am konkreten Betrieb eines Drehgestells auszurichtenden Instandhaltungssystems kein Erfordernis zur absoluten zeitlichen Begrenzung des Einsatzes mehr. Der Punkt 2 des Tenors war daher zu ergänzen.

Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter und die für die Instandhaltung zuständigen Stellen von Eisenbahnfahrzeugen müssen aufgrund §§ 4, 4a AEG Instandhaltungssysteme entwickeln, fort-schreiben und anwenden, durch welche gewährleistet wird, dass sich Fahrzeuge stets in einem betriebssicheren Zustand befinden. Diese Verpflichtung gilt auch für Komponenten wie Drehgestelle der BA MD 33-36. Insbesondere sind geeignete Intervalle zur Feststellung der Rissfreiheit in Abhängigkeit von der jeweiligen betrieblichen Beanspruchung festzulegen. Wie ausgeführt, beinhaltet die ursprüngliche Allgemeinverfügung deshalb auch Bestimmungen für durchzuführende, zerstörungsfreie Prüfungen und deren Intervalle. Dieser Regelungscharakter soll aufgrund der identifizierten Schadbilder an den betroffenen Drehgestellen erhalten bleiben, lediglich die Vorgabe bestimmter Instandhaltungsvorgaben entfällt, da diese von den Fahrzeughaltern bzw. Eisenbahnen mittlerweile eigenverantwortlich festzuschreiben sind. Der Punkt 3 des Tenors war daher in dem ersichtlichen Umfang zu ergänzen.

Die Adressaten dieser Verfügung sind gemäß §§ 4 Abs.1 Nr. 2, 4 Abs. 3 Nr. 1 AEG sowie § 4a Abs. 1, 2 AEG i. V. m. §§ 31, 32 Abs. 1 AEG verpflichtet, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Die Sicherheit ist nach § 2 Abs. 1 EBO dann gewährleistet, wenn den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und, wenn die-

se keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen wird. Nach § 2 Abs. 2 EBO darf von anerkannten Regeln der Technik nur dann abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei der Beachtung der anerkannten Regeln der Technik nachgewiesen ist. Die Adressaten werden darauf hingewiesen, dass diese Anordnung sie nicht von ihrer alleinigen Sicherheitsverantwortung gemäß §§ 4 Abs. 3, 4a Abs. 2 AEG befreit. Diese Verantwortung beinhaltet die Beurteilung, ob durch die Befolgung dieses Bescheides bereits alle Risiken auf ein verantwortbares und rechtlich zulässiges Maß beschränkt werden. Geschäftsleitung und/oder Eisenbahnbetriebsleiter werden gegebenenfalls weitere oder schärfere Maßnahmen in eigener Verantwortung ergreifen müssen, um die ihnen obliegende Sicherheitsverantwortung zu erfüllen.

Ich habe mich daher entschieden, wie tenoriert einzuschreiten.

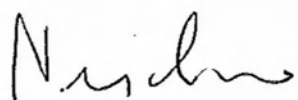
Die angeordneten Maßnahmen sind auch verhältnismäßig. Die Maßnahme hat auf den Eisenbahnverkehr keine negativen Auswirkungen. Die Adressaten werden zur Erstellung und Anwendung eines eigenen Instandhaltungssystems verpflichtet, welches auch unter Berücksichtigung der ursprünglichen Allgemeinverfügung ohnehin bereits geschehen muss. Die unter II. genannte Norm DIN 27201-1 „Verfahrensweise zur Erstellung und Weiterentwicklung von Instandhaltungssystemen“ nennt eine mögliche Herangehensweise und ist damit zur Erstellung eines Instandhaltungssystems geeignet. Aufgrund der Ausdehnung der Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes wurde hier lediglich die Beschränkung des Einsatzverbotes auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes aufgehoben, so dass nun eine einheitliche Behandlung der betroffenen Fahrzeuge im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes erfolgt. Insbesondere gibt es auch kein gleich geeignetes, milderes Mittel. Die Anordnungen halten die Adressaten im Grunde lediglich zur Einhaltung einer Verpflichtung an, welche ohnehin bereits aufgrund ihrer Betreiberverantwortung aus § 4 Abs. 3 AEG und Halterverantwortung aus §§ 31, 32 AEG i. V. m. § 4a Abs. 1 und 2 AEG vorliegt. Daraus ergibt sich, dass die Maßnahmen die Adressaten - insbesondere auch im Hinblick auf den hohen Rang der zu schützenden Rechtsgüter - nicht unzumutbar belasten.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes, Heinemannstraße 6, 53173 Bonn, einzulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'N. Schmid', written in a cursive style.

(Beschow)