



Durch öffentliche Bekanntmachung

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 200 565, 53135 Bonn

An alle Halter von Güterwagen gem. §§ 31, 32 i.V.m. § 5 Abs. 1a Nr. 1a und Nr. 1c AEG sowie alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gem. § 5 Abs. 1a Nr. 1a und Nr. 1c und § 5 Abs. 1e Nr. 4 AEG der originären Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt unterliegen

Bearbeitung: Herr Fuchs
Telefon: +49 (228) 9826-305
Telefax: +49 (228) 9826-9305
e-Mail: FuchsH@eba.bund.de
ref35@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 23.12.2009
VMS-Nummer 256088

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

Pr.3524- 35xbo/001-0114#021

Betreff: Dokumentation der Historie und Instandhaltung von Güterwagenradsätzen

Anlagen: ---

Zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und unter Ersetzung der Allgemeinverfügung vom 25.11.2009 (Az. Pr.3524- 35xbo/001-0114#020) ergeht folgende

Allgemeinverfügung

Für Güterwagen, die Sie in Ihrem eigenen Fahrzeugbestand haben, gilt:

1. Zu neuen Radsätzen von Güterwagen sind ab sofort **mindestens** die Daten nach **Tabelle 1** aufzunehmen, vorzuhalten, fortzuschreiben und auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen. Alle nach Satz 1 erhobenen Daten müssen auch nach Instandhaltung oder Veränderung des Radsatzes, z. B. durch Änderung der Radsatzbauart, Tausch des Lagers, Tausch der Radscheiben o. ä., oder nach Einbau des Radsatzes in ein anderes Fahrzeug, zur Dokumentation der Historie erhalten bleiben. Die Daten sind so aufzubereiten, dass eine Filterung nach sämtlichen Einzeldaten der Kategorien 1 bis 41 der Tabelle 1 spätestens ab 01.01.2012 möglich ist.

2. Für bereits im Einsatz befindliche Radsätze gilt Ziffer 1 mit folgenden Maßgaben:

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 98260
Fax-Nr. +49 (228) 9826199

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

a) Bereits vorhandene Daten aus Beständen des Herstellers, aus eigenem Datenbestand, aus vorhandenem Datenbestand von Vorbesitzern (z. B. EVU, Halter, Mieter) oder von Instandhaltern sind ab sofort zu ermitteln und bis spätestens 31.12.2010 aufzunehmen.

b) Die Daten der **Gruppe "a" der Tabelle 1**, die nicht nach Ziffer 2 Buchst. a) ermittelt werden können, sind spätestens ab dem 01.04.2010 im Rahmen des nächsten Aufenthalts des Fahrzeugs, in dem die Radsätze eingebaut sind, in einer für die Aufnahme der Daten geeigneten Werkstatt oder anderen Infrastruktur zu erfassen.

c) Die Erfassung der Daten **der Gruppe „b“ der Tabelle 1**, die nicht nach Ziffer 2 Buchst. a) ermittelt werden können, hat spätestens bei der nächsten Instandhaltungsmaßnahme mit Lageraufarbeitung zu erfolgen.

d) Die Erfassung der Daten **der Gruppe „c“ der Tabelle 1** hat ab sofort jeweils bei Ein- bzw. Ausbau des Radsatzes zu erfolgen.

e) Für die Daten der **Gruppen „a“ und „b“ der Tabelle 1**, die trotz Anstellung der bei pflichtgemäßer Sorgfalt gebotenen Nachforschungen nicht ermittelt werden können, ist der Hinweis **„nicht verfügbar“** einzutragen.

3. Bei jedem Halterwechsel ist der vorhandene Datensatz eines Radsatzes vollständig dem neuen Fahrzeughalter zu übergeben.

4. Die Allgemeinverfügung vom 10.7.2007 (Az. Pr.3526-35Xbg) bleibt unberührt.

5. Die Allgemeinverfügung vom 25.11.2009 (Az. Pr.3524- 35xbo/001-0114#020) wird mit Bekanntgabe dieser Allgemeinverfügung unwirksam.

6. Die sofortige Vollziehbarkeit der Maßnahmen nach Ziffern 1 bis 3 wird angeordnet.

7. Diese Allgemeinverfügung ergeht kostenfrei.

Tabelle 1

lfd. Nr.	Gruppe	Bedeutung
		<i>Radsatz allgemein</i>
1	a	Radsatznummer
2	a	Radsatzbauart oder alternative Bezeichnung
3	a	Halter
4	a	Zulassungsnummer und zulassende Stelle bzw. zertifizierende Stelle

5	a	max. zulässige Radsatzlast
6	b	Montagefirma (Radsatzhersteller bei Erstmontage)
7	b	Datum der Erstmontage (Monat/Jahr)
		Radsatzwelle
8	b	Radsatzwellennummer
9	b	Radsatzwellenbauart oder alternative Bezeichnung
10	b	Zulassungsnummer und zulassende Stelle
11	b	Hersteller
12	b	Herstelldatum (Monat/Jahr)
13	b	Schmelzennummer
14	b	Stahlgüte und Wärmebehandlungszustand
15	b	max. zulässige Radsatzlast (bezügl. der Welle)
		Räder
16	a	Bauart oder alternative Bezeichnung
17	a	bereifte Räder? (ja/nein)
18	a	Zulassungsnummer und zulassende Stelle
19	b	Hersteller
20	b	Herstelldatum
21	b	Radwerkstoff (Stahlgüte)
22	b	Schmelzennummer
23	a	max. zulässige Radsatzlast (bezügl. der Räder)
		Radsatzlager
24	a	Bauart oder alternative Bezeichnung
25	b	Wälzlagerart (z.B. Zylinderrollenlager, Pendelrollenlager u. a.)
26	b	Hersteller des Wälzlagers
27	b	Umrüster des Wälzlagers (z.B. auf Kunststoffkäfig)
28	b	Käfigbauart
29	b	Fettsorte
		Radsatzinstandhaltung (mindestens ab der letzten ausgeführten Instandhaltung)
30	a	Instandhaltungsdatum
31	a	Maßgebliches Instandhaltungsprogramm (Dokumentnummer)
32	a	Instandhaltungsstufe
33	a	Instandhaltungsstelle/-werk
		Fahrzeug, in welchem der Radsatz eingebaut ist (gilt nicht für Spurwechselradsätze)
34	a	Fahrzeugnummer
35	a	Fahrzeuggattung (z.B. Shimmns)
36	a	Fahrzeugbauart (z.B. 708)
37	a	max. zulässige Radsatzlast (bezügl. des Fahrzeugs)
38	c	Datum des Radsatzeinbaus
39	c	Datum des Radsatzausbaus
40	c	Laufleistung des Radsatzes bei jeweiliger Einsatzdauer je Fahrzeug, soweit verfügbar
		Unregelmäßigkeiten (ab Bekanntgabe dieser Verfügung)
41		Sonderuntersuchungen des Radsatzes bei außergewöhnlichen Ereignissen (z. B. Entgleisung, Überladung, Oberleitungskurzschlussströme über Radsatzlager, Radsatzlager unter Wasser u. a.) (Angabe Grund, ausführende Stelle, Zeitpunkt)

Gründe

I.

In der Allgemeinverfügung zur Instandhaltung von Radsätzen an Güterwagen vom 10.7.2007 (Az. Pr.3526-35Xbg) hat das Eisenbahn-Bundesamt verfügt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen Instandhaltungsprogramme entwickeln müssen, die gewährleisten, dass die Radsatzwellen durch Instandhaltung im normgerechten Sollzustand bleiben, ferner, dass alle Wellen in geeigneten Intervallen mit einem geeigneten zerstörungsfreien Prüfverfahren (ZfP) untersucht werden, um die Rissfreiheit festzustellen. Seit Veröffentlichung der Allgemeinverfügung haben sich weitere Unfälle mit zum Teil gravierenden Folgen auf Grund von Radsatzwellenbrüchen ereignet. Im Rahmen der Ursachenermittlung wurde u. a. deutlich, dass im Güterwagenbereich sektorweit keine ausreichende Dokumentation über Radsätze geführt wird. Die Rückverfolgbarkeit endet meist bereits bei der letzten Instandhaltung. Eine Aussage über die bisherige Beanspruchung der Radsätze und insbesondere ihrer Kernstücke, der Radsatzwellen, kann im günstigsten Fall nur für relativ neue Radsatzwellen getroffen werden. Nur sehr wenige Unternehmen haben zum jetzigen Zeitpunkt damit begonnen, eine entsprechende Dokumentation, z. B. in Form einer Datenbank, aufzubauen.

Wegen des im Betrieb und bei Neuprofilierung entstehenden Radverschleißes wird eine Radsatzwelle im Laufe ihrer Einsatzzeit im Durchschnitt mit zwei bis drei neuen Radscheibenpaaren bestückt. Hierbei können auf Grund der Kompatibilität der Radsatzwelle mit mehreren verschiedenen Radbauarten unterschiedliche Radsatzbauarten mit teilweise unterschiedlichen maximal zulässigen Radsatzlasten entstehen. Für eine so aus Sicht der wiederverwendeten Radsatzwelle entstandene neue Radsatzbauart wird dieser Zeitpunkt der Neubestückung nach meiner Erkenntnis nicht selten als Herstellungsdatum hinterlegt, obwohl die Radsatzwelle u. U. bereits 30 Jahre alt oder in einzelnen Fällen gar älter ist. Im Allgemeinen erhält der Radsatz die gleiche Nummer wie die Radsatzwelle. So tragen im Laufe mehrerer Jahrzehnte nacheinander u. U. mehrere Radsätze unterschiedlicher Bauart die gleiche Nummer.

Die Rückverfolgbarkeit der Radsatz(wellen)historie bis zum ursprünglichen Inverkehrbringen der Radsatzwelle als Kernstück des Radsatzes ist unter den zur Zeit gegebenen Umständen in der ganz überwiegenden Mehrheit der Fälle unmöglich. Eine solche Rückverfolgung ist aber aus mehreren Gründen erforderlich:

Zum einen kann dadurch nachvollzogen und dokumentiert – und damit von der zuständigen Aufsichtsbehörde überprüft – werden, wann und durch wen welche Instandhaltungsmaßnahmen und Prüfungen durchgeführt wurden. Wenn an Radsatzwellen oder Rädern Materialfehler festgestellt werden, besteht die Möglichkeit, über Hersteller, Herstellungsdatum und Schmelznummer kurzfristig alle möglichen betroffenen Radsätze zu ermitteln, um die notwendigen Gefahren abwehrenden Maßnahmen ergreifen zu können und um bei Bedarf den Sektor ((Instand-) Halter, EVU, EIU) so-

wie ggf. im Rahmen der Marktaufsicht die EU-Kommission und andere Mitgliedsstaaten gemäß den europäischen Interoperabilitätsrichtlinien zu informieren.

Dasselbe gilt, wenn andere Arten von Fehlern/Mängeln an Radsätzen festgestellt werden, die Maßnahmen an weiteren Radsätzen erforderlich machen.

Ferner ist bei Unfällen eine Dokumentation der Radsatzhistorie höchst hilfreich bei der Ursachenermittlung und der Ergreifung und Beschleunigung der erforderlichen Maßnahmen.

Schließlich ist eine Dokumentation gemäß Tabelle 1 angesichts der freien Tauschbarkeit der Radsätze bzw. der Radsatzwellen zur Ermittlung einer annähernd nachvollziehbaren bisherigen Beanspruchung in vielen Fällen unerlässlich für die Bestimmung bzw. Bewertung der Betriebsfestigkeit der Radsatzwelle sowie für die Bestätigung bzw. erforderliche Anpassung des Instandhaltungsprogramms.

II.

Diese Allgemeinverfügung beruht auf § 5a Abs. 2 i. V. m. Abs. 5 AEG.

Nach § 5 Abs. 1a Nr. 1 Buchstabe a) und Buchstabe c) und Abs. 1e Nr. 4 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 i. V. m. den soeben genannten Vorschriften. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) obliegt diese Aufgabe 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 verbindliche Anweisungen zu erteilen. Gemäß § 5a Abs. 5 AEG sind die nach Abs. 2 Verpflichteten und die für sie tätigen Personen auch verpflichtet, den Eisenbahnaufsichtsbehörden alle für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht erforderlichen Auskünfte zu erteilen, Nachweise zu erbringen und Hilfsmittel zu stellen.

Von der Anhörung der Beteiligten ist im Hinblick auf § 28 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG abgesehen worden. Im Rahmen der Amtsermittlung erhielten Verbände von Haltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie stark betroffene Unternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Auskunftspflichten der beaufsichtigten Unternehmen nach § 5a Abs. 5 AEG bestehen zu dem Zweck, den Eisenbahnaufsichtsbehörden die Durchführung der Eisenbahnaufsicht und gegebenenfalls das Ergreifen der erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr nach § 5a Abs. 1 und 2 AEG zu ermöglichen.

Die Adressaten dieser Verfügung sind gemäß § 4 Abs. 1 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 EBO und, wenn diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprochen 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 im Betrieb befindlichen Radsätze von Güterwagen entsprechen hinsichtlich des Zustandes ihrer Wellen nicht durchgängig den anerkannten Regeln der Technik. Auch der Nachweis der Wahrung mindestens gleicher Sicherheit ist für diese Wellen nicht erbracht worden. An dieser Sachlage hat sich seit dem Erlass meiner Allgemeinverfügung vom 10.07.2007 (Az. Pr.3526-35Xbg) zur Instandhaltung von Radsätzen an Güterwagen (die aufgrund der aufschiebenden Wirkung der dagegen erhobenen Anfechtungsklagen noch keine Bestandskraft erlangt hat) nichts Wesentliches geändert. Die nach 2007 geschehenen Unfälle in St. Peter Seitenstetten und Viareggio haben in besonders brisanter Weise gezeigt, dass die Instandhaltungsproblematik bei Radsatzwellen nichts an Bedeutung verloren hat.

In der ungenügenden Instandhaltung der Radsatzwellen liegt eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit, da ein mangelhafter Wellenzustand die konkrete Gefahr eines Radsatzwellenbruchs aufgrund der von Korrosionsnarben und anderen Oberflächenschäden ausgehenden Kerbwirkung beinhaltet. Ein Wellenbruch verursacht wiederum die konkrete Gefahr des Entgleisens und die damit verbundenen Gefahren für Leib und Leben von Reisenden, Eisenbahnbetriebspersonal und weiteren Menschen im Umfeld sowie für bedeutende Sachwerte.

Im Zusammenhang mit der Auswertung der neuesten Unfälle ist u. a. aufgefallen, dass nicht nur für die unfallbehafteten Wellen, sondern für Radsätze im Allgemeinen, eine Instandhaltungshistorie nicht oder in höchst unzureichendem Umfang dokumentiert ist. Dies erschwert nicht nur die Ursachenforschung, sondern u. a. auch die Entscheidungsfindung der Aufsichtsbehörden, welche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr i. S. d. § 5a Abs. 2 AEG erforderlich und sinnvoll sind.

Damit die Aufsichtsbehörde alle nötigen Informationen für die pflichtgemäße Ausübung ihres Entschließungs- und Auswahlermessens nach § 5a Abs. 2 AEG erhält, ist eine hinreichende Dokumentation, die mindestens die in der Tabelle 1 genannten Punkte enthält, unerlässlich. Auch für die Bescheidadressaten sind die Tabellenwerte von höchstem Interesse.

Werden an Radsatzwellen oder Rädern Materialfehler festgestellt, muss die Möglichkeit bestehen, über Hersteller, Herstelldatum und Schmelznummer kurzfristig alle anderen Radsatzwellen oder

Räder aus der gleichen Schmelze europaweit zu ermitteln, um die notwendigen Gefahren abwehrenden Maßnahmen ergreifen zu können.

Ebenso muss die Möglichkeit bestehen, bei erkannten Problemen an z. B. bestimmten Wälzlagern, Lagerkäfigen oder Fettsorten kurzfristig und gezielt die betroffenen Radsätze zu ermitteln und auch hier die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

Führen Risse in Radsätzen zum Bruch der jeweiligen Komponente hat das ZfP-Verfahren den Riss nicht rechtzeitig erkannt. Die sich daraus ergebenden notwendigen Prüfungen und Bewertungen des ZfP-Verfahrens bzw. des Prüfintervals können nur dann fachgerecht erfolgen, wenn die anzuwendende ZfP-Prüfanweisung und das Instandhaltungsprogramm nachvollziehbar dokumentiert sind.

Erfahrungsgemäß werden Radsätze in Drehgestellen der Bauart Y-25 stärker beansprucht als solche, die in Lenkachsdrehgestellen bzw. Lenkachswagen betrieben werden. Über die fortgeschriebenen Daten bezüglich der Lagerbauart können auch diese Einsatzbedingungen nachvollzogen werden. Da die Radsätze von Güterwagen keinem Fahrzeug fest zugeordnet sind, sondern im Rahmen ihrer Geeignetheit frei getauscht werden, ist die von den Wagendaten separate Vorhaltung spezieller Radsatzdaten unerlässlich. Aufgrund der freien Tauschbarkeit ist es möglich, dass jeder Radsatz (und damit jede Radsatzwelle) im Laufe seines (oder ihres) Lebens irgendwann ein- oder mehrmals besonders stark oder möglicherweise gar überbelastet war. Diese Information ist höchst wichtig u. a. für die Bestimmung der weiteren Lebensdauer bzw. der Bewertung der Dauer- oder Zeitfestigkeit der Radsatzwelle.

Nur mit Hilfe ausführlicher Datenvorhaltung besteht die Möglichkeit, eine aussagefähige Schadens- und Ursachenforschung zu betreiben, auf deren Grundlage die erforderlichen Instandhaltungsprogramme weiter entwickelt bzw. – durch den verantwortlichen Halter oder Betreiber oder aber erforderlichenfalls durch die Aufsichtsbehörde – Gefahren abwehrende Maßnahmen ergriffen werden können. Hier weise ich noch einmal im Besonderen auf die oben genannte Allgemeinverfügung hin.

Dabei hilft die Dokumentationspflicht nicht nur der zuständigen Aufsichtsbehörde bei der Ausübung ihrer Aufsichtstätigkeit, sondern versetzt auch den verantwortlichen Halter oder Betreiber in die Lage, seiner Verantwortung aus § 4 Abs. 1 AEG in Verbindung mit §§ 31, 32 AEG nachzukommen. Wie bereits ausgeführt, kann der Halter oder Betreiber durch die Dokumentation nachvollziehen, welche Radsätze in seinen Wagen eingesetzt werden. Werden somit im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen Mängel festgestellt und hält der Halter aufgrund des Mangels im Rahmen seiner Betreiberverantwortung Maßnahmen für angezeigt, so kann er aufgrund der Dokumentation kurzfristig alle in seinem Verantwortungsbereich befindlichen Radsätze ermitteln und

in entsprechende Maßnahmen mit einbeziehen und dies unabhängig von einem Tätigwerden der Aufsichtsbehörde.

Die angeordnete Maßnahme ist verhältnismäßig.

Die Allgemeinverfügung spricht die Adressaten nur insoweit an, als Fahrzeuge betroffen sind, die sich in ihrem eigenen Fahrzeugbestand befinden. Damit sind zum Einen alle der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes unterfallenden Unternehmen angesprochen, die ausschließlich als Halter i. S. d. AEG tätig sind. Zum Anderen werden Eisenbahnverkehrsunternehmen insoweit verpflichtet, als sie funktional auch als Halter von Eisenbahnfahrzeugen tätig werden, nicht aber insoweit, als sie die Fahrzeuge anderer Halter lediglich als Traktionsunternehmen befördern.

Die Maßnahme hat auf den Eisenbahnverkehr allenfalls geringe Auswirkungen und belastet die Adressaten sowie den Eisenbahngütertransportsektor nur äußerst geringfügig, zumal entsprechend angemessene Umsetzungsfristen gewährt werden. Eine geordnete und ausführliche Dokumentation ist für die Adressaten, auch wenn sie zunächst mit einem gewissen Aufwand verbunden ist, auch selbst vorteilhaft, weil sie nicht zuletzt die Erfüllung der Pflichten aus § 4 Abs. 1 i. V. m. §§ 31, 32 AEG, u. a. die Pflicht zur ordnungsgemäßen Instandhaltung, erleichtert. Erleichtert wird den Unternehmen auch der gegebenenfalls nach § 5a Abs. 5 AEG zu führende Nachweis gegenüber den Aufsichtsbehörden, dass die Instandhaltung ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Der zeitliche Rahmen für die Umsetzung ist ebenfalls so gestaltet, dass die Adressaten hierdurch nicht unzumutbar belastet werden. Daten, die schon vorhanden sind oder von Herstellern, Vorbesitzern oder Instandhaltern beschafft werden können, sind sofort zu sammeln und aufzunehmen, ohne dass das die Unternehmen übermäßig belastet. Die Daten der Gruppe „a“ (als solche in der Tabelle 1 gekennzeichnet), die an Radsätzen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge aufgenommen werden müssen, sind solche, die im Rahmen eines Aufenthalts in einer für die Aufnahme der Daten geeigneten Werkstatt oder anderen Infrastruktur ohne Ausbau des Radsatzes gesammelt werden können, d. h. ohne erhöhten Aufwand. Für die Aufnahme der Radsatzdaten von einem an der Radsatzwelle befestigten Datenband gilt eine Werkstatt oder andere Infrastruktur als geeignet, wenn sie über eine Grube, Hebeeinrichtung oder vergleichbare Anlage verfügt. Für die Aufnahme der Daten von an Radsatzlagern befestigten Kennzeichnungsschildern werden keine besonderen Ansprüche an den Ort der Ausführung gestellt. Die Frist für den Beginn der Erfassung dieser Daten wurde so bemessen, dass ausreichend Zeit verbleibt, die Durchführung in geeigneter Weise zu organisieren. Aufgrund der eigenen Angaben der Halter, dass im Durchschnitt jeder Wagen bis zu zweimal jährlich eine Werkstatt aufsucht, kann davon ausgegangen werden, dass zum 01.01.2012 (dem Termin, ab dem nach Ziffer 1 Satz 3 dieses Bescheides die Filterung der vorhandenen Daten nach sämtlichen Einzeldaten der Kategorien 1 bis 41 der Tabelle 1 spätestens möglich sein muss)

nur eine sehr geringe Anzahl von Radsätzen noch nicht erfasst sein werden. Die Daten der Gruppe „b“ der Tabelle 1 können unter Umständen erst im Rahmen einer Instandhaltungsmaßnahme mit Lageraufarbeitung ermittelt werden, daher wurde die Frist auf den Ausführungszeitpunkt dieser Instandhaltungsmaßnahme festgelegt. Somit ist es jedem Halter möglich, unter angemessener Zuhilfenahme des ihm zur Verfügung stehenden logistischen Potentials im Rahmen der gesetzten Fristen sämtliche Radsätze seiner Fahrzeuge einer Datenerfassung zu unterziehen. Berücksichtigt wurde schließlich auch der Umstand, dass gewisse Daten aufgrund der mangelhaften Dokumentationspraxis der Vergangenheit nicht mehr auffindbar sein können. Dem trägt Ziffer 2 Buchst. e) Rechnung, indem die Erfassung solcher Daten nicht gefordert wird. Das Unternehmen ist jedoch verpflichtet, zuvor alle bei pflichtgemäßer Sorgfalt gebotenen Nachforschungen anzustellen und keine zumutbaren Ermittlungen schuldhaft zu unterlassen.

Demgegenüber müssen im Rahmen der Abwägung nicht nur die unmittelbaren, sondern auch die mittelbaren Folgen der mangelnden Dokumentation berücksichtigt werden. Hat die zuständige Aufsichtsbehörde aufgrund mangelnder Datenvorhaltung im Radsatzbereich nicht genügend Informationen zur Ausübung ihres Ermessens, ist sie außerstande, bei Bedarf effektive gefahrenabwehrrechtliche Maßnahmen zu verfügen, die z. B. die Instandhaltung oder das Inverkehrbelassen gegebenenfalls beschädigter Radsätze betreffen. Es droht in diesem Bereich nicht nur erheblicher Sachschaden, sondern Schaden für das Leben und die Gesundheit vieler Menschen. Unter unglücklichen Umständen können Radsatzwellenbrüche, wie vor einigen Monaten in Viareggio, katastrophale Auswirkungen haben.

Schließlich sind die weitreichenden Vorteile dieser recht milden Maßnahme für die Sicherheit im Güterwagensektor zu berücksichtigen: Sie ermöglicht den Unternehmen sowie den Aufsichtsbehörden, die ordnungsgemäße Instandhaltung der Radsätze zu überblicken und zu überwachen. Dies ist auch ein großer Schritt in die Richtung einer regelmäßigen und regelgerechten Instandhaltungspraxis und damit einer Erhöhung der Sicherheit in diesem Bereich.

Insoweit wird dem Sektor empfohlen, in regelmäßigen Abständen, z. B. halbjährlich, Zwischenberichte über die Durchführung der angeordneten Maßnahmen in Form von Prozentangaben über den Fortschritt der Umsetzung (ohne Auflistung einzelner Fahrzeuge oder Radsätze) zu erstellen.

Die Adressaten werden darauf hingewiesen, dass diese Anordnung sie nicht von ihrer alleinigen Sicherheitsverantwortung gemäß § 4 Abs. 1 i. V. m. §§ 31, 32 AEG befreit. Diese Verantwortung beinhaltet die Beurteilung, ob durch die Befolgung dieses Bescheides insbesondere im Bereich der Instandhaltung von Radsätzen und Radsatzwellen bereits alle Risiken auf ein verantwortbares und rechtlich zulässiges Maß beschränkt werden. Geschäftsleitung oder Betriebsleiter werden gegebenenfalls weitere Maßnahmen in eigener Verantwortung ergreifen müssen, um die ihnen obliegende Sicherheitsverantwortung zu erfüllen.

III.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit in Ziffer 6 dieses Bescheides beruht auf § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO.

Das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung überwiegt das Interesse der Adressaten an der aufschiebenden Wirkung der Rechtsbehelfe.

Es wurde bereits dargelegt, dass diese Dokumentations- und Auskunftsmaßnahme nach § 5a Abs. 4 AEG nicht nur dem Primärziel der besseren Versorgung der Aufsichtsbehörden (aber auch der Unternehmen selbst) mit Informationen zur Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens nach § 5 Abs. 2 AEG (bzw. im Falle der Unternehmen zur Wahrnehmung ihrer Verantwortung nach § 4 Abs. 1 i. V. m. §§ 31, 32 AEG) dient, sondern nicht zuletzt mittelbar auch der Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr durch verbesserte Instandhaltung der Radsätze und Wellen und damit dem Schutz von Leben und Gesundheit von Menschen sowie Sachwerten. Bezweckt ist also letztlich der Schutz höchstwertiger Rechtsgüter.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit ist erforderlich, damit diese Schutzzwecke überhaupt in absehbarer Zeit erreicht werden können. Der Aufbau der geforderten Datenbestände wird geraume Zeit in Anspruch nehmen, da viele zehntausend Güterwagen sukzessive in die Werkstätten gefahren werden müssen, um die Daten der Tabelle 1 vollständig zu sammeln und zu dokumentieren. Zu diesem Zweck wurden im Interesse der Halter eigens angemessene Umsetzungsfristen gewährt, so dass der komplette Datenbestand ohnehin erst nach deren Ablauf nutzbar sein wird. Allerdings ist es im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs nicht hinnehmbar, wenn der Laufbeginn dieser Umsetzungsfristen seinerseits durch die Durchführung von Rechtsbehelfsverfahren mit aufschiebender Wirkung um bis zu fünf Jahren (wenn man von einem Gerichtsverfahren von drei Instanzen ausgeht) verzögert wird. Es ist also vorliegend von ganz besonderer Dringlichkeit, mit der Datenerfassung so schnell wie möglich zu beginnen.

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, 53175 Bonn, einzulegen. Der Widerspruch hat gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann die Aussetzung der Vollziehung beim Eisenbahn-Bundesamt oder die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung beim Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln, beantragt werden.

Mit freundlichen Grüßen

