



**Durch öffentliche Bekanntmachung**

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

An alle Eisenbahnverkehrsunternehmen,  
die gemäß § 5 Abs. 1a und Abs. 1e AEG der originären  
Eisenbahnaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt  
unterfallen sowie  
an alle Halter von Eisenbahnfahrzeugen gemäß § 32  
i.V.m. § 5 Abs. 1a) Nr. 1 Buchstabe a) und Buchsta-  
be c) AEG

Bearbeitung: Jörg Schröder

Telefon: (02 28) 98 26-304

Telefax: (0228)9826-9316

e-Mail: Schroeder.J@eba.bund.de  
Ref35@eba.bund.de

internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 09. Juli. 2009

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

Pr.3519 -35xbw/010-0001#004

Betreff: **Tauschintervalle für Abgasturbolader in Fahrzeugen des Typs Regio-Shuttle 1 -RS1-**

Zur Durchführung eines sicheren Eisenbahnbetriebes ergeht folgende

**Allgemeinverfügung**

1. Ab sofort sind in Intervallen von höchstens 360.000 km Fahrzeuglaufleistung die Abgasturbolader in allen Fahrzeugen des Typs Regio-Shuttle 1 (RS1) ausschließlich durch fabrikneue Abgasturbolader zu ersetzen. Diese Ziffer gilt ab sofort für alle Fahrzeuge des Typs RS1, deren Abgasturbolader zum jetzigen Zeitpunkt während einer Fahrzeuggesamtlaufleistung von bis zu 360.000 km betrieben wurden.
2. Fahrzeuge des Typs RS1, die zum jetzigen Zeitpunkt über aufgearbeitete Abgasturbolader verfügen, die während einer Fahrzeuglaufleistung von mehr als 180.000 km seit der letzten Aufarbeitung des Turboladers betrieben wurden, sind sofort außer Betrieb zu nehmen. Die Fahrzeuge dürfen leer zur nächsten geeigneten Werkstatt rollen. Sie sind mit fabrikneuen Abgasturboladern zu versehen. Diese Ziffer gilt für alle Fahrzeuge des Typs RS1, deren Abgasturbolader zum jetzigen Zeitpunkt während einer Fahrzeuggesamtlaufleistung von mehr als 360.000 km betrieben wurden.

Hausanschrift:  
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn  
Tel.-Nr. +49 (02 28) 98 26-0  
Fax-Nr. +49(0228)9826-199

Überweisungen an Bundeskasse Trier  
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken  
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20  
IBAN: DE 81 5900 0000 0059001020 BIG: MARKDEF1590

3. Ich ordne als Notstandsmaßnahme im besonderen öffentlichen Interesse wegen Gefahr im Verzug für Leib und Leben von Menschen gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO die sofortige Vollziehung meiner Entscheidung an.
4. Diese Allgemeinverfügung ergeht kostenfrei.

## Gründe

### I.

In den vergangenen Jahren kam es in zehn Fällen zum Brand von Fahrzeugen des oben genannten Typs. Stets gelangte aufgrund eines Schadens im Abgasturbolader Öl in den Abgasbereich. Das Öl entzündete sich dort und löste den Fahrzeugbrand aus. Werkstofftechnische Untersuchungen haben ergeben, dass ein klassischer Ermüdungsbruch der Turboladerwelle ursächlich war.

Der jüngste Vorfall ereignete sich am 24.06.2009. Das betroffene, mit Personen besetzte Fahrzeug geriet in Brand. Personen wurden nicht verletzt. Aufgrund der Rauchentwicklung mussten, da sich der Vorfall in einem Bahnhof abspielte, fünf Gleise gesperrt werden. Bei einem weiteren Vorfall am 17.6.2009 im Bahnhof Nassenheide brannte das Fahrzeug gänzlich aus. Betroffen waren zwischen 20 und 30 Fahrgäste. Die beschriebenen Fälle zeigen, dass sich das Feuer in den Fahrgastraum ausbreiten kann. Dadurch sind - insbesondere während der Fahrt - erhebliche Gesundheitsschäden für die Fahrgäste durch Rauch und Verbrennungen, gegebenenfalls bis zum Tode, möglich.

Um die Wahrscheinlichkeit der oben genannten Schäden bei den Abgasturboladern und damit der Brandgefahr bei den betroffenen Fahrzeugen zu minimieren, hat es sich als zweckmäßig erwiesen, den Abgasturbolader in regelmäßigen Intervallen gegen einen fabrikneuen Turbolader zu ersetzen. Der Motorenhersteller empfiehlt den Tausch nach einer maximalen Laufleistung von 360.000 km. Dieses Tauschintervall hat sich in der Praxis als zweckmäßig erwiesen. Bei einer Laufleistung von über 360.000 km kann nicht garantiert werden, dass es nicht zu einem Brand kommt, der zu den oben beschriebenen Vorfällen und Personenschäden führen kann. Eine direkte Bauteilkontrolle (z. B. in Form einer Sichtprüfung) ist nach Angabe des Motorenherstellers in der Praxis nicht durchführbar, zumal ein einmalig auftretendes Ereignis bereits durch einen Schaden am Turbolader zu einem Brand führen kann.

Die vergangenen Schadensereignisse bei einem Betreiber haben gezeigt, dass es bei aufgearbeiteten Turboladern stets oberhalb einer Fahrleistung von 180.000 km zu Schäden im Abgasturbolader, aufgrund dessen zum Öleintritt in den Abgasbereich und damit zum Brand kam. Diese Er-

Kenntnisse sind übertragbar auf alle Fahrzeuge dieses Typs, die mit aufgearbeiteten Abgasturbo-ladern ausgestattet sind.

## II.

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

Nach § 5 Abs. 1a Nr.1 Buchstabe a) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist der Bund zuständig für die Eisenbahnaufsicht über die Eisenbahnen des Bundes, und 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, der Adressatin verbindliche Anweisungen zu erteilen.

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

Vorliegend besteht eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit, denn es besteht eine Gefahr für die Gesundheit und das Leben von Menschen.

In der Vergangenheit sind mittlerweile zehn Fahrzeuge wegen Schäden an Abgasturbo-ladern, davon fünf erwiesenermaßen aufgearbeitete Austauschteile, in Brand geraten, zuletzt am 24.06.2009. Bei einem Vorfall am 17.6.2009 brannte ein Fahrzeug völlig aus. Ursache ist augenscheinlich, dass die Austauschwellen ab einer gewissen Laufleistung keine ausreichende Festigkeit aufweisen. Durch Brüche läuft Öl aus, das sich entzündet und den Abgasturbo-lader und infolgedessen das gesamte Fahrzeug in Brand setzen kann.

Angesichts der hoch gefährlichen Situation ist ein weiteres Zuwarten nicht zu verantworten.

In dem Fahrzeug, das am 17.6.2009 ausbrannte, befanden sich bis zu 30 Fahrgäste. Diese konnten zufällig glücklicherweise gerettet werden; es ist jedoch nicht zu erwarten, dass dies in jedem neu auftretenden Fall gelingen würde. Insbesondere während der Fahrt ist eine Rettung der Fahrgäste nur unter stark erschwerten Umständen möglich. Für sämtliche Fahrgäste, die mit den betroffenen Fahrzeugen reisen, besteht mithin eine hohe Gefahr für Leben und Gesundheit.

Es ist damit zu rechnen, dass jederzeit ein neuer Brandfall auftreten kann.

Die vorliegende Maßnahme ist geeignet, erforderlich und angemessen, der Gefahr zu begegnen.

Insbesondere gibt es kein gleich geeignetes milderer Mittel. Die Anordnung unter Ziffern 1 und 2 hält die Adressaten im Grunde lediglich zur Einhaltung der ohnehin gebotenen Mindestsicherheitsanforderungen, wie sie den Herstellervorgaben zu entnehmen sind, an.

Daraus ergibt sich, dass die Maßnahme die Adressaten - insbesondere auch im Hinblick auf den hohen Rang der zu schützenden Rechtsgüter - nicht unzumutbar belastet. Zur Einhaltung der sicherheitsbezogenen Mindestanforderungen waren sie aufgrund ihrer Betreiberverantwortung aus § 4 Abs. 1 AEG und Halterverantwortung aus § 32 AEG ohnehin verpflichtet. Haben sie deren Einhaltung bisher vernachlässigt, ist es nicht unangemessen, sie zur Nachholung des Versäumten zu verpflichten. Eventueller Mehraufwand bei der Umrüstung der Fahrzeuge ist dem Verantwortungsbereich der Adressaten zuzurechnen, weil und soweit diese bisher ihrer diesbezüglichen Pflicht nicht ausreichend nachgekommen sind.

Die Adressaten werden darauf hingewiesen, dass diese Anordnung sie nicht von ihrer alleinigen Sicherheitsverantwortung gemäß § 4 Abs. 1 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 Betriebsleiter werden gegebenenfalls weitere oder schärfere Maßnahmen in eigener Verantwortung ergreifen müssen, um die ihnen obliegende Sicherheitsverantwortung zu erfüllen.

### III.

Da es sich, wie oben dargelegt, um eine Notstandsmaßnahme bei drohenden Nachteilen für Leben und Gesundheit von Menschen i. S. d. § 80 Abs. 2 Nr. 4, Abs. 3 Satz 2 VwGO handelt, erübrigt sich eine gesonderte Begründung für die Anordnung der sofortigen Vollziehung in Ziffer 3.

#### **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. 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.

in Vertretung  
  
Schweinsberg