



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0035-I/PR3/2016  
DVR:0000175

Wien, am 17. August 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Pock und weitere Abgeordnete haben am 17. Juni 2016 unter der **Nr. 9609/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Einhaltung der europäischen Brandschutznorm EN 45545 insbesondere in Schienenfahrzeugen der ÖBB gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Was wurde seit August 2014 seitens des BMVIT hinsichtlich der damals angezeigten Verdachtslage veranlasst?

Die Mitteilung des Herstellers im Jahre 2014 wurde den mit der Genehmigung von Fahrzeugen betrauten Sachverständigen zur Kenntnis gebracht. Da trotz Nachfrage beim angeführten Hersteller der Behörde keine Konkretisierung der beschriebenen Vorwürfe (z.B. welche konkreten Fahrzeuge, Hersteller oder Eisenbahnunternehmen betroffen wären) zur Verfügung gestellt wurden und sohin keine Zuordnung zu konkreten Schienenfahrzeugen möglich war, waren und sind im Sinne der europäischen Vorgaben weitere, zielgerichtete Ermittlungen dazu auch nicht möglich.

Zu den Fragen 2 bis 4:

- Erfüllen inzwischen die Schienenfahrzeuge jener Betreiber, die gesetzlich der Aufsicht des BMVIT unterliegen, in allen Belangen die gesetzlichen Brandschutzanforderungen der EN 45545?
  - a. Wenn nein, wann ist mit deren flächendeckender Umsetzung zu rechnen? (Quartals und Jahreszahl)
  - b. Wenn nein, mit welchem finanziellen Aufwand rechnet das BMVIT um den Brandschutzanforderungen der EN 45545 auf Österreichs Schienenverkehr sicherzustellen?
- Wie wird bei behördlichen Neuzulassungen von Schienenfahrzeugen die Einhaltung der Brandschutzanforderungen der EN 45545 seitens des BMVIT de facto kontrolliert und sichergestellt?
- Was gedenkt das BMVIT zur Abwendung jener Gefahr für Leib und Leben der Fahrgäste und des Zug-Personals zu tun, die entstanden ist und fortbesteht durch die trotz mangelnden vorgeschriebenen Brandschutzes bereits zugelassenen Fahrzeuge?  
(Dabei möge zwischen jenen Fahrzeugen unterschieden werden, die im Inland zugelassen wurden und jenen, die im europäischen Ausland zugelassen, aber im Inland genutzt werden.)

Bei der in der Anfrage zitierten Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI LOC&PAS) (zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 2016/919) handelt es sich um die aktuelle, in Bewilligungsverfahren nachzuweisende technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI).

Die Tatsache, dass die Entwicklung von Schienenfahrzeugen ein langwieriger, kostenintensiver Prozess ist, wird in der TSI LOC&PAS durch Übergangsbestimmungen (siehe insbesondere Kapitel 7) für „Projekte in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium“, für „in Ausführung befindliche Aufträge“ und „Fahrzeuge eines bestehenden Baumusters“ entsprechend berücksichtigt. Gegebenenfalls wären in diesen Fällen die Vorgängerbestimmungen (Entscheidung 2008/232/EG und der Beschluss 2011/291/EU) weiterhin anzuwenden. Gleichzeitig wird die Tatsache, dass Schienenfahrzeuge für eine lange Einsatzdauer konzipiert werden, bei den strengen Vorgaben für Neubaufahrzeuge entsprechend berücksichtigt.

Dieser Systematik liegt auch die Definition von Stand der Technik nach § 9b EisbG zu Grunde, wonach es sich dabei um den auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen

beruhenden Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen handelt, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Weiters sind bei der Bestimmung des Standes der Technik insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

In den Genehmigungsverfahren ist nach dem EisbG zum Beweis, ob das Schienenfahrzeug dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht, ein Gutachten vorzulegen. Hierzu vom bmvit auf der Homepage veröffentlichte Informationen (<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn>) zur „Eisenbahnrechtlichen Genehmigung von Schienenfahrzeugen“ geben insbesondere an, welche Fachgebiete (u.a. Brandschutz) ein derartiges Gutachten abdecken muss. Die prEN 45545 wurde bereits im nationalen Referenzdokument vom 30.1.2012 als anzuwendende Norm notifiziert (vgl. hierzu <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/National%20Reference%20Document%20for%20Austria.pdf>). Die am 22. September 2015 übermittelte und überarbeitete Version des österreichischen nationalen Referenzdokumentes sollte demnächst von der Europäischen Eisenbahnagentur veröffentlicht werden.

Im Anwendungsbereich des 8. Teils des Eisenbahngesetzes darf die Behörde (in Umsetzung von Artikel 16 der Interoperabilitätsrichtlinie) keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung erfolgt sind. Wenn ein Mitgliedstaat feststellt, dass ein Fahrzeug den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so können nach den Vorgaben des Unionsrechtes (Artikel 19 der Interoperabilitätsrichtlinie) zusätzliche Prüfungen verlangt werden. Für eine derartige Prüfung müssen aber konkrete Anhaltspunkte vorliegen, die der Kommission bzw. den anderen Mitgliedstaaten im hierzu festgelegten Verfahren auch inhaltlich mitzuteilen sind.

Die Überlegung, dass unter bestimmten Voraussetzungen ein Fahrzeug selbst dann neu in Betrieb genommen werden darf, wenn es den allerneuesten Spezifikationen nicht entspricht, gilt umso

mehr für den Weiterbetrieb. Wie auch bei anderen Verkehrsträgern (z.B. Straßenverkehr) ist es rechtlich nicht geboten, mit jeder Änderung von technischen Spezifikationen alle zum Zeitpunkt der Erlassung der Norm bestehenden Schienenfahrzeuge außer Betrieb zu nehmen, bis die vollständige Anpassung an den aktuellen Normenstand abgeschlossen wurde (sofern eine solche Umrüstung technisch überhaupt möglich ist).

Nach § 19 Abs. 3 EisbG ist ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdielen auf Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen unter anderem verpflichtet, die Schienenfahrzeuge unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

In diesem Sinne werden und wurden von den Eisenbahnunternehmen auch laufend Umrüstungen an Fahrzeugen vorgenommen. Diese Maßnahmen orientieren sich aber im Sinne der obigen Definition von Stand der Technik am Verhältnis von bewirktem Nutzen und damit verbundenen Aufwand, sodass in aller Regel im Zusammenhang mit Brandschutz bei Bestandsfahrzeugen zunächst die Bestuhlung (größte potenzielle Brandquelle im Fahrgastraum) getauscht wird, Branddetektoren, Notsprechstellen oder Notbremsüberbrückungen installiert werden bzw. überhaupt gleich ein Wechsel auf eine modernere Fahrzeugflotte erfolgt. Auch Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber zur Detektierung von möglichen Gefahren außerhalb des Fahrgastraumes sind hierbei relevant (z.B. Heißläuferortungsanlagen, Festbremsortungsanlagen, Zuglauf-checkpoints).

Seitens der Obersten Eisenbahnbehörde wurden seit 2011 keine Ausnahmegenehmigungen erteilt bzw. die TSI LOC&PAS oder Teile hiervon in Genehmigungsverfahren für nicht anwendbar erklärt. In den Verfahren wurden vielmehr jeweils die erforderlichen Nachweise in Form von EG-Prüferklärungen und EG-Prüfbescheinigungen sowie Gutachten nach § 32a Abs. 3 EisbG vorgelegt, in denen die Einhaltung der gesetzlichen Voraussetzungen nachgewiesen wurde.

Die überwiegende Zahl der im Betrieb befindlichen Personenfahrzeuge im Schienengüterverkehr ist nicht nach der TSI LOC&PAS 2014 gebaut und entspricht nach der Rechtslage trotzdem den

gesetzlichen Brandschutzanforderungen. Wie oben dargestellt, ist eine ständige Anpassung von Bestandsfahrzeugen an alle neuen Normen nicht zumutbar und sowohl rechtlich als auch in fachlicher Hinsicht nicht erforderlich. Sehr wohl wird von Eisenbahnunternehmen aber gefordert, im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems durch qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie durch zur Erreichung dieses Ziels erstellte Pläne und Verfahren, entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Nach dem Stand der Technik muss das Hauptaugenmerk bei Umrüstungen, die aufgrund von Übergangsbestimmungen nicht ohnehin zwingend erfolgen müssen, aber auf solchen Maßnahmen liegen, die im Hinblick auf den notwendigen Aufwand den jeweils größten Nutzen für die Sicherheit ergeben. Bei der Umrüstung sind dabei natürlich nicht nur die Sicherheitsziele des Brandschutzes, sondern insbesondere bei Fahrzeugteilen auch die primären Eigenschaften wie Festigkeit, Feder- und Dämpfungs-eigenschaften, Lebensdauer sowie Entgleisungssicherheit zu berücksichtigen.

Es ist daher auch nicht absehbar, bei welchen der bestehenden europäischen Schienenfahrzeugen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienssten in Österreich eingesetzt werden könnten, vor einer allfälligen Außerbetriebnahme die Drehgestelle umgerüstet werden sollen. Dementsprechend liegt auch keine Abschätzung der Kosten für den Umbau all dieser Schienenfahrzeuge vor.

Mag. Jörg Leichtfried

