

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 W i e n

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0004-I/PR3/2019

7. Mai 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Cox, Kolleginnen und Kollegen haben am 25. März 2019 unter der **Nr. 3137/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Zulassung und Sicherheitsüberwachung von Schienenfahrzeugen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Sind Sie Ihrer Rechtspflicht laut Gutachten von Univ. Prof. Dr. Alois Birklbauer zur Anzeige des Fehlverhaltens der zuständigen BMVIT-Beamten (Delikt des Missbrauchs der Amtsgewalt gem. § 302 StGB) an die Staatsanwaltschaft nachgekommen?*
  - a. *Wenn ja, wann?*
  - b. *Wenn nein, mit welcher rechtlichen Begründung?*
- *Welche konkreten Veranlassungen haben Sie im Hinblick auf die Ihnen mit Brief der BA-TEGU Gummitechnologie GmbH vom 18.06.2018 mitgeteilten Hinweise auf Brandschutzmängel bei den auf dem österreichischen Schienennetz eingesetzten Zügen getroffen und zu welchen Ergebnissen hat dies geführt?*

In rechtlicher Hinsicht darf ich zunächst anmerken, dass die EN 45545-2:2013 vom Europäischen Komitee für Normung herausgegeben wurde. Derartige Technische Normen von Normungsorganisationen werden rechtlich erst dadurch verbindlich, dass diese durch Rechtsnormen (Gesetze, Verordnungen, im konkreten Fall durch die ab 1. Jänner 2015 geltende Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union; kurz: TSI LOC&PAS) für verbindlich erklärt werden. Die Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (kurz: TSI SRT) verweist hinsichtlich der Brandschutzanforderungen auf die TSI LOC&PAS.

In der TSI LOC&PAS wird unter Punkt 7.1.1.5 hinsichtlich der Brandschutzanforderungen festgelegt, dass für eine Übergangsphase neben der EN 45545-2:2013 noch sechs andere konkret angeführte technische Normen von nationalen Normungsorganisationen weiterhin herangezogen werden können. Weitere Übergangsregeln gelten für Fahrzeuge eines bestehenden Baumusters (Punkt 7.1.1.2.4) und Projekte in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium (Punkt 7.1.1.2.3).

In der EN 45545-2:2013 selbst findet sich die Vorgabe, dass bestimmte Anforderungen der technischen Norm nur dann erfüllt werden müssen, wenn derartige Produkte am Markt auch tatsächlich verfügbar sind.

Zum angesprochenen Anlassfall darf ich nachstehendes ausführen:

Im August 2014 wurde der Obersten Eisenbahnbehörde berichtet, dass **in Deutschland** bei der Genehmigung von Fahrzeugen unzulässige Bauteile zugelassen wurden, obwohl die Produkte der Einschreiterin den gesetzlichen normativen Anforderungen entsprächen. Eine fernmündliche Nachfrage bei der Einschreiterin, welche Fahrzeuge hievon konkret betroffen seien, damit die deutsche Genehmigungsbehörde informiert werden kann, hat jedoch keine verwertbaren Antworten ergeben. Es konnten daher nur die Amtssachverständigen der Obersten Eisenbahnbehörde informiert werden, um die Hinweise bei Gutachten in allfälligen Genehmigungsverfahren entsprechend berücksichtigen zu können.

Die Einschreiterin hat dann im September 2016 weitere Unterlagen vorgelegt, mit denen die Vorwürfe auf unbestimmte in Österreich genehmigte Schienenfahrzeuge ausgedehnt wurden und auf behördliche Nachfrage eine bestimmte Baureihe bezeichnet. Im Rahmen einer Besprechung im Dezember 2016 wurde vorgebracht, dass diese Genehmigung aufgrund einer unrichtigen Bestätigung erteilt worden sei, weil der Fahrzeughersteller wider besseres Wissen die mangelnde Verfügbarkeit derartiger Bauteile im Sinne der EN 45545-2:2013 behauptete. Mit Schreiben vom Jänner 2017 wurden dann einzelne Angaben geliefert, im Wesentlichen aber die Vorlage der zuvor zugesicherten Nachweise über die unrichtige Bestätigung wegen des „gesetzlichen und hausüblichen Kunden-Datenschutzes“ abgelehnt.

Der Hersteller gab in weiterer Folge auf Nachfrage der Obersten Eisenbahnbehörde an, auch im Hinblick der Übergangsbestimmungen der aktuellen TSI (die Anträge wurden vom Hersteller im April 2013 unter Hinweis auf den Vertragsabschluss im Februar 2013 eingebracht) die Anträge auf die vorher geltenden TSI, also auf den Beschluss 2011/291/EU und die Entscheidung 2008/163/EG gestützt zu haben und für die Beurteilung der Brandschutzerfordernisse der betreffenden Bauteile daher die in der aktuellen TSI angeführte nationale Norm, nicht aber die harmonisierte Europäische Norm EN 45545-2:2013 herangezogen zu haben.

Die durchgeführten behördlichen Ermittlungen, denen auch ein Amtssachverständiger für Schienenfahrzeugtechnik beigezogen wurde, haben daher klar ergeben, dass der EG-

Prüferklärung und der EG-Prüfbescheinigung gar keine falschen Annahmen bzw. falschen Angaben über die Lieferbarkeit bestimmter Bauteile zu Grunde gelegt wurden, und die Anschuldigungen der Einschreiterin sich daher als unzutreffend erwiesen haben.

Nach der Rechtslage ist durch die Behörde eine beantragte Genehmigung für ein Schienenfahrzeug zu erteilen, wenn dieses allen durch die Rechtslage (Gesetze, Verordnungen einschließlich einschlägiger Unionsrechtsakte) vorgegebenen Voraussetzungen entspricht.

Zum vorgelegten Gutachten von Univ.-Prof. Dr. Alois Birklbauer ist festzuhalten, dass sich dieses ausdrücklich nur auf den dem Gutachten vorangestellten, durch den Gutachter ungeprüft von der Einschreiterin übernommenen Sachverhalt bezieht. Auch werden weder in diesem (strafrechtlichen) Gutachten noch in den darin zitierten anderen Gutachten die oben angeführten (eisenbahntechnischen) Unionsrechtsakte, die ausdrücklich unterschiedliche Nachweise zulassen, berücksichtigt. Das Gutachten geht daher letztlich von einem unrichtigen Sachverhalt und – außerhalb des Strafrechts – auch von einer unrichtigen Rechtslage aus.

Überdies trifft die Ansicht nicht zu, dass Schienenfahrzeuge, die hinsichtlich der Brandschutzanforderungen nicht entsprechend der EN 45545-2:2013, sondern nach einer anderen durch Unionsrechtsakte für verbindlich erklärte Norm geprüft wurden, „Brandschutzmängel“ aufweisen würden.

Ing. Norbert Hofer

