

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

andreas.reichhardt@bmvit.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0011-I/PR3/2019

20. August 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Cox, Kolleginnen und Kollegen haben am 27. Juni 2019 unter der **Nr. 3799/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Zulassung und Sicherheitsüberwachung von Schienenfahrzeugen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Handelte es sich bei dem in der Anfragebeantwortung erwähnten „Anlassfall“ um das Schienenfahrzeug Siemens Desiro, das als City-Jet von den ÖBB betrieben wird? Wenn ja, ist Ihnen die im bmvit aufliegende Siemens-Präsentation „Aktuelle Anwendung der EN 45545 unter Berücksichtigung der Übergangsfristen“ aus dem Jahr 2015 bekannt, derzu folge für den Siemens Desiro eine Zulassung nach EN 45545-2 beantragt wurde? Was findet sich dazu im d.a. Zulassungsakt?*

Es trifft zu, dass es sich beim „Anlassfall“ um das angeführte Schienenfahrzeug handelt. Beurteilungsgegenstand im Genehmigungsverfahren sind aber nur die von der Antragstellerin zum Antragsinhalt erhobenen Unterlagen im Sinne des § 32a EisbG sowie der §§ 103 bis 105 EisbG, also einschließlich der von der benannten Stelle erstellten Dokumente. Allenfalls außerhalb des Genehmigungsverfahrens gegenüber Kunden oder potentiellen Lieferanten getätigte Aussagen sind im Genehmigungsverfahren nicht beachtlich.

Zu Frage 2:

- *Ihnen liegt die „Gutachterlich Stellungnahme (280213)“ von RA Dr. Fabian Heyle vor, die auf den Seiten 10 und 51 ff begründet, warum hinsichtlich flexibler Metall-/Gummi-Komponenten die Bezugnahme auf die nationale Norm auch im Anwendungsbereich der von Ihnen zum „Anlassfall“ angezogenen TSI LP CR 2011 unzulässig ist. Heyle widerspricht damit der in der Anfragebeantwortung geäußerten Rechtsansicht, die Anwen-*

dung der nationalen Norm sei zulässig gewesen. Was konkret ist Ihrer Ansicht nach an der erwähnten Begründung des RA Dr. Heyle unrichtig?

Der Obersten Eisenbahnbehörde liegt eine „gutachterliche Stellungnahme (V180213)“ von Dr. Fabian Heyle vom 13. Februar 2018 mit dem Titel „Rechtliche Auswirkungen von Verstößen beim brandschutztechnischen Konformitätsnachweis nach EN 45545-2 hinsichtlich flexibler Metall-/Gummikomponenten im Zuge von behördlichen Zulassungen von Schienenfahrzeugen in Deutschland und in der EU“ vor. Diese gutachterliche Stellungnahme geht nur auf die deutsche Rechtslage näher ein und erstreckt die Ausführungen zur deutschen Rechtslage automatisch auch auf Österreich. So wird bei den Rechtsgrundlagen auf die TEIV (deutsche Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung), die EBO (deutsche Eisenbahn-Bau- und Betriebsverordnung) und die BOStrab (deutsche Straßenbahn-Bau- und Betriebsverordnung) Bezug genommen. Diese deutschen Verordnungen gelten definitiv nicht in Österreich und gehen über die unionsrechtlichen Vorgaben hinaus. In Österreich ist grundsätzlich österreichisches Recht anzuwenden. Für den Bereich der Straßenbahnen existieren nicht nur keine Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, sondern sind Straßenbahnen einschließlich U-Bahnen vom Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie 2016/979 überhaupt ausgenommen.

Zu Frage 3:

- *Das EisbG verlangt für jeden Teil eines Fahrzeuges, den „Stand der Technik“. Ist dem bmvit nach Aktenlage oder sonstiger Kenntnis bekannt, dass R9 nach Definition in Tabelle 5 ÖNORM EN 45545-2 Stand der Technik im Brandschutz von M1-Komponenten ist?*

Für „Stand der Technik“ findet sich in § 9b EisbG eine klare Definition, wobei die Genehmigungsvoraussetzungen ausdrücklich auf den Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrags verweisen. Ob eine Norm den Stand der Technik für einen bestimmten Zeitpunkt wiedergibt, kann daher nur bei Angabe des konkreten Standes einer Norm (zB ÖNORM EN 45545-2: 2016 03 01) angegeben werden.

Zu den Fragen 4 bis 7:

- *Wann hat das bmvit seit 2013 für welche Schienenfahrzeuge eine Bauarten- und/oder eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt?*
In der Beantwortung wird höflich ersucht zu trennen zwischen den der TSI LOC&PAS unterliegenden (TEN-)Fahrzeugen und jenen des NoTEN-Bereichs (Straßenbahnen, U-Bahnen), die das bmvit im Auftrag von Landesbehörden zugelassen hat.
- *Waren in jedem dieser Fahrzeuge Mi-Komponenten in "R9"-Qualität eingebaut? Wenn nein, mit welcher rechtlichen Begründung hat das bmvit diese Fahrzeuge trotzdem für den Einsatz im öffentlichen Verkehr zugelassen?*
- *Wurde in jenen Fällen, wo sich der Antragssteiler auf die Ausnahmebestimmung gemäß 4.7 ÖNORM EN 45545-2 berufen hat, jeweils das von 4.7 ÖRNORM 45545-2 geforderte Bewertungsgutachten vorgelegt? Wenn ja, über welche einschlägige SV-Befugnis verfügte der Gutachter?*
- *Mit welcher rechtlichen Begründung wurden seit 2013 vom bmvit Schienenfahrzeuge zum Einsatz im öffentlichen Verkehr zugelassen, deren Mi-Komponenten nicht nach CEN/TS 45545-2 oder EN 45545-2 brandgeschützt waren bzw. sind?*

Für andere als die angesprochene Baureihe Desiro ML (4744 und 4746) wurden nach 2013 in Österreich keine österreichischen Bauartgenehmigungen bzw. Betriebsbewilligungen erteilt,

sondern fallen diese unter die Bestimmung des § 41 EisbG („Ausländische Rechtsakte“). Daneben fielen lediglich Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren an, bei denen lediglich Änderungen an bestehenden Fahrzeugen ohne jeden Zusammenhang mit den gegenständlichen Komponenten genehmigt wurden (zB Nachrüstung von bestehenden Fahrzeugen mit zusätzlichen Zugsicherungssystemen) sowie Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren für Güterwagen und Zweiwegefahrzeuge.

Die Frage nach der Genehmigung von Fahrzeugen des „NoTEN-Bereiches“ (Straßenbahnen, U-Bahnen) durch die Oberste Eisenbahnbehörde nimmt offenbar Bezug auf § 5 Abs. 2 des deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetzes, wonach die Länder und der Bund miteinander vereinbaren können, die Eisenbahnaufsicht, die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen sowie die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen ganz oder teilweise dem Bund zu übertragen. Eine derartige Regelung ist der österreichischen Rechtsordnung aber fremd und wurden daher auch von der Obersten Eisenbahnbehörde keine Genehmigungen für Fahrzeuge von Straßenbahnen einschließlich U-Bahnen erteilt, da hiefür nach § 12 EisbG der Landeshauptmann zuständig ist.

Zu Frage 8:

- *Ist Ihnen als Oberster Eisenbahnbehörde bekannt, dass die ÖBB Technische Services GmbH in der Instandhaltung ihrer älteren Fahrzeuge keine „R9“-M1-Komponenten als Ersatzteile einbaut, weil sie die Rechtsansicht vertreibt, dazu gemäß Punkt 4.6.1 der ÖNORM EN 45545-2 nicht verpflichtet zu sein?*

Die ÖBB-Technische Services GmbH hat im Hinblick auf die gegenständliche Anfrage mitgeteilt, dass R9-M1 Komponenten bei Bestandsfahrzeugen, die nach einer alten Normenlage gefertigt wurden, nicht eingebaut werden, und dazu die Rechtsansicht vertreten, dass sie gemäß Punkt 4.6.1 der ÖNORM EN 45545-2 nicht dazu verpflichtet ist und die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes eine Anpassung nicht erfordert.

Seitens des damit befassten Amtssachverständigen wurde hiezu angemerkt, dass der Einbau von Bauteilen, die nicht durch den Fahrzeugherrsteller für das jeweilige Fahrzeug vorgesehen sind, erst nach einer Überprüfung im Sinne der geltenden Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009, in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136, zulässig wäre. Hiebei ist das Risiko hinsichtlich der Auswirkungen der Primärfedern von Schienenfahrzeugen auf Verletzung des Lichtraumes (Kollision mit anderen Fahrzeugen oder Infrastruktur), Veränderung der Fahrdynamik, Entgleisungssicherheit, Lärmemission usw. ungleich größer als das Risiko dieser Bauteile hinsichtlich des Brandschutzes, zumal in Europa kein Fall bekannt ist, bei dem sich Gummi-Metallteile im Unterflurbereich von Eisenbahnen entzündet haben und die damit verbundene Brandlast oder Rauchentwicklung zu einer zusätzlichen Gefährdung von Fahrgästen, Zugpersonal oder anderen Personen geführt hat.

Zu den Fragen 9 und 10:

- *Sind Sie ebenso wie die ÖBB Technische Services GmbH der Rechtsansicht, dass eine unverbindliche technische Norm wie die ÖNORM EN 45545-2 die ÖBB von der Vorschrift des EisbG und der RL 2008/57 entpflichten kann, wonach Fahrzeuge generell dem „Stand der Technik“ und den Grundlagen gemäß Anhang III IO-RL 2008/57 entsprechen müssen?*

- *Erkennen Sie als Eigentümervertreter in der von den ÖBB offenbar gelebten Ersatzteil-Praxis neben dem Gefährdungspotential für Passagiere und Personal ein vermögensrechtliches Haftungspotential für die ÖBB und damit den Steuerzahler? Wenn ja, was gedenken Sie dagegen zu tun?*

Die ÖBB-Technische Services GmbH hat im Hinblick auf die gegenständliche Anfrage mitgeteilt, dass sie die Rechtsnorm anzuwenden hat und sich im Bereich des zulässigen Anwendungsbereichs des Eisenbahngesetzes bewegt.

Nach dem Eisenbahngesetz, durch das auch die Eisenbahn-Sicherheitsrichtlinie umgesetzt wurde, ist der Stand der Technik sowie die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen im Genehmigungsverfahren (vgl. §§ 31f, 101, 103 EisbG) nachzuweisen. Bereits im Betrieb befindliche Fahrzeuge brauchen aber nicht laufend nach dem sich ständig ändernden Stand der Technik umgebaut zu werden. Änderungen der Schienenfahrzeuge sind nur erforderlich, wenn dies die Sicherheit und Ordnung erfordert (vgl. §§ 19 und 173 Abs. 2 EisbG).

In diesem Zusammenhang darf auf die Beantwortung der schriftlichen parlamentarische Anfrage Nr. 9609/J von 17. August 2016 verwiesen werden.

Zu Frage 11:

- *Inwieweit haben - sollte der dem Birklbauer-Gutachten unterlegte Sachverhalt doch richtig sein - jene Beamte, die hier in Frage kommen, amtsmissbräuchlich gehandelt zu haben, an der Beantwortung unserer Anfrage mitgewirkt?*

Bei der Beantwortung von parlamentarischen Anfragen wird größter Wert auf inhaltliche Richtigkeit gelegt und werden daher vor der Beantwortung jeweils die bezughabenden Verwaltungsakten sowie nach Möglichkeit auch all jene Personen, die diese Akten geführt haben, beigezogen. Im konkreten Fall war zum Zeitpunkt der Beantwortung jener Beamte, der das Genehmigungsverfahren für die gegenständlichen Fahrzeuge durchgeführt hat, aber bereits in den Ruhestand getreten und konnte dementsprechend nicht beigezogen werden.

Mag. Andreas Reichhardt

