

3799/J XXVI. GP

Eingelangt am 27.06.2019

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Stephanie Cox, BA, Kolleginnen und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend „Zulassung und Sicherheitsüberwachung von Schienenfahrzeugen“**

Begründung

Ihrem Amtsvorgänger Ing. Hofer wurden 2018 in der parlamentarischen Anfrage (3137/J) betreffend „Zulassung und Sicherheitsüberwachung von Schienenfahrzeugen“ zwei Fragen zum Thema Brandschutzvorschriften bei Schienenfahrzeugen vorgelegt. Die schriftliche Anfragebeantwortung ist nicht auf die präzisen Fragen eingegangen.

Zusammengefasst hat Ing. Hofer geantwortet: Der Herrn Prof. Birklbauer zur Begutachtung vorgelegte Sachverhalt sei falsch (und damit auch seine rechtliche Beurteilung als Amtsmissbrauch), weil das Fahrzeug des Anlassfalls im April 2013 zur Zulassung eingereicht worden sei. Deshalb wäre zulässigerweise die nationale Norm herangezogen worden und nicht die (erst später) in Kraft getretene EN 45545-2:2013. Dies habe der Hersteller auf Nachfrage dem bmvit mitgeteilt und der beigezogene Amtssachverständige habe dies als richtig bestätigt.

Dies beziehe sich laut Anfragebeantwortung (3041/AB) nicht auf den Inhalt des im bmvit aufliegenden konkreten Zulassungsakts, sondern nur auf Hörensagen. Es verkennt jedenfalls die Gesetzeslage, die da ist wie folgt:

- 1) Im Zulassungsverfahren für jene Schienenfahrzeuge, die auf TEN-Strecken (Transeuropäische Netze) eingesetzt werden sollen, waren zum damaligen Zeitpunkt innerhalb der EU anzuwenden:
 - a. **Interoperabilitäts-Richtlinie 2008/57**
Diese fordert in Anhang III
 - „*Die Auslegung der ... Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkung von Feuer und Rauch im Fall eines Brandes in Grenzen halten*“ (1.1.4.)
 - „*Die Auswahl, die Verarbeitung und die Verwendung dieser Werkstoffe müssen eine gesundheitsschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen halten*“ (1.3.2)
 - „*In Zügen ... verwendete Werkstoffe müssen eine umweltschädliche oder - gefährdende Rauch- und Gasentwicklung, insbesondere im Falle eines Brandes, verhindern*“ (1.4.2)

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

b. **TSI LP CR 2011 (Beschluss 2011/291/EU)**

Diese, der vorgenannten IO-RL in der Rechtshierarchie untergeordnete Verordnung der EU-Kommission fordert in Punkt 4.2.10.2 „Werkstoffanforderungen“:

„Dieser Abschnitt ergänzt 4.2.5.1 „Werkstoffeigenschaften für Fahrzeuge“ der TSI SRT für konventionelle Fahrzeuge. Neben den Bestimmungen der TSI SRT (die auf die TSI RST HS verweisen) und von EN 45545-2, deren Veröffentlichung noch aussteht, ist es auch zulässig, die Anforderungen in Bezug auf die Eigenschaften von Werkstoffen, die das Verhalten bei Feuer bestimmen, und die Auswahl der Bauteile durch Verifizierung der Konformität im Einklang mit TS 45545-2:2009 zu erfüllen, wobei die geeignete Betriebskategorie gemäß TS 45545-1:2009 anzuwenden ist.“

Dieser Wortlaut ist eindeutig: Die Werkstoffanforderungen können demzufolge nach Wahl des Antragstellers entweder gemäß TSI SRT (2008/163/EG), oder gemäß EN 45545-2, oder gemäß CEN/TS 45545-2:2009 erfolgen. Die Antragsteller konnten sich nach dieser Rechtslage für eine dieser Bestimmungen entscheiden, waren aber dann an diese Festlegung in jeder Weise gebunden.

- 2) Bei dem von Ing. Hofer erwähnten Anlassfall handelt es sich offensichtlich um das Siemens Fahrzeug Siemens Desiro „City Jet“ für die ÖBB. Nach der Siemens-eigenen Angabe in der Präsentation „Aktuelle Anwendung der EN 45545 unter Berücksichtigung der Übergangsfristen“ aus dem Jahr 2015 ergibt sich, dass sich Siemens bei der Zulassung dieses Fahrzeugs für die Anforderungen der EN 45545-2 entschieden hat. Dies widerspricht der Darstellung Ing. Hofers, wonach sich der Hersteller auf eine nationale Norm berufen hätte. Die EN 45545-2 fordert im Unterschied zur nationalen Norm (DIN 5510) von M1-Komponenten die Brandschutzqualität „R9“, oder kurzgesagt, brandgeschützte Drehgestelle.

Das bmvit hat laut Anfragebeantwortung bei seiner Recherche nicht Einsicht in den Zulassungsakt genommen, sondern bloß den Hersteller gefragt.

- 3) In dem Ing. Hofer am 13.062918 übermittelten Rechtsgutachten von RA Dr. Fabian Heyle ist ausführlich begründet, warum auch vor Inkrafttreten der EN 45545 der Brandschutz für solche Drehgestell-Bauteile (M1-Komponenten) nicht nach der nationalen Norm DIN 5510 beurteilt werden darf (Seite 10, Kurzbegründung zur Frage 1: „da die DIN 5510-2 nicht den Status einer NNTR besitzt und TSI aufgrund Art. 5 (8) IO-RL I nicht auf nationale Normen verweisen dürfen.“ und ausführlicher auf Seiten 51 ff)
- 4) Die gegen das Birklbauer-Gutachten vorgebrachte Begründung, es sei die nationale Norm und nicht die EN 45545 anzuwenden gewesen, ist dreifach falsch:
 1. weil der genannte Hersteller die damalige Zulassung nicht nach nationaler Norm, sondern nach EN 45545 beantragt hat (was sich aus der dem bmvit übergebenen Siemens-Präsentation ergibt und sich - vor allem - aus dem Zulassungsakt des bmvit ergeben müsste) und
 2. weil damals in Bezug auf M1-Komponenten eine Berufung auf die nationale Norm rechtlich unzulässig gewesen wäre (siehe Heyle-GA) und

3. weil die DIN 5510-2 überhaupt keine Brandschutzanforderung an flexible Metall-/Gummikomponenten für Drehgestelle enthält und insofern der ausdrücklichen Anforderung des Richtlinien-Gesetzgebers widerspricht, der im Anhang III (siehe die oben zu 1) b. genannten Zitate) ausdrücklich für alle Fahrzeugkomponenten die Verwendung von Werkstoffen verbietet, die nicht brand- und rauchemissionsgeschützt sind.

Um Fehlinterpretationen hintanzuhalten sei darauf verwiesen, dass es der Verwaltung - und damit auch der EU-Kommission per TSI - nicht erlaubt ist, gesetzliche Vorgaben abzuschwächen. Es hat daher immer die oberste Hierarchie im Rechtssystem, das Gesetz, Vorrang, hier die IO-RL 2008/57. Deren Anhang III ist auch unverändert in das österreichische EisbG übernommen worden:

Grundlegende Anforderungen

§ 93. Die grundlegenden Anforderungen sind jene Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG angeführt sind.

Das EisbG verweist zum Brandschutz auf keine technische Norm, sondern fordert (§ 32 a EisbG) für das gesamte Fahrzeug den „Stand der Technik“, wie er in § 9b EisbG definiert ist. Ein Fahrzeug, das diesem Stand der Technik nicht entspricht, darf nicht zum Einsatz im öffentlichen Verkehr zugelassen werden.

Die geltenden Brandschutzanforderungen für Schienenfahrzeuge dienen dem Schutz der Fahrgäste und des Zugpersonals. Diese Sicherheitsvorschriften sind vom Verkehrsminister als oberste Eisenbahnbehörde zu überwachen. Ein behördliches Wegschauen bei Brandschutzmängeln gefährdet rechtswidrig Leib und Leben der Menschen im Zug.

Die unterfertigten Angeordneten stellen daher folgende

Anfrage

- 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, derzufolge für den Siemens Desiro eine Zulassung nach EN 45545-2 beantragt wurde? Was findet sich dazu im d.a. Zulassungsakt?
- 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 Anwendung der nationalen Norm sei zulässig gewesen. Was konkret ist Ihrer Ansicht nach an der erwähnten Begründung des RA Dr. Heyle unrichtig?
- 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?

4) 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.

5) Waren in jedem dieser Fahrzeuge M1-Komponenten in „R9“-Qualität eingebaut?

Wenn nein, mit welcher rechtlichen Begründung hat das bmvit diese Fahrzeuge trotzdem für den Einsatz im öffentlichen Verkehr zugelassen?

6) Wurde in jenen Fällen, wo sich der Antragssteller 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?

7) Mit welcher rechtlichen Begründung wurden seit 2013 vom bmvit Schienenfahrzeuge zum Einsatz im öffentlichen Verkehr zugelassen, deren M1-Komponenten nicht nach CEN/TS 45545-2 oder EN 45545-2 brandgeschützt waren bzw. sind?

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 vertritt, dazu gemäß Punkt 4.6.1 der ÖNORM EN 45545-2 nicht verpflichtet zu sein?

9) 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?

10) 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?

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?