

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-4966 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

Per E-Mail: e1@bmk.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2021-0.046.635	Rp 26672/02/2021/DD/Sa	4966	2.3.2021
22.1.2021	Dr. Daniela Domenig		

Entwurf einer Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Lärmzulässigkeit von Schienenfahrzeugen (Schienenfahrzeuglärmverordnung - SchLV 2021); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs einer Verordnung über die Lärmzulässigkeit von Schienenfahrzeugen (Schienenfahrzeuglärmverordnung - SchLV 2021) und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

Allgemein:

Besonders kritisch bewertet werden die Übergangs- und Schlussbestimmungen. Der vorliegende Entwurf bietet keinen ausreichenden Bestandsschutz für ältere Fahrzeuge, speziell bei „wesentlichen Umbauten“.

Zu den Bestimmungen im Detail:

Zu § 3 - Nebenfahrzeuge

Die Formulierung „Der Eigenantrieb dient im Wesentlichen der eigenen Fortbewegung für Arbeits-, Überstell- und Verschiebfahrten.“ könnte aus Sicht der Praxis zu Fehlinterpretationen führen. Wir schlagen daher vor, diesen Satz zu streichen.

Um den Geltungsbereich der Verordnung klar darzustellen sollte nachfolgender Satz eingefügt werden: „Bei Nebenfahrzeugen fallen ausschließlich Überstellfahrten mit Eigenantrieb oder gezogen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung.“

Zu § 5 - Straßenbahnfahrzeuge

§ 5 SchLV 2021 definiert Straßenbahnfahrzeuge als Schienenfahrzeuge, die ausschließlich auf Straßenbahnen (§ 5 EisbG) betrieben werden. Die Einführung eigener Grenzwerte für Straßenbahnfahrzeuge in Anlage 2 sowie die damit verbundene gesonderte Aufnahme der entsprechenden Begriffsdefinition wird begrüßt. Wir weisen jedoch darauf hin, dass mehrere

Eisenbahnunternehmen systemübergreifende Betriebsarten mit straßenbahnähnlichen Fahrzeugen durchführen, die gemäß ihrer Konzession nicht als Straßenbahnen iSd § 5 EisbG gelten.

Die Ausdehnung des „Lärmbonus“ der Anlage 2 auf solche Schienenfahrzeuge, die gem. § 86 Abs. 2 Z 4 EisbG vom Anwendungsbereich des 8. Teils des EisbG über die Interoperabilität und somit auch von der sogenannten „TSI Lärm“ ausgenommen sind, ist systematisch geboten, da in Anlage 2 die Schalldruckpegel-Grenzwerte „an das Niveau der TSI Lärm“ angepasst werden (siehe Erläuterungen).

Die derzeit übliche Bauweise bei Fahrzeugen der Kategorie C-III und C-IV der EN 15227 (2020) sieht einen im Bereich der Fahrwerke liegenden Motor vor, der nicht - wie bei Vollbahnfahrzeugen - mit einer entsprechenden Schallkapselung ausgestattet werden kann, dies insbesondere bei Niederflerbauweise. So kann z.B. der in der Anlage 2 in der Kategorie „Fahrversuch“ festgelegte Außenschalldruckpegel von 80 dB von diesen Fahrzeugen nicht erfüllt werden. Auch aus diesem Grund bedarf es daher einer Erweiterung der Anlage 2 um Schienenfahrzeuge iSd § 86 Abs. 2 Z 4 EisbG.

Es ist weiters nicht nachvollziehbar, warum nur die Fußnote 4 in der Anlage 2 im Fall des Außenschalldruckpegels und die Fußnote 5 beim Innenschalldruckpegel angeführt wurde. Wir schlagen vor, beide Bauarten in eine Fußnote zusammenzufassen oder die Kategorie „Fahrversuch“ mit dem Inhalt der Fußnoten zu ergänzen.

Zusammenfassend wird daher angeregt, § 5 anzupassen und einen § 5a neu einzufügen sowie Anlage 2 abzuändern:

Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnsysteme

§ 5: Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnsysteme sind Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2020) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen.

Niederflerbauweise

§ 5a: In Niederflerbauweise gebaute Fahrzeuge sind Fahrzeuge gemäß § 5, die in ihrer Konstruktion für einen stufenlosen Einstieg der Fahrgäste vorgesehen sind.

Anlage 2:

Fahrzeuggattungen	Außenschalldruckpegel		Innenschalldruckpegel	
	Standversuch	Fahrversuch	Standversuch	Fahrversuch
Elektrische Triebwagen Und elektrische Triebzüge	65	80 ⁴⁾	64	74 ⁵⁾

4) bei Straßenbahnfahrzeugen in Hochflurbauweise bei Fahrzeugen gemäß § 5 und bei Fahrzeugen gemäß §5a

für $v \leq 70$ km/h: +1 dB(A), für 70 km/h < $v \leq 80$ km/h: + 2 dB(A)

5) bei Straßenbahnfahrzeugen in Niederflurbauweise bei Fahrzeugen gemäß § 5a

für $v \leq 70$ km/h: +2 dB(A), für 70 km/h < $v \leq 80$ km/h: + 4 dB(A)

Zu § 6 Abs. 4 - Grundsätzliches

Wir regen an, auch Güterwagen, die bei einem Umbau mit LL-Sohlen ausgestattet werden, von neuen Messungen gem. § 6 Abs. 4 auszunehmen.

Zu § 8 Abs. 3 - Nachprüfung der Lärmzulässigkeit iVm § 11 Abs. 1 - Übergangs- und Schlussbestimmungen

Die derzeitige Formulierung des § 11 Abs. 1 bietet keinen ausreichenden Bestandsschutz für ältere Fahrzeuge, speziell bei „wesentlichen Umbauten“. Durch den Verweis auf § 6 Abs. 4 sowie auf § 8 Abs. 3, der im letzten Satz wieder auf § 6 Abs. 4 verweist, ergeben sich Probleme.

Die gegenständlichen Umbauten erfolgen überwiegend aus Altfahrzeugen. Ein Beispiel ist der Umbau eines Personenwagens zu einem Hilfszugwagen, z.B. durch Entfernen von Sitzen und Tausch der Seitentür. Damit wird aus einem Wagen im Sinn der Verordnung ein Nebenfahrzeug. Analoges gilt für Umbauten von Güterwagen in reine Bahndienstwagen, die nach Umbauten nicht mehr den Regelfahrzeugen entsprechen und daher als Nebenfahrzeuge eingereicht werden.

Wir fordern daher einen ausreichenden Bestandsschutz für Altfahrzeuge und schlagen folgende Änderungen vor:

§ 8 Abs. 3: Für Schienenfahrzeuge, für die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung eine Betriebsbewilligung erteilt wurde, gilt Abs. 2 mit der Maßgabe, dass diesen die Schalldruck-Grenzwerte des § 7 der Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, BGBl. Nr. 414/1993 zu Grunde zu legen sind. ~~Dies gilt insoweit, als die Schienenfahrzeuge nach Inkrafttreten dieser Verordnung noch keiner Überprüfung gemäß § 6 Abs. 4 iVm Abs. 1 bis 3 unterzogen worden sind.~~

§ 11 Abs. 1: Schienenfahrzeuge, für die vor Inkrafttreten dieser Verordnung eine Betriebsbewilligung nach §§ 34 Abs. 2 und 35 Abs. 2 EisbG erteilt wurde, ~~sind vorbehaltlich der Anwendung des § 8 Abs. 3 sowie eines Verfahrens gemäß § 6 Abs. 4 iVm Abs. 1 bis 3~~, keiner weiteren Lärmzulässigkeitsüberprüfung zu unterziehen.

Zu § 11 Abs. 2 - Übergangs- und Schlussbestimmungen

Der Bauartgenehmigung muss der Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages zugrunde gelegt werden. Eine Änderung des Standes der Technik durch diese Verordnung würde den Inhalt der bereits bestehenden Bauartgenehmigung obsolet und gegebenenfalls eine erhebliche nachträgliche konstruktive Änderung erforderlich machen. Sollte es trotz konstruktiver Änderung nicht möglich sein, die Grenzwerte dieser Verordnung zu erreichen wäre ein bauartgenehmigtes Fahrzeug nicht betriebsbewilligungsfähig. Wir schlagen daher folgende Ergänzung in § 11 Abs. 2 vor:

„Schienenfahrzeuge, für die vor Inkrafttreten dieser Verordnung ein Antrag auf Bauartgenehmigung nach § 32 EisbG bei der Behörde gestellt wurde, eine solche Genehmigung bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung jedoch noch nicht erteilt wurde, sind gem. § 6 Abs. 1 bis 4 mit der Maßgabe zu behandeln, dass diesen die Schalldruck-Grenzwerte des § 7 der Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, BGBl. Nr. 414/1993 zu Grunde zu legen sind.“

Wir regen außerdem an, auch Rücksicht auf bereits genehmigte Fahrzeuge zu nehmen und schlagen folgende Ergänzung an systematisch passender Stelle vor:

„Für Umbauten gemäß § 6 Abs. 4 an Schienenfahrzeugen, für die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung eine Betriebsbewilligung erteilt wurde, gilt § 6 Abs. 1 bis 3 mit der Maßgabe, dass

diesen die Schalldruck-Grenzwerte des § 7 der Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, BGBl. Nr. 414/1993 zu Grunde zu legen sind.“

Zu Anlage 1 - I. Messverfahren

Jene Punkte, die unterhalb des Absatzes b) stehen, sind nicht eindeutig zuordenbar. Es ist unklar, ob diese nur für Punkt b) gelten oder allgemein. Wenn dies allgemein gelten sollte, wäre dies ein Widerspruch, da in der EN ISO 3095 das Verfahren zur Bildung des Standgeräuschlärms in Kapitel 5.8 anders beschrieben ist.

Der Verweis im letzten Absatz auf EN ISO 3095:2014 Kapitel 7.5 dürfte irrtümlich vom darüber liegenden Absatz kopiert worden sein. Es müsste heißen: „EN ISO 3095:2014 Kapitel 5.7“.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße

Dr. Rosemarie Schön
Abteilungsleiterin