

**REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA**

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18095/5-4-95

**XIX. GP-NR
1056/AB
1995 -07- 05**

**ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober, Freundinnen und Freunde vom 5. Mai 1995
Zl. 1064/J-NR/1995 "Einhaltung der Schienenfahrzeug-
Lärmzulassigkeitsverordnung"**

20

1064/AB

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Erfahrungen wurden mit der Umsetzung der Schienenfahrzeug-Lärmzulassigkeitsverordnung seit deren Inkrafttreten gemacht?"

Seit Inkrafttreten der SchLV im Juni 1993 konnten hinsichtlich der Abwicklung und Auswertung der Messungen gute Erfahrungen gesammelt werden. Besonders bei den Triebfahrzeugen erweist sich eine deutliche Verbesserung bei Neukonstruktionen gegenüber älteren Fahrzeuggbauarten, die im Zuge von Umbauten bzw. im Zuge von Erstzulassungen von der Verordnung erfaßt wurden.

Zu Frage 2:

"Ist es richtig, daß die geforderten Grenzwerte der SchLVO vielfach nicht eingehalten werden?"

Es ist zutreffend, daß einige Meßwerte über den festgelegten Grenzwerten liegen, die meisten davon aber nur knapp darüber. Da viele der ausgewiesenen Meßwerte unter den Grenzwerten liegen, wird auch unter ausländischen Experten mittlerweile weit verbreitete Meinung bewiesen, daß die Grenzwerte beim derzeitigen Stand der Technik als hart, aber realistisch einzuschätzen sind.

Zu Frage 3:

"Welche Meßergebnisse liegen Ihnen diesbezüglich vor und inwieweit werden die Grenzwerte der SchLVO nicht eingehalten?"

Es liegen zur Zeit Meßergebnisse von 4 elektrischen Lokomotivbaureihen, 6 Dieseltriebfahrzeugen, 5 sogenannten Nebenfahrzeugen, 2 Reisezugwagenbauarten sowie 11 Güterwagen-

bauarten vor, wobei die Grenzwertüberschreitungen v.a. den Außenschallpegel bei den Triebfahrzeugen und Reisezugwagen im Fahrversuch außen betreffen. Diese Grenzwerte wurden bewußt niedrig festgelegt, wobei ein extrem guter Schienenzustand angenommen wurde. Diese Voraussetzung war bei den Versuchen leider nicht immer erfüllt.

Zu Frage 4:

"Ist es richtig, daß ein Arbeitskreis zur Überarbeitung der Verordnung eingerichtet wurde? Wenn ja, welche Ergebnisse liegen diesbezüglich bereits vor?"

Als Reaktion auf eine am 12. Dezember 1994 von einigen österreichischen Schienenfahrzeugherstellern vorgebrachte Petition wurde ein technischer Arbeitskreis zur Überarbeitung dieser Verordnung eingesetzt.

Im Rahmen der bisher abgehaltenen Sitzungen, bei denen neben den Vertretern der österreichischen und zum Teil auch der deutschen Fahrzeugindustrie auch Betreiber (ÖBB, Privatbahnen und städtische Verkehrsunternehmungen) sowie auch Akustik-Experten teilnahmen, wurden die zum Teil sehr verschiedenen Verbesserungswünsche zusammengestellt und diskutiert. Diese betreffen viele Details, z.B. des Meßverfahrens, der akustischen Relevanz bei verschiedenen Umbaumaßnahmen usw. und nicht nur die Grenzwerte.

Zu Frage 5:

"Ist es für Sie vorstellbar, die Grenzwerte der Verordnung abzuschwächen? Wenn ja, in welchem Umfang?"

Entgegen ersten Reaktionen aus dem Ausland sind Akustikexperten derzeit der Auffassung, daß die derzeitigen Grenzwerte, im wesentlichen beim derzeitigen Stand der Technik einhaltbar sind. Es ist zur Zeit Aufgabe des vorhin angesprochenen Arbeitskreises, festzustellen, inwieferne die real machbaren Meßbedingungen oder tatsächlich besonders strenge Grenzwerte für die Überschreitungen verantwortlich sind. Eine generelle Hinaufsetzung kommt nicht in Frage. Die Entscheidung, ob und wie Druckpunkte entschärft werden können, sollte auch im Zuge der von mir betriebenen Internationalisierung der Schallemissionsbestimmungen gesehen werden.

Im übrigen wird angemerkt, daß bei Neubaugüterwagen ab 1997 bzw. 2002 in der gültigen

- 3 -

Verordnung eine Verschärfung der Grenzwerte vorgesehen ist.

Zu Frage 6:

"Welche Anstrengungen wurden insbesondere durch die ÖBB unternommen, die geforderten Grenzwerte durch technische Verbesserungen einzuhalten?"

Die ÖBB nehmen am ITF (Innovations- und Technologiefonds) - Schwerpunkt Verkehrstechnik mit dem Projekt der "Lärmarmen Bahn" teil. Insgesamt gibt es dort 20 geförderte Projekte (siehe nachstehende Zusammenstellung), deren Lärminderungsergebnis sich heute zwischen 2 und 16 dB(A) bewegen.

Projekte:

- 1 Schienenprofil
- 2 Hochabsorbierende Lärmschutzwand
- 3 Lärmschutzkassette Beton
- 4 Schalldämpfung am Oberbau
- 5 Schienenabschirmung
- 6 Kronen-Element für Lärmschutzwand
- 7 Rollgeräuschkreisverminderung
- 8 Luftschallabstrahlung
- 9 Polygonbildung
- 10 Akustikoptimierung
- 11 Bremsriffel-Zusatzklotzbremse
- 12 Straßensimulator
- 13 Alu-Traverse für Drehgestell
- 14 Life-cycle-cost-Minimierung
- 15 Körperschall in Drehgestellsystemen
- 16 Radabschirmung
- 17 Gleisfreundliches Triebdrehgestell
- 18 Antrieb - Getriebe
- 19 Kühlung, Lüftung
- 20 Klimaanlage, Energieversorgung

Erreichte Lärmreduktionspotentiale im Infrastrukturbereich:

Schienenprofil	2 dB(A), weitere 4 bis 10 dB(A) durch Schienenschleifen
Hochabsorbierende Lärmschutzwand	16 dB(A)
Schalldämpfung am Oberbau	3 bis 5 dB(A)

- 4 -

Zu erwartende Lärmreduktionspotentiale:

Bremssysteme	10 dB(A)
Kombination von Drehgestell mit Niedrigschallschutzwand,	
Radabsorber, Sekundärfederung	6 bis 8 dB(A)
Schalldämpfte (ÖBB-) Lok	
Schalldämpfte Schiene, gewartete Oberfläche	4 bis 12 dB(A)

Darüberhinaus nehmen die ÖBB am Projekt "Low Noise Train" gemeinsam mit den Bahnverwaltungen der DB AG und der FS AG teil. Das Projekt befaßt sich mit der Konzeption bzw. dem Bau eines "Leisen Güterzuges".

Zu Frage 7:

"Welche Maßnahmen wurden Ihrerseits ergriffen, um die ÖBB zur Einhaltung der geforderten Grenzwerte zu bewegen?"

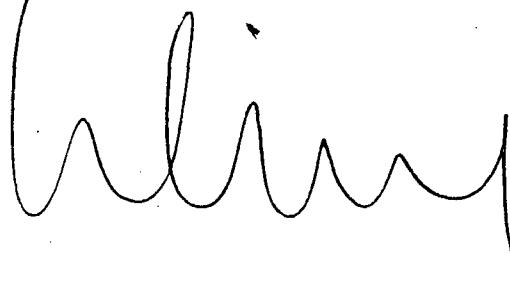
Die Verordnung sieht grundsätzlich die Verpflichtung zur akustischen Nachbesserung einer Fahrzeugbaureihe vor. Diese wurde namentlich im Bereich von Anschlußbahnen auch mit Erfolg praktiziert. Bei den bisher vermessenen ÖBB-Neuzulassungen traten praktisch alle ausgewiesenen Grenzwertüberschreitungen in einem Bereich auf, der entweder durch die ungünstigen Meßbedingungen (Schienenzustand) verursacht ist, oder in einem Fahrzeugbereich auftritt, der nur durch einen kommerziell nicht vertretbaren Aufwand umzurüsten ist. Es zeichnet sich jedoch klar ab, daß, nachdem nun die Vorgaben der SchLV schon am Anfang der Konstruktionsphase eines Schienenfahrzeugs vorliegen, bei Neubaufahrzeugen die Grenzwerte eingehalten werden.

- 5 -

Abschließend möchte ich noch festhalten, daß der von mir eingeschlagene Weg auch auf europäischer Ebene Anerkennung gefunden hat, wie bei der letzten CEMT-Verkehrsministerkonferenz in Wien durch den Antrag des Schweizer Bundesrates für Verkehr festgestellt werden konnte.

Wien, am 29. Juni 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature consisting of several fluid, upward-curving strokes, likely belonging to a federal minister.