

17/SPET
vom 27.11.2018 zu 10/PET (XXVI.GP)

= Bundesministerium
 Verkehr, Innovation
 und Technologie

bmvit.gv.at

BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordinati-
 on)

pr3@bmvit.gv.at

Eva-Maria Weinzierl

Sachbearbeiter/in

eva.weinzierl@bmvit.gv.at

+43 (1) 71162 65 7406

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030

Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter An-
 führung der Geschäftszahl an oben
 angeführte E-Mail-Adresse zu richten.

An die
 Parlamentsdirektion
 z.Hdn. Mag. Michalitsch

Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: BMVIT-13.400/0003-I/PR3/2018

Wien, 26. November 2018

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beeht sich, zur mit Schrei-
 ben von 16. Oktober 2018 übermittelten Petition **10/PET** „Für die Gesundheit der An-
 rainerInnen – Straßenbahnen raus aus dem Eisenbahngesetz!“ folgende Stellungnahme ab-
 zugeben:

Die in der Petition formulierten Wünsche basieren offenbar auf der Erfahrung, dass es mit der jüngsten Straßenbahngeneration Probleme gab und teilweise offenbar auch immer noch gibt, die mit älteren Fahrzeuggenerationen nicht vorhanden waren. Damit ist zum einen of-
 fensichtlich, dass technische Lösungen unter den lokal vorliegenden Bedingungen existieren,
 solche aber bei der jüngsten Fahrzeugbeschaffung weder in der Ausschreibung noch in einem verbindlichen Regelwerk gefordert und erfolgreich durchgesetzt wurden.

Hinsichtlich der gegenständlichen Forderung nach einer gesetzlichen Festlegung von konkret für Straßenbahnen anzuwendenden Grenzwerte im Eisenbahngesetz ist jedoch festzuhalten, dass das Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) ausschließlich den Stand der Technik einfordert, die-
 sen aber für keine der Eisenbahnkategorien näher festlegt. Diese Aufgabe bleibt der im §19 Abs. 4 EisbG formulierten Verordnungsermächtigung vorbehalten, d.h. primär der Straß-
 bahnverordnung 1999 idgF. Was den Luftschall betrifft, so gilt aktuell (u.a.) für Straßenbah-
 nen die Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 1993 (SchLV 1993), die aktuell einer Novellierung unterzogen wird. Im Zuge der Arbeiten an einer Überarbeitung der SchLV 1993 wurde mit allen involvierten Experten umfassend die Frage diskutiert, ob beim Thema Luft-
 schall eine Sonderstellung der Straßenbahn mit abweichenden Messvorschriften und Min-
 destanforderungen definiert werden soll. Diese Frage wurde letztendlich und v.a. unter Erwä-
 gung der umfangreichen zwischenzeitlich erworbenen Messerfahrung letztlich negativ beur-
 teilt, d.h. dass unter Orientierung auf das technisch Machbare hinsichtlich des Luftschalls eine Unterscheidung zwischen Straßenbahnen einerseits und allen anderen Arten von Eisenbah-
 nen andererseits technisch nicht gerechtfertigt ist. Die Anregung einer gesonderten nationa-

len Regelung für Erschütterungsemissionen im Eisenbahnwesen hat sich wiederum vor wenigen Jahren leider als nicht konsensfähig herausgestellt und wäre voraussichtlich auch nicht in der Lage, die konkreten Resonanzprobleme in Graz hintanzuhalten.

In der aktuellen Straßenbahnverordnung (StrabVO 1999 in der Fassung von 2018) sind einige fahrdynamische Grundforderungen enthalten, der Stand der Technik ist überdies in verschiedenen europäischen Normen festgelegt. Außerdem gilt für das Fahrpersonal die gesamte Rechtsmaterie zum Arbeitnehmerschutz, d.h. insbesondere die Verordnung über den Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen (Verordnung Lärm und Vibrationen – VOLV). Zudem legt die ÖNORM S9012 „Beurteilung der Einwirkung von Schwingungsimmissionen des landgebundenen Verkehrs auf den Menschen in Gebäuden-Schwingungen und sekundärer Luftschall“ in der aktuellen Fassung vom 15.12.2016 sehr viele Details in dieser sehr komplexen Materie fest. Mit der sogenannten Urban Rail Direktive gibt es auf europäischer Ebene in jüngerer Zeit darüber hinaus vermehrte Aktivitäten, Normen für den Sektor der städtischen Schienenbahnen zu verfassen und zwar sowohl für den Fahrweg als auch für das Rollmaterial. Angesichts der bereits erreichten Regelungsdichte sowie den Forderungen nach einem Europäischen Markt auch für Straßenbahnen erscheint eine nationale Festlegung von fahrdynamischen Grenzwerten weder technisch sinnvoll noch verträglich mit dem Unionsrecht.

Hinsichtlich der auf Fahrzeuginsassen im Fahrbetrieb einwirkenden Beschleunigungen ist darüber hinaus auch darauf hinzuweisen, dass die meisten bezughabenden Größen unmittelbar von der lokalen Gleislage sowie der Fahrweise des Fahrers bestimmt werden. Eine objektive Messung würde daher zwar zu zusätzlichem Messaufwand führen, aber keine praxisnahen Resultate liefern.

Abschließend darf festgehalten werden, dass alle großen Fahrzeughersteller zwischenzeitlich technisch verbesserte Straßenbahnen anbieten, die einen hinsichtlich der hier gegenständlichen Thematik weitgehend problemlosen Einsatz versprechen (v.a. höherwertige Fahrwerke). Es besteht somit auch auf Basis der geltenden Rechtslage die Möglichkeit, diesen Standard bei künftigen Fahrzeugausschreibungen einzufordern und sich durch rechtzeitige Erprobung durch Prototypen auch nachweisen zu lassen. Diese Vorgangsweise entspricht auch der Jahrzehntelangen Erfahrung auf dem Eisenbahn- einschließlich Straßenbahnsektor.

Für den Bundesminister:
Dr. Brigitte Raicher, LL.M.