



Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie
BMK - IV/E1 (Legistik, EU und interna-
tionale Angelegenheiten Eisenbahnen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	501 65	Datum
2021- 0.046.635	GSt/UV/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW	12386	DW	412386	01.03.2021

Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Lärmzulässigkeit von Schienenfahrzeugen (Schienenfahrzeuglärmverordnung – SchLV 2021)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung.

Der vorliegende Entwurf sieht maximale Grenzwerte für Lärmemissionen von neuen Schienenfahrzeugen (Lokomotiven, Triebwagen, Güterwaggons und Waggons für die Personenbeförderung) vor. Betroffen von den Regelungen sind nur Bahnen, die nicht ohnedies schon EU-weit geregelt sind. Vom vorliegenden Entwurf werden daher in erster Linie kleinere, nicht vernetzte Bahnen, wie Anschluss- und Schmalspurbahnen, erfasst.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt die Absenkung einiger Grenzwerte. Jedoch sind Nachbesserungen bei der Belastung von TriebfahrzeugführerInnen und bei den Fristen der Überprüfung erforderlich.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs

Zu § 6

Die vorgesehene Regelung des § 6 Abs 2 sieht vor, dass die Messungen der Schallemissionen von Schienenfahrzeugen innerhalb der ersten sechs Monate ab Inbetriebnahme durchzuführen sind. In § 6 Abs 3 wird festgehalten, dass im Falle des Überschreitens der Grenzwerte, Maßnahmen zur Verringerung der Lärmemissionen zu setzen sind. Dies hat innerhalb einer Frist von neun Monaten ab Inbetriebnahme des Schienenfahrzeuges zu erfolgen.

Beide Regelungen werden von der BAK abgelehnt, sie könnten Vorschub leisten, die Regelungen aus dem ArbeitnehmerInnenschutz zu unterlaufen. Einerseits ermöglichen sie den Betrieb von Fahrzeugen über einem Zeitraum von sechs Monaten, ohne dass ihre Konformität überprüft wurde. Andererseits gestatten sie eine Frist von neun Monaten bis zur Herstellung der in der Verordnung (VO) vorgesehenen Grenzwerte. In beiden Fällen können Fahrzeuge nahezu beliebige Lärmemissionswerte über einen langen Zeitraum aufweisen. Eine Gefährdung der Reisenden und der Beschäftigten kann so nicht ausgeschlossen werden. Aus Sicht der BAK ist § 6 (Abs 1-3) daher dahingehend zu ändern, dass Fahrzeuge erst nach einer erfolgreichen lärmtechnischen Zertifizierung (Messfahrt, Messung bei stillstehenden Fahrzeugen) im Regelbetrieb fahren dürfen.

Da bei Messfahrten noch nicht feststeht, ob die Fahrzeuge überhaupt verkehrstauglich sind, erfordern diese Fahrten besondere Maßnahmen um die Sicherheit, insbesondere die Sicherheit der Beschäftigten, zu gewährleisten. Diese spezifischen Anforderungen, etwa im Bereich des Gehörschutzes, des Aufrechterhaltens der Aufmerksamkeit usw werden im Entwurf nicht geregelt. Die spezifischen Anforderungen im Rahmen der Messfahrt sind in die VO aufzunehmen.

§ 6 Abs (4) sieht vor, dass auch wesentliche Umbauten von Schienenfahrzeugen in die Anwendung der vorliegenden VO fallen. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass auch (größere) Umbauten berücksichtigt werden. Der Anwendungsbereich ist allerdings zu restriktiv. Der letzte Satz ist daher wie folgt zu ändern:

„Bei allen anderen Umbauten von Schienenfahrzeugen ~~sind keine Messungen erforderlich, ist eine Messung durchzuführen, wenn davon auszugehen ist, dass sich die Lärmverhältnisse geändert haben oder~~ sofern solche nicht im Einzelfall von der Behörde angeordnet werden“.

Zu § 7

Im § 7 werden die Voraussetzungen für die Messung des Lärms während der Fahrt, allen voran die zu fahrende Mindestgeschwindigkeit, beschrieben. Seitens der BAK wird darauf hingewiesen, dass Messfahrten repräsentativ zu sein haben und Lärmquellen, die das Messergebnis maßgeblich beeinflussen können (Makrofon zur Signalabgabe, Alarmmeldungen bzw sonstige Lärmquellen im FührerInnenstand), zu berücksichtigen sind.

Fahrzeuge mit einer maximalen Betriebsgeschwindigkeit von 40 km/h müssen keine Messfahrten durchführen (§ 7 Abs 2 Z 1). Aus Sicht der BAK ist nicht zwingend davon auszugehen, dass diese Fahrzeuge in jedem Fall die Lärmgrenzwerte der VO einhalten. Eine Regelung erscheint erforderlich.

Die Z 3 des Abs 2 kann für Fahrzeuge mit einer maximalen Geschwindigkeit zwischen 70 und 79 km/h nicht sinnvoll angewandt werden. Es wird vorgeschlagen, die Regelung der Z 2 sinngemäß zu übernehmen.

Zu § 8

§ 8 verweist auf die Regelungen des § 6 Abs 3. Letztere widersprechen den Vorgaben des Schutzes der Fahrgäste und der Beschäftigten. § 8 ist entsprechend zu adaptieren. Sollten die Messergebnisse eine Überschreitung feststellen, ist der Betrieb des Schienenfahrzeuges behördlich zu untersagen.

Zur Anlage 2

Die in der Tabelle „Schalldruckpegel-Grenzwerte“ enthaltenen Werte sehen für unterschiedliche Fahrzeuge (Lokomotiven, Triebwagen, Steuerwagen, Personenwagen usw) unterschiedliche Grenzwerte vor. So liegt der Grenzwert für den Innenschalldruckpegel für Wagen für Fahrgäste (65 dB(A)) unter jenen von TriebfahrzeugführerInnen in Lokomotiven (78 dB(A)). Es ist grundsätzlich nicht einzusehen, warum für Fahrgäste ein höheres Schutzniveau gelten soll als für TriebfahrzeugführerInnen. TriebfahrzeugführerInnen werden den Schallemissionen weitaus länger ausgesetzt und müssen dabei, um die Sicherheit der Reisenden gewährleisten zu können, zudem konzentrierte Tätigkeiten ausüben.

Der Bereich des „störenden Lärms“ wird in der Verordnung Lärm und Vibration (VOLV), je nach Tätigkeit, mit 50 bzw 65 dB(A) angegeben (vgl § 5 VOLV). Wenngleich sich die VOLV auf „Räume“ bezieht, sind natürlich Rückschlüsse auf idente Belastungen in Lokomotiven und Triebwagen zulässig. So stellte auch das deutsche Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit fest, dass „Dauerbelastungen über etwa 65 dB(A) am Tag zu einem erhöhten Gesundheitsrisiko führen können. Nachgewiesen wurden Änderungen in Stoffwechsel und Hormonhaushalt, Änderung der Gehirnstromaktivität, aber auch schlechter Schlaf und Stresssymptome wie Hormonausschüttung. Langfristig kann dies zu hohem Blutdruck und Herzinfarkt führen.“ Mit einem Grenzwert von bis zu 78 dB(A) liegt die VO weit über den Werten, die die Gesundheit belasten können. Aus Sicht der BAK ist der Innenschalldruckpegel daher grundsätzlich auf den maximalen Grenzwert der Reisezugwagen (65 dB(A)) festzulegen.

Zu Anlage 2, Fußnote 7

Hier ist vorgesehen, die Messung des Innenschalldruckpegels bei manchen Fahrzeugen nicht durchführen zu müssen, sofern bereits Messungen gemäß der VOLV stattgefunden haben. Da die Regelungen der vorliegenden SchLV nicht immer mit jenen der VOLV übereinstimmen, ist die generelle Bestimmung aufzunehmen, dass jeweils die geringeren Grenzwerte einzuhalten sind.

Zu Anlage 3

Die Anlage 3 regelt den Inhalt des Prüfberichtes. Bei der Auflistung fehlen entscheidende Angaben für die Nachvollziehbarkeit der Untersuchung wie der Untersuchungsort (Strecke), das Datum, die Uhrzeit, die Wetterlage und die Angabe, welche bzw welcher Sachverständige (welches Messinstitut) die Messung durchgeführt hat.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

