



Österreichischer
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980

Fax +43 (0)1 4000 7135

post@staedtebund.gv.at

www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:

668/24/2013

bearbeitet von:

DiIn Lutz DW 89989 | Barbara Trusnic

elektronisch erreichbar:

melanie.lutz@staedtebund.gv.at

Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

per E-Mail:
sch2@bmvit.gv.at;
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, 8. März 2013

**Entwurf einer Verordnung der
Bundesministerin für Verkehr
Innovation und Technologie über
Erschütterungsmaßnahmen bei Haupt-,
Neben- und Straßenbahnen –
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem mit Schreiben vom 21. Dezember 2012, BMVIT-220.237/0002-IV/SCH2/2012 übermittelten Entwurf einer Verordnung der Bundesministerin für Verkehr Innovation und Technologie über Erschütterungsmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrs-Erschütterungsverordnung – ScheEV), gibt der Österreichische Städtebund nach Überprüfung folgende Stellungnahme ab:

Zu § 1 Abs. 1:

Hinsichtlich der Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen gilt zu bedenken, dass ein Eisenbahnunternehmen grundsätzlich nur durch die Wahl des Gleisoberbaus, die Art und den Aufbau der Triebfahrzeuge sowie durch die Art der Betriebsführung, wie Intervalldichte und Fahrgeschwindigkeit, auf diese

Einfluss nehmen kann. Auf viele der anderen Parameter (z. B. Übertragungsmedium, Zustand der zu untersuchenden Gebäude, Mensch) hat ein Eisenbahnunternehmen keinen Einfluss.

Bei Straßenbahnen im städtischen Bereich sind die Möglichkeiten für aktive und passive Erschütterungsmaßnahmen sehr eingeschränkt, für Straßenbahntrassen ist meist nur in der Straßenmitte Platz. Die Gleisanlagen befinden sich nahe der (Wohn)Bebauung, um die Wege der Fußgängerinnen und Fußgänger kurz zu halten. Da die Straßenbahn in Vergleich zu Zügen geringere Achslasten aufweist, geringere Geschwindigkeiten fährt und es weniger Möglichkeiten aktiver und passiver Erschütterungsschutzmaßnahmen gibt, wird angeregt, die Straßenbahn aus dem Anwendungsgebiet des Verordnungsentwurfes heraus zu nehmen.

Zu § 1 Abs. 2 Z 2 lit. c:

Diese Bestimmung würde in der Praxis dazu führen, dass schon die kleinste bauliche Maßnahme im Nahbereich von Schienenstrecken (in dem die Immissionsgrenzwerte meist im Bestand überschritten sind) als wesentlicher Umbau gilt und Maßnahmen ergriffen werden müssten. Im Vergleich dazu enthält die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV kein solches Kriterium.

Es wird daher vorgeschlagen, § 1 Abs. 2 Z 2 lit. c ersatzlos zu streichen.

Zu § 2 Abs. 4:

„Als vorbelastet durch Schienenverkehrsimmissionen gelten

1. bei Straßenbahnen das Gebiet bis zu einer Entfernung von 30m von der Mitte des äußersten Gleises,...“

Bei Straßenbahnstrecken sind erfahrungsgemäß bei einer Entfernung von 15 m vom äußersten Gleis unter normalen Ausbreitungsbedingungen keine Erschütterungen mehr feststellbar. Käme die Verordnung in der vorgeschlagenen Form zur Anwendung, würden Gebiete, in welchen bisher keine Erschütterungen feststellbar waren, als vorbelastete Gebiete gelten und

somit die höheren Grenzwerte Berücksichtigung finden, welche bereits sehr stark spürbare Erschütterungen zuließen.

Daher sollte die Definition des durch Schienenverkehrsimmissionen vorbelasteten Gebietes dahingehend adaptiert werden, als Gebiete bis zu einer Entfernung bis 7,5 m vom äußersten Gleis bzw. Gebiete, in welchen eine Vorbelastung messtechnisch nachgewiesen wurde, als vorbelastete Gebiete auszuweisen sind.

Zu § 2 Abs. 6:

Die bewertete Schwingstärke KB als Beurteilungsgröße ist überholt. Auch im § 2 Abs. 3 des Entwurfes ist die Beurteilung mit der bewerteten Schwingstärke KB nicht vorgesehen.

Der Absatz wäre daher wie folgt abzuändern: „Als Beurteilungsgröße ist für die fühlbaren Erschütterungsemissionen die Wm-bewertete Beschleunigung a_{Wm} und für die hörbaren Sekundärschallimmissionen der A-bewertete Schalldruckpegel zu verwenden.“

Zu § 4 „Schutzbedürfnis“:

Der vorgelegte Entwurf der Verordnung orientiert sich im Wesentlichen an den Bestimmungen der ÖNORM S 9012 „Beurteilung der Einwirkung von Schwingungsimmissionen des landgebundenen Verkehrs auf den Menschen in Gebäuden – Schwingungen und sekundärer Luftschall“.

Im § 4 des vorgelegten Entwurfs weicht man aber von den, in der oben angeführten Norm beschriebenen, Kategorien der zu schützenden Gebäude bzw. Gebiete ab. So kommt die Gebietskategorie mit den niedrigsten Grenzwerten (Ruhegebiet, Kurgebiet, Krankenhaus) im Entwurf für die Verordnung nicht vor. Das Krankenhaus wird im Entwurf sogar als Gebäude mit normalen Schutzbedürfnis (und somit schlechter als ein Wohnhaus) eingestuft. Auch muss bei Krankenhäusern bedacht werden, dass durch Erschütterungen eventuell die Funktion medizinisch-technischer Geräte beeinträchtigt wird oder bei bestimmten

Behandlungsmethoden eine Gefahr für das Leben oder die Gesundheit von Menschen besteht.

Für Krankenhäuser Kuranstalten und ähnliche Einrichtungen sollten daher die Grenzwerte der ÖNORM S 9012 Gebietskategorie 1 Anwendung finden.

Generell wird zu den Grenzwerten bemerkt, dass diese weit über der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen und daher auch bei Einhaltung dieser Grenzwerte mit Beschwerden aus der Bevölkerung zu rechnen sein wird.

Der Österreichische Städtebund ersucht, die aufgezählten Anregungen in die gegenständlichen Verordnungen einfließen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär