

27.06.97**Empfehlungen**
der AusschüsseVP - AS - In - R - Uzu **Punkt** der 714. Sitzung des Bundesrates am 4. Juli 1997

Magnetschwebebahnverordnung**Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),****der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik (AS),****der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In),****der Rechtsausschuß (R) und****der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

R 1. Zu den Eingangsworten

Die Eingangsworte sind wie folgt zu fassen:

"Auf Grund des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise und

auf Grund des § 11 Abs. 1 Nr. 1 des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3486), der durch § 14 Abs. 18 des Gesetzes vom 19. Juli 1996 (BGBl. I S. 1019) geändert worden ist,

und des § 10 Abs. 1 Nr. 2 des Allgemeinen Magnetschwebebahngesetzes vom 19. Juli 1996 (BGBl. I S. 1019)

verordnet das Bundesministerium für Verkehr,

auf Grund des § 10 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 3 des Allgemeinen Magnetschwebebahngesetzes verordnet das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie und

Ausgeliefert am 27. JUNI 1997

(noch Ziffer 1)

auf Grund des § 4 Abs. 5 des Allgemeinen Magnetschwebebahngesetzes verordnet das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung:"

Begründung:

Sprachliche Vereinfachung und übersichtliche Fassung der Eingangsworte.

U

2. Zu Artikel 1 (§ 3 Abs. 1 Satz 1 und 2 MbBO)

In Artikel 1 ist § 3 Abs. 1 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 sind am Ende folgende Wörter einzufügen:

"und die Emissionswerte nach der Magnetschwebebahn-Lärmschutzverordnung dauerhaft einhalten"

b) In Satz 2 sind nach dem Wort "Verordnung" die Wörter "und der Magnetschwebebahn-Lärmschutzverordnung" einzufügen und das Wort "enthält" durch das Wort "enthalten" zu ersetzen.

Begründung:

In der Anlage zur Magnetschwebebahn-Lärmschutzverordnung sind als Rechengrößen Emissionspegel für die Fahrzeuge mit Korrekturwerten (Pegeldifferenzen) für Fahrzeugart und Fahrwegart vorgegeben. Sie sind Grundlage für die Berechnung der Geräuschemissionen und damit maßgeblich für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte. Durch die Ergänzung des § 3 Abs. 1 Satz 1 der MbBO soll sichergestellt werden, daß das Geräuschemissionsverhalten von Fahrzeugen und Fahrweg diesen Vorgaben entspricht.

AS

3. Zu Artikel 1 (§ 3 Abs. 1 Satz 2 MbBO)

In Artikel 1 § 3 Abs. 1 Satz 2 sind die Worte "den allgemein anerkannten Regeln der Technik"

durch die Worte

"dem Stand der Technik" zu ersetzen.

(noch Ziffer 3)

Begründung:

Im Technikrecht, insbesondere in den Verordnungen zum Gerätesicherheitsgesetz, aber auch in anderen Vorschriften des Arbeitsschutzes, ist in den letzten Jahren der Begriff "anerkannte Regeln der Technik" ersetzt worden durch "Stand der Technik". Die Magnetschwebbahnverordnung sollte sich mit ihren Anforderungen und Formulierungen in dieses System einpassen.

AS

4. Zu Artikel 1 (§ 3 Abs. 1 Satz 3 - neu - MbBO)

In Artikel 1 ist in § 3 Abs. 1 nach Satz 2 folgender Satz 3 anzufügen:

"Weitergehende Anforderungen aus anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt."

Begründung:

Die Magnetschwebbahnverordnung regelt nur die besonderen Anforderungen und somit nicht lückenlos alle Anforderungen an Bau und Betrieb einer Magnetschwebbahn, insbesondere nicht die Anforderungen des Gerätesicherheitsgesetzes und des Arbeitsschutzgesetzes und der dazu jeweils erlassenen Verordnungen. Die Anwendbarkeit dieser Vorschriften muß gewährleistet bleiben.

U

5. Zu Artikel 1 (§ 4 Abs. 2 MbBO)

In Artikel 1 sind in § 4 Abs. 2 nach dem Wort "Systemsicherheit" die Wörter "und die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 der Magnetschwebbahn-Lärmschutzverordnung" einzufügen.

Begründung:

Mit dieser Regelung soll sichergestellt werden, daß der Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht nur bei baulichen, sondern auch bei betrieblichen und betriebstechnischen Änderungen gewährleistet bleibt, die ggf. zu Erhöhungen des Beurteilungspegels führen könnten.

U 6. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 1 MbBO)

In Artikel 1 sind in § 7 Abs. 1 nach den Wörtern "öffentliche Sicherheit" die Wörter "und zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes" einzufügen.

Begründung:

Durch diese Ergänzung soll klargestellt werden, daß das Eisenbahn-Bundesamt auch im Hinblick auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes beim Betrieb von Magnetschwebbahnen zuständige Aufsichtsbehörde ist.

U 7. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 2 Satz 1 MbBO)

In Artikel 1 sind in § 7 Abs. 2 Satz 1 nach den Wörtern "Einhaltung von Vorschriften" die Wörter "des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und" einzufügen.

Begründung:

Wie bei den Eisenbahnen des Bundes sollte das Eisenbahn-Bundesamt auch für die Überwachung immissionsschutzrechtlicher Anforderungen an Betriebsanlagen und Fahrzeuge im Zusammenhang mit dem Betrieb von Magnetschwebbahnen zuständig sein.

U 8. Zu Artikel 1 (§ 9 Abs. 3 Satz 2 MbBO)

In Artikel 1 ist in § 9 Abs. 3 nach Satz 2 folgender Satz anzufügen:

"Sofern es sich um einen Eingriff in Natur und Landschaft nach § 8 Bundesnaturschutzgesetz oder um eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung eines gesetzlich geschützten Biotopes nach § 20c Bundesnaturschutzgesetz handelt, sind mit dem Bauantrag alle Angaben zu machen, die für die Beurteilung der Beeinträchtigung und für den Ausgleich erforderlich sind."

Begründung:

Soweit keine eigenständige naturschutzrechtliche Genehmigung erforderlich ist, sollen die Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft im bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren beurteilt und entschieden werden. Deshalb haben die Antragsunterlagen alle Angaben zu enthalten, die für die naturschutzrechtliche Entscheidung erforderlich sind.

U 9. Zu Artikel 1 (§ 10 MbBO)

In Artikel 1 ist § 10 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 1 ist das Wort "und" durch ein Komma zu ersetzen.
- b) Nach Nummer 1 ist folgende Nummer 1a -neu - einzufügen:

"1a. gegebenenfalls andere erforderliche Genehmigungen, insbesondere nach den Ländernaturschutzgesetzen, erteilt wurden und".

Begründung:

Auch bei zukünftige Änderungen, die keiner Planfeststellung und keiner Plan-genehmigung bedürfen, sollen die Naturschutzbelange ausreichend berücksichtigt werden. Es soll sichergestellt werden, daß Maßnahmen, die Eingriffe in Natur und Landschaft darstellen oder gesetzlich geschützte Biotope erheblich beeinträchtigen, nicht ohne landesrechtlich erforderliche Genehmigung erfolgen.

U 10. Zu Artikel 1 (§ 11 Abs. 3 MbBO)

In Artikel 1 sind in § 11 Abs. 3 nach dem Wort "bauaufsichtliche" die Wörter "oder andere" einzufügen.

Begründung:

Die Bauaufsichtsbehörde soll auch auf die Einhaltung anderer, z.B. naturschutzrechtlicher Genehmigungserfordernisse achten.

VP 11. Zu Artikel 1 (§ 13 Abs. 3 MbBO)

In Artikel 1 ist in § 13 Abs. 3 der Satz 3 wie folgt zu fassen:

"Im Bahnsteigbereich sind im stehenden Fahrzeug nicht mehr als 3,4° Querneigung zulässig."

Begründung:

Eine behindertengerechte Planung erfordert eine Begrenzung der Querneigung auf 6°; dies bedingt im stehenden Fahrzeug eine Begrenzung der Querneigung auf 3,4°; (vgl. BMV, direkt Heft 47, S. 70).

12. Zu Artikel 1 (§ 15 nach Absatz 5 und § 17 nach Absatz 5 MbBO)VP
AS

- a) In Artikel 1 § 15 ist nach Absatz 5 folgender Absatz 6 anzufügen:
"(6) Bei der Gestaltung der Informationssysteme und Zugangswege ist auf die Belange Behinderter angemessen Rücksicht zu nehmen."
- b) Als Folge ist
in Artikel 1 § 17 nach Absatz 5 folgender Absatz 6 anzufügen:
"(6) Die Vorschrift des § 15 Abs. 6 gilt entsprechend."

Begründung:

Die Zugänglichkeit des neuen Verkehrsmittels für Behinderte sollte von Anfang der Inbetriebnahme in technisch angemessener Weise in jedem Fall sichergestellt werden. Insbesondere soll durch die ergänzende Vorschrift erreicht werden, daß Menschen mit besonderen Mobilitäts- oder Sinnesbehinderungen selbständig Zugang zu den Bahnhöfen und Fahrzeugen haben und daß ihnen die reisenotwendigen Informationen behinderungsgerecht erhältlich sind. Gedacht ist bei letzterem insbesondere auch an die Interessen Sehbehinderter und Blinder.

In 13. Zu Artikel 1 (§ 17 Abs. 5 Satz 2 Nr. 4 MbBO)

In Artikel 1 ist in § 17 Abs. 5 Satz 2 Nr. 4
das Wort "Brandmeldern"
durch das Wort "Sprinkleranlagen"
zu ersetzen.

Begründung:

Brände können nur in einer frühen Phase wirkungsvoll mit Handfeuerlöschern bekämpft werden. Wegen der gegebenen Eingriffszeiten der Feuerwehren auf der freien Strecke ist daher die Forderung nach automatischen Sprinkleranlagen als selbsttätige Löschanlagen geboten. Die Technik ist bereits vorhanden und beim Fahrzeugneubau kostenmäßig von untergeordneter Bedeutung.

In 14. Zu Artikel 1 (§ 23 Abs. 2 MbBO)

In Artikel 1 sind in § 23 Abs. 2
das Wort "sowie"
durch die Worte "beschreiben und"
und
das Wort "beschreiben"
durch das Wort "festlegen"
zu ersetzen.

Begründung.

Ein Sicherheitskonzept muß aus der Beschreibung der Risiken und aus der Festlegung von Maßnahmen bestehen.

VP 15. Zu Artikel 1 (§ 25 Abs. 3 MbBO)

In Artikel 1 sind in § 25 Abs. 3 die Wörter "48 Stunden" durch die Wörter "5 Arbeitstage" zu ersetzen.

Begründung:

Die Aufbewahrungsdauer ist so zu bemessen, daß dem Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde die Chance bleibt, auf eine Störung in angemessener Weise zu reagieren. Bei einer Aufbewahrungsfrist von 48 Stunden ist dies z.B. beim Auftreten einer Betriebsstörung am Freitagabend nicht mehr gewährleistet.

R 16. Zu Artikel 1 (§ 32 Nr. 10 MbBO)

In Artikel 1 sind in § 32 Nr. 10 nach dem Wort "betätigt" die Worte ", ein Fahrthindernis bereitet" einzufügen.

Begründung

In der Bußgeldnorm des Artikels 1 § 32 Nr. 10 ist der in Artikel 1 § 30 enthaltene Fall des Bereitens eines Fahrthindernisses nicht ausdrücklich aufgeführt. Zwar kann das Bereiten eines Fahrthindernisses als andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlung i.S.d. § 32 Nr. 10 angesehen werden. Zur Klarstellung und zur Vermeidung etwaiger Zweifelsfragen sollten die in § 30 umschriebenen Handlungen aber vollständig in der Bußgeldnorm zitiert werden. Der Tatbestand ist im übrigen subsidiär gegenüber § 315 StGB.

U 17. Zu Artikel 2 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 Magnetschwebebahn-Lärmschutzverordnung)

In Artikel 2 ist § 1 Abs. 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 sind nach dem Wort "Dezibel (A)" die Wörter "oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht" einzufügen.
- b) Nach Satz 1 ist folgender Satz 2 anzufügen:

"Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg der Magnetschwebebahnen ausgehenden Verkehrslärm von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten."

Begründung:

Durch die Ergänzung wird die Definition der wesentlichen Änderung aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) inhaltlich vollständig übernommen. Auch bei dem neuen Verkehrssystem Magnetschwebebahn können Beurteilungspegel über 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts auftreten. Für diese Fälle ist eine Regelung analog der 16. BImSchV geboten.

U 18. Zu Artikel 3 Nr. 2 (Anlage zu § 1 Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)

Artikel 3 Nr. 2 ist wie folgt zu fassen:

"2. In der Anlage wird Tabelle 2 um folgende Zeilen ergänzt:

7	Verkehrswege der Magnetschwebebahnen, auf denen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 300 km/h gefahren wird	6
8	Verkehrswege der Magnetschwebebahnen, auf denen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 300 km/h gefahren wird	2

(noch Ziffer 18)

Begründung:

Der Korrektursummand E in Tabelle 2 berücksichtigt die unterschiedliche Dämmwirkung von Außenbauteilen, insbesondere Fenstern, für unterschiedliche Spektren der Geräusche. Das Geräuschspektrum der Magnetschwebbahn hängt stark von der gefahrenen Geschwindigkeit ab.

Das Spektrum des langsam fahrenden Transrapid ähnelt dem des mittleren Straßenverkehrs, das Spektrum bei schneller Fahrt dem eines mittleren Güterzuges (siehe Kurze in Zeitschrift für Lärmbekämpfung, Band 43, Heft 5, S. 122 - 127, hierzu unter Ziffer 4.2). Es ist deshalb nicht gerechtfertigt, den Summanden E für alle Geschwindigkeiten mit $E = 2$ festzusetzen. Vielmehr ist es aus physikalischen Gründen geboten, bei Geschwindigkeiten unter 300 km/h $E = 6$, bei Geschwindigkeiten über 300 km/h $E = 2$ zu setzen.