



PRESSEMITTEILUNG

Verfassungsbeschwerde der „Bundesvereinigung gegen Schienenlärm“ wegen Verletzung des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 1 GG) u.a.

Die gesetzlichen Regelungen zum Schutz vor Schlafstörungen durch Schienenlärm sind verfassungswidrig; sie sind offensichtlich nicht geeignet, die Vorgänge bei Vorbeifahrt eines Zuges realistisch zu erfassen und zu analysieren; sie produzieren systemisch gravierende Fehlanalysen; der verfassungsrechtlich gebotenen Gesundheitsschutz wird damit nur scheinbar garantiert.

Zur Unterstützung gleichlautender Beschwerden betroffener Bahnanlieger aus BERLIN-Lichtenrade hat die „Bundesvereinigung gegen Schienenlärm, e.V.“ (BVS) am vergangenen Dienstag (29.05.2018) eine Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe eingereicht, nachdem dieser Weg durch ein klageabweisendes Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 29.06.2017 (AZ 3 A 1.16) auch für die BVS eröffnet war, da sie sich durch das Urteil auch in ihren Prozessgrundrechten verletzt sieht.

Soweit ersichtlich, handelt es sich um die **erste** Verfassungsbeschwerde mit der die gesetzlichen Kriterien der ANALYSE von Schienenlärm als verfassungswidrig angegriffen werden.

Im Mittelpunkt aller Beschwerden steht die Kritik an der systemisch fehlerhaften Analyse zur Beurteilung der vom Schienenlärm ausgehenden Gesundheitsgefahren in den Anl. 2 zu § 3 bzw. 4 der 16. BImSchVO, 1990/2014 (genannt „Schall03“), die auf unhaltbaren Annahmen beruht. Diese entstammen einer bahninternen Verwaltungsanweisung der „Deutschen Bundesbahn“; die Bundesregierung hat sie 1990, ohne jede sachliche Überprüfung, wörtlich in eine Rechtsverordnung übernommen, die dann mit Zustimmung des Bundesrates 1990 erlassen wurde; diese Verordnung wurde zwar 2014 in Details überarbeitet, aber nicht im systemischen Ansatz mit seinen darin enthaltenen Fehlern, obwohl zahlreiche Sachverständige das eingefordert hatten.

Die Verordnung der Bundesregierung beruht auf den §§ 43,41 BImSchG; danach ist die Bundesregierung ermächtigt, die **nach Stand der Technik erforderlichen Grenzwerte und Verfahren zur Ermittlung der Immissionen** zu erlassen, die benötigt werden, um **schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden**.

Die in der Verordnung vorgegebenen Analyseverfahren können schon deshalb keine verantwortbare Beurteilungsgrundlage ermöglichen, weil sie u.a.

- keine Maximalpegel berücksichtigen, sondern diese in so genannte „äquivalente Dauerschallmittelungspegel“ umrechnen; diese Mittelungspegel liegen weit unter den tatsächlichen Spitzenbelastungen, weil sie die Pausen eines 14 bzw. 8 - stündigen Tag-/Nachtzeitraums berücksichtigen. Dass eine Mittelung schon im Ansatz keine geeignete Beurteilungsgrundlage bilden kann, macht ein einfaches Beispiel deutlich:

„trotz 8 heftiger Maximalpegelereignissen im Nachtzeitraum kann ein guter Schlaf gesichert sein, wenn alle Ereignisse z.B. in der ersten ½ Stunde (22 - 22.30 Uhr) erfolgen und danach Ruhe ist, wohingegen der Schlaf bei gleichen Ereignissen massiv gestört wird, wenn in jeder Nachtstunde z.B. nur 1 Aufwachereignis durch Schienenlärm erfolgt. In beiden Fällen ist der Mittelungspegel aber identisch.“

Unabhängig davon ist es auch offensichtlich, dass der Mensch nicht von einem theoretisch festgelegten „Dauerschallmittelungspegel“ aufwacht, sondern stets von dem einzelnen Lärmereignis; dieses ist beim Schienenlärm, ähnlich wie bei Fluglärm, durch schnell ansteigende hohe Spitzenbelastungen bis 110 dB(A) gekennzeichnet. Anders als bei der Beurteilung des Fluglärms wird dem jedoch beim Schienenlärm nicht mit einem „Spitzenpegelkriterium“ Rechnung getragen.

Die vorgebrachte Kritik ist auch wissenschaftlich belegt. Die Verfassungsbeschwerde stützt sich dazu auf zahlreiche Quellen, u.a. die Auswertung von 40 wissenschaftlichen Veröffentlichungen aus den Jahren 2008 – 2018 durch Prof. Dr. med. Zieger. Danach ist unbestreitbar, dass die gesundheitsgefährdenden physiologischen Reaktionen gerade auf Schlafunterbrechungen durch Spitzenpegel beruhen.

- weil zu Gunsten der Bahn Regeln der Schallausbreitung angewandt werden, die weder den in der Lärmanalyse angewandten naturwissenschaftlichen Gesetzen der Physik noch allgemein anerkannten internationalen Standards (ISO 9613-2) entsprechen. Es ist

nicht erklärbar, dass sich Bahnlärm in Deutschland anders ausbreitet als anderer Lärm oder Lärm in anderen Ländern.

- weil der von der Bundesregierung als ungerechtfertigt erkannte und deshalb zum 01.01.2015 abgeschaffte „Schienenbonus“ von 5 dB(A) hier und für alle anhängigen Planfeststellungsverfahren noch weiterhin gelten soll (Anm: +/-10 dB(A)) werden als Verdoppelung/Halbierung des Schienenlärms empfunden). Auch insoweit ist es ganz offensichtlich, dass die physiologischen Reaktionen auf Bahnlärm auch in einer Übergangszeit (die zudem Jahrzehnte betragen kann) nicht anders sind als vor oder nach Ablauf der „Übergangszeit“. Wenn aber der Abschlag von 5 dB(A) zu Gunsten allein des Bahnlärms keine tragfähige Grundlage hat, dann auch nicht in einer Übergangszeit.
- Besonders bedenklich ist es aber, dass die nun zum 01.01.2018 überarbeiteten DIN-Regeln bei der Bestimmung der notwendigen Schalldämmmaße (DIN 4109) den gerade erst durch den Gesetzgeber abgeschaffte „Schienenbonus“ mit einem Abschlag von 5 dB(A) allein für den Schienenverkehr wieder einführen. Auch der wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages kritisiert das (WD 7-3000 – 021/18 vom 12. Februar 2018). Die 24. BImSchVO, die die Grundlage für die Bemessung des passiven Schallschutzes ist, verweist auf die Vorschriften der DIN. Folge davon ist, dass der bei Schienenlärm zustehende Anspruch auf Schallschutz nun wieder um 5 dB(A) geringer ist als der vor Straßenlärm.

Insgesamt ist festzustellen, dass die angegriffenen Grenz- und Analyseverfahren zu zur Abschätzung von Gesundheitsgefahren bei Eisenbahnplanungen nicht dem **Stand der Technik** entsprechen.

Den Verfassungsbeschwerden kommt nach Ansicht des BVS eine grundsätzliche Bedeutung zu, weil die angegriffenen Analysemethoden nicht nur für alle Genehmigungen bei Neubau oder Veränderungen der Strecke gelten, sondern auch die Beurteilungsgrundlage des „Lärmsanierungsprogramms“ der Bundesregierung an bestehenden Schienenwegen ist. Insbesondere das Rheintal als Teil der Verbindung Rotterdam – Genua ist dadurch existenziell betroffen.

Berlin, den 01.06.2018

gez. Dr. Armin Frühauf

gez. Dr. Ludwig Steininger