



## **BVS-Newsletter** **Ausgabe November 2017**

Liebe Abonent(inn)en des BVS-Newsletters,

herzlich willkommen zur neuen Ausgabe des Newsletters der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Wir hoffen, Ihnen auch in dieser Ausgabe wieder neue und interessante Beiträge und Denkanstöße bieten zu können. Gerne nehmen wir auch weiterhin Ihre Anregungen und Unterstützung in Form konstruktiver Hinweise, Fragen, aber auch kritischer Anmerkungen auf. Viel Spaß beim Lesen.

Ihre BVS

*Dr. Armin Frühauf*

1. Vorsitzender der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

### **Was Sie in diesem Newsletter finden:**

1. Was gibt es Neues von der BVS ?
2. Schlichtungsverhandlung zur Änderung A1 der DIN 4109-2
3. Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht
4. Elektrifizierung als wesentliche Änderung ?
5. Termine/Veranstaltungen

### **1. Was gibt es Neues von der BVS ?**

Am 3. Oktober 2017 fand die jährliche ordentliche Mitgliederversammlung der BVS in Frankfurt/Main statt. Die BVS konnte in den vergangenen anderthalb Jahren einen starken Mitgliederzuwachs verzeichnen. Die Mitgliederversammlung war gut besucht, da über die Hälfte aller Mitglieder den Weg nach Frankfurt nicht scheute und sich an den teils kontroversen Debatten beteiligte. Der Vorstand wurde neu gewählt, die Anzahl der Beisitzer verringert, um interne Abstimmungsprozesse effektiver gestalten zu können.

In den Vorstand wurden gewählt:

1. Vorsitzender Dr. Armin Frühauf, Oldenburg
2. Vorsitzender Dr. Ludwig Steininger, Kirchseeon bei München
- Kassenwart Harald Steppat, Oberwesel

Als Beisitzer wurden gewählt:

Albrecht Künstle, Herbolzheim  
Dr. Christoph Thilmann, Weißenthurm  
Uwe Ritterstaedt, Neuss

Der neue Vorstand bedankt sich auch auf diesem Weg für das in ihn gesetzte Vertrauen der großen Mehrheit der auf der MV anwesenden Mitglieder.

Der neue Vorstand stellte sich bereits mit einer Pressemitteilung [1], die verschiedentlich in der Berichterstattung aufgegriffen wurde, den Medien und den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung vor.

Die BVS ist ab sofort über eine neue Adresse in Berlin zu erreichen. Die BVS konnte mit dem Unabhängigen Institut für Umweltfragen e.V. eine Vereinbarung abschließen, wonach die BVS künftig in der Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin, wo auch das UfU seine Büros hat, erreichbar ist.

Vor wenigen Tagen wurde die BVS von der Generaldirektion Umwelt der EU-Kommission als Mitglied der „Noise Expert Group“ nominiert. Die nächste Sitzung dieses Gremiums findet am 30.11.2017 in Brüssel statt.

## **2. Schlichtungsverhandlung zur Änderung A1 der DIN 4109-2**

Am 26. Oktober 2017 fand in den Räumen des DIN in Berlin die Schlichtungsverhandlung zur Änderung A1 der DIN 4109-2 „Schallschutz im Hochbau - Teil 2: Rechnerische Nachweise“ vom Januar 2017 statt. Als einziger Vertreter des Ausschusses nahm Herr Hilz von der Fa. Müller-BBM teil.

Herr Hilz räumte ein, dass der Ausschuss keine eindeutigen wissenschaftlichen Belege für den in der Änderung A1 überraschend eingeführten Abschlag von 5 dB(A) auf den maßgeblichen Außenlärmpegel allein bei Schienenlärm hätte. Weder die VDI 2719 oder die ebenso veraltete 24. BImSchV, noch die aktuelleren Untersuchungen über Korrektursummanden in zwei Bachelorarbeiten der FH Rosenheim (Katharina Schedl [3] und Patrick Leupoldt [4]) oder die in der Schlichtungsverhandlung vorgelegten exemplarischen Vergleichsmessungen von Herrn Ritterstaedt würden einen pauschalen Abschlag von 5 dB(A) stützen, der über den mit der DIN 4109-2/A1 neu eingefügten Absatz „Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämm-Maße von Außenbauteilen ist der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB zu mindern.“ eingeführt werden soll.

Gleichwohl beharrt der Ausschuss auf diesem Abschlag und Herr Hilz stellte erneut den unmittelbaren Zusammenhang zwischen der gesetzlichen Abschaffung des Schienenbonus und der Einführung dieses Abschlags dar – der weder als neuer Schienenbonus, noch als Korrektursummand bezeichnet werden soll.

Wenn die BVS das Ergebnis der Schlichtung nicht akzeptiert, kann ein Schiedsverfahren beantragt werden [2]. Die BVS wird wohl diesen Weg gehen. Formal bräuchte das DIN aber den Abschluss des Schiedsverfahrens nicht abwarten, sondern könnte die geänderte DIN4109 bereits jetzt veröffentlichen: „Die Einleitung des Schlichtungs- und Schiedsverfahrens hat für die Weiterbearbeitung des Normungsvorhabens einschließlich der Herausgabe der Norm keine

aufschiebende Wirkung. Dies gilt nicht, wenn Belange der Sicherheit oder des Gesundheitsschutzes Gegenstand des Schlichtungs- oder Schiedsverfahrens sind; ausgenommen hiervon sind Normen aus dem Bereich des Bauwesens, deren Einführung durch die Behörden der Bauaufsicht vorgesehen ist.“[2]. Letzteres ist bei der DIN4109 vorgesehen.

Die BVS könnte die Einführung dieses anders begründeten Schienenbonus schon deswegen nur schwerlich akzeptieren, weil dies ein Präjudiz für eine zu ändernde VDI2719 und/oder 24. BImSchV wäre.

Mit ihrer Kritik an der Arbeitsweise des Normgremiums, trotz fehlender wissenschaftlicher Nachweise dennoch auf der Einführung eines pauschalen Korrektursummanden von 5 dB allein bei Schienenlärm zu bestehen, sieht sich die BVS nicht allein, sondern durch ein wissenschaftliches Gutachten bestätigt, in dem im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums im Frühjahr 2017 die Arbeit des DIN untersucht wurde [5].

Darin wird die Intransparenz der Arbeit der Normgremien, die Einseitigkeit der Besetzung der Normgremien, die ungenügende Beteiligung derjenigen, die von der Normsetzung betroffen sind, die Weigerung einiger Gremien, Vertreter anderer Meinungen in das Gremium aufzunehmen, kurzum, die ungenügende oder gar fehlende demokratische Legitimation von DIN-Normgremien heftig kritisiert.

Auszug aus dem Gutachten:

"Ein weiterer Aspekt ist jedoch sicherlich auch, dass in einigen Organisationen die Gremienmitglieder selber über die Zusammensetzung des Gremiums entscheiden. Weiterhin gelten teilweise maximale Gremiengrößen, bei DIN darf eine Gremiengröße von 21 Mitgliedern z. B. in der Regel nicht überschritten werden. Es soll bei der Zusammensetzung der Gremien zwar sichergestellt werden, dass alle interessierten Kreise vertreten sind, über die Aufnahme neuer Mitglieder bestimmt jedoch jeweils das Gremium. Es kann also vorkommen, dass die interessierten Kreise bereits vollständig vertreten sind und/oder die maximale Gremiengröße schon erreicht ist, und neue "Bewerber" abgewiesen werden. "

Gleichwohl wird sich die BVS noch stärker an der Normarbeit im DIN beteiligen müssen, damit die Interessen der Mitglieder der BVS noch besser bei der Normsetzung eingebracht werden können.

### **3. Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht**

Der neugewählte 1. Vorsitzende, Dr. Armin Frühauf, nahm am 12.10.2017 an der Vorstellung eines im Auftrag des Hessischen Umweltministeriums erstellten „Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht“ teil [6]. Die Verfasser des Gutachtens kommen darin zu dem eindeutigen Ergebnis, dass die bisherige Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen allein nach einem Mittelungspegel nicht ausreicht, um einen ungestörten Schlaf und die Gesundheit zu schützen, sondern dass zur Bemessung der Schutzvorkehrungen zusätzlich auch die Maximalpegel vorbeifahrender Güter- und Personenzüge herangezogen werden müssen.

Die BVS hat daher die kommende Bundesregierung in einer Pressemitteilung [7] aufgefordert, diese Erkenntnisse in der kommenden Legislaturperiode durch Novellierung der 16. BImSchV umzusetzen; zugleich wurden die „Jamaika-Koalitionsfraktionen in spe“ mit einem Forderungskatalog zu deutlich mehr Anstrengungen zum Schutz der Bahnanlieger aufgefordert.

Die BVS betrachtet die von den Gutachtern vorgelegten konkreten Umsetzungsvorschläge zwar als wichtigen Schritt in die richtige Richtung, hält sie aber gleichzeitig für noch nicht ausreichend. Denn die Bemessung der Schutzvorkehrungen gegen auftretende Maximalpegel soll weiterhin nur rechnerisch unter Ansatz eines „durchschnittlichen Gleiszustands“ (ergänzt durch einen marginalen „Flachstellenzuschlag“) erfolgen – die reale Praxis eines schlecht gepflegten Gleises und „viereckiger Räder“ und daraus resultierenden Spitzenpegel von weit über 100 dB(A) wird dadurch aber nicht realitätsgetreu abgebildet.

Die genaue Aus- und Bewertung des Gutachtens dauert aufgrund der Komplexität und der schlechten Lesbarkeit des Gutachtens noch an. Eine ausführliche Stellungnahme der BVS wird in einem der nächsten Newsletter veröffentlicht.

Die Diskrepanz zwischen Schein und Wirklichkeit, die der Gesetzgeber schon bei den Stickoxid-Emissionen von Dieselfahrzeugen sehenden Auges ignoriert hat, erleben wir als Déjà-vu bei den (berechneten) Lärmemissionen von Schienenfahrzeugen wieder. Im Fall der Stickoxid-Emissionen drohen zum Schutz der Gesundheit der Menschen in den Städten nun Fahrverbote für Dieselfahrzeuge – mit der auf der Mitgliederversammlung der BVS einstimmig beschlossenen Mitwirkung an einer Verfassungsbeschwerde will die BVS vom obersten deutschen Gericht wissen, ob auch das Leben und die Gesundheit von Bahnanliegern Vorrang vor ökonomischen Interessen hat.

#### **4. Elektrifizierung als wesentliche Änderung ?**

Im Juli 2017 wurde von der Presse über einen Besuch von Bundesverkehrsminister Dobrindt in der Oberpfalz berichtet, anlässlich dessen er mitteilte, dass das BMVI das EBA angewiesen habe bzw. anweisen werde, die Elektrifizierung des Ost-Korridors zwischen Hof und Regensburg als "wesentliche Änderung" zu bewerten und demzufolge ein Anspruch auf Lärmvorsorge zu gewähren sei [8].

Beim EBA und beim BMVI wurde daraufhin auf der Rechtsgrundlage des UIG Antrag auf Zugang zu der „Anweisung“ des BMVI sowie zu den Schriftverkehren zwischen BMVI und EBA in dieser Sache gestellt. Trotz Erinnerung im Oktober unmittelbar an Dr. Klocksin verweigert das BMVI bislang jede Antwort und jeden Bescheid.

In der BT-Drs. 18/13683 vom 13.10.2017 beantwortete die Bundesregierung mehrere Fragen von MdB Dr. Thomas Gambke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zu genau diesem Thema [9].

So fragte MdB Dr. Gambke:

1. „Auf der Basis welcher Rechtsgrundlage hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur der Deutschen Bahn AG (DB AG) und dem Eisenbahn-Bundesamt die Weisung erteilt, dass die Planung für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof–Regensburg „in diesem Einzelfall unter Zugrundelegung von Lärmvorsorge durchzuführen ist“ (vgl. DER NEUE TAG vom 23. September 2017), und wodurch hat diese Weisung dauerhaft Rechtsverbindlichkeit?“

2. „Wie wurde sichergestellt, dass die Weisung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Planung für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof–Regensburg „in diesem Einzelfall unter Zugrundelegung von Lärmvorsorge durchzuführen“ (vgl. DER NEUE TAG vom 23. September 2017), auf einer „vollständigen Kenntnis der im Anhörungsverfahren vorgebrachten und erörterten Tatsachen und Einwendungen beruht, ihrerseits den Anforderungen des Abwägungsgebots inhaltlich gerecht wird und dementsprechend begründet ist“ (vgl. Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages „Weisungsbefugnisse des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt“ vom 12. September 2008), angesichts der Tatsache, dass für das Bauprojekt nach meiner Kenntnis noch kein Anhörungsverfahren anhängig ist?“

3. „Inwiefern und auf der Basis welcher juristischen Grundlage kommt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu einer anderen Beurteilung als die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages in ihrer Ausarbeitung „Weisungsbefugnisse des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt“ vom 12. September 2008, wonach ein „Verstoß gegen das zwingend zu beachtende Abwägungsgebot in Form eines Abwägungsfehlers“ vorliege, wenn der Bundesminister dem Eisenbahn-Bundesamt eine Weisung erteilt, ohne die im Planfeststellungsverfahren „geschützten verfahrensmäßigen Garantien“ zu berücksichtigen?“

4. „Welche Aspekte der Berichterstattung unter dem Titel „Weisung ohne Wirkung?“ (vgl. DER NEUE TAG vom 22. September 2017) über die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof–Regensburg entsprechen nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht den Tatsachen (bitte detailliert und begründet aufschlüsseln), und welche Aspekte führen nach Ansicht des Bundesministeriums zu einem Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge, die ohne die Weisung des Bundesministers nicht ohnehin gegeben wären?“

Die Bundesregierung drückte sich um eine klare Antwort und ließ den Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann am 9. Oktober 2017 antworten:

„Durch die geplante Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof–Regensburg werden erhebliche Güterverkehrsströme auf den Ostkorridor verlagert, was ohne die Elektrifizierung nicht stattfinden würde. Das heißt, die Elektrifizierung wird sich zielgerichtet und unmittelbar auf eine Sparte verkehrslenkend auswirken. Der Bundesminister Alexander Dobrindt hat die DB AG deshalb aufgefordert, in den Planungen Lärmvorsorge gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung vorzusehen. Damit wird ein ausreichender Schutz der Anwohner vor Lärmimmissionen gewährleistet.“

Das Planfeststellungsverfahren wird erst nach Fertigstellung der Planungen von dem Vorhabenträger beantragt werden. Ein Eingriff in ein laufendes Planfeststellungsverfahren liegt daher nicht vor.“

Die Antwort der Bundesregierung lässt Zweifel an der Verbindlichkeit der Zusage von Bundesverkehrsminister Dobrindt aufkommen – ja, aufgrund der Antwort des PSt Ferlemann darf sogar begründet bezweifelt werden, dass es die von der Presse berichtete Anweisung des BMVI an das EBA überhaupt gibt.

Der Vorgang macht erneut deutlich, dass dem „TEN-T-Beschluss“ des Bundestags von Ende Januar 2016 - so wie dies die BVS nunmehr erneut von den „Jamaika-Koalitionsfraktionen in spe“ gefordert hat [7] - endlich ein gesetzlicher Anspruch und ein geregeltes Verfahren folgen

muss, um die Grundlage für ein rechtsstaatliches Handeln aller Beteiligten zu schaffen und die bisherige Willkür zu beenden.

## 5. Termine/Veranstaltungen

Herbsttagung 2017 der Schweizer Gesellschaft für Akustik in Solothurn, 9.-10.11.2017  
<https://www.sga-ssa.ch/de/herbsttagung-2017>

DAGA 2018 - 44. Jahrestagung für Akustik, 19. - 22. März 2018  
<http://2018.daga-tagung.de/de/>

## Quellenangaben:

[1] Pressemitteilung der BVS vom 07.10.2017

<https://www.bvschiene.de/wp-content/uploads/2017/02/171007-PM-MV.pdf>

[2] DIN 820-4 Normungsarbeit - Teil 4: Geschäftsgang

<https://www.din.de/de/ueber-normen-und-standards/din-norm/din-820-4-189110>

[3] [http://www.fh-](http://www.fh-rosenheim.de/fileadmin/user_upload/Fakultaeten_und_Abteilungen/Fakultaet_ANG/Laboratorien/Schallmesstechnik/Untersuchung_des_Bemessungsansatzes_der_VDI_2719...pdf)

[rosenheim.de/fileadmin/user\\_upload/Fakultaeten\\_und\\_Abteilungen/Fakultaet\\_ANG/Laboratorien/Schallmesstechnik/Untersuchung\\_des\\_Bemessungsansatzes\\_der\\_VDI\\_2719...pdf](http://www.fh-rosenheim.de/fileadmin/user_upload/Fakultaeten_und_Abteilungen/Fakultaet_ANG/Laboratorien/Schallmesstechnik/Untersuchung_des_Bemessungsansatzes_der_VDI_2719...pdf)

[4] [http://www.fh-](http://www.fh-rosenheim.de/fileadmin/user_upload/Fakultaeten_und_Abteilungen/Fakultaet_ANG/Laboratorien/Schallmesstechnik/Abgabe.zip)

[rosenheim.de/fileadmin/user\\_upload/Fakultaeten\\_und\\_Abteilungen/Fakultaet\\_ANG/Laboratorien/Schallmesstechnik/Abgabe.zip](http://www.fh-rosenheim.de/fileadmin/user_upload/Fakultaeten_und_Abteilungen/Fakultaet_ANG/Laboratorien/Schallmesstechnik/Abgabe.zip)

[5] Die Rolle der Normung 2030 und Gestaltungsoptionen unter Berücksichtigung der technologiespezifischen Besonderheiten der IKT in der Normung und Standardisierung - Abschlussbericht - Projekt Nr. 70/15, April 2017

[https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/rolle-der-normung-2030.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=14](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/rolle-der-normung-2030.pdf?__blob=publicationFile&v=14)

[6] Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht,

<https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/schlussbericht.pdf>

[7] Pressemitteilung der BVS vom 20.10.2017

<https://www.bvschiene.de/wp-content/uploads/2017/10/171020-PM-Maximalpegelgutachten.pdf>

[8] Lärmvorsorge bannt Bürgersorgen

<http://www.mittelbayerische.de/region/schwandorf-nachrichten/laermvorsorge-bannt-buergersorgen-21416-art1545734.html>

[9] BT-Drs. 18/13683 vom 13.10.2017

<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/136/1813683.pdf>



## **Impressum:**

### **Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.**

Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin

Tel. 030 / 2016 4091

URL: <https://www.BVSchiene.de>

E-Mail: [info@BVSchiene.de](mailto:info@BVSchiene.de)

1. Vorsitzender Dr. Armin Frühauf  
2. Vorsitzender Dr. Ludwig Steininger  
Kassenwart Harald Steppat  
Amtsgericht Hannover VR 7012  
Finanzamt Kö I, Berlin, StNr. 25/657/54592

Alle Angaben in diesem Newsletter erfolgen ohne Gewähr. Für die Gestaltung und die Inhalte von verlinkten Seiten Dritter wird ausdrücklich jegliche Verantwortung und Haftung ausgeschlossen.

V.i.S.d.P: Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., vertreten durch den 1. Vorsitzenden Dr. Armin Frühauf, Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin

## **Spenden werden erbeten an :**

Kontoverbindung:

Sparkasse Koblenz

IBAN DE04 5705 0120 0000 2331 06

BIC MALADE51KOB

Diese Mitteilung wird nur an angemeldete und registrierte Abonnenten verschickt. Durch fehlerhafte oder missbräuchliche Anmeldung von E-Mail-Adressen sind Irrläufer nicht sicher auszuschließen. Das ist nicht beabsichtigt, entsprechende Hinweise bitte an [newsletter@bvschiene.de](mailto:newsletter@bvschiene.de)

Diesen Newsletter können Sie jederzeit kündigen, indem Sie eine E-Mail mit dem Betreff „Kündigung“ oder „Abmelden“ an [newsletter@bvschiene.de](mailto:newsletter@bvschiene.de) schicken.