



## Presse / Homepage

Berlin, 10. März 2022

### **BVerfG nimmt Beschwerde der BVS zum Schienenlärm nicht an!**

Die BVS kritisiert die Entscheidung des BVerfG vom 20.01.2022 (AZ 1 BvR 1377/21) als unfair; sie stellt erhebliche Hürden zur Geltendmachung eines Verfassungsverstoßes gegen Art 2 GG auf, die in vergleichbaren Beschwerden nicht errichtet wurden.

Ganz wesentlich ist aber, dass die Begründung des Beschlusses der tatsächlichen Prozessführung der Beschwerdeführer vor dem Bundesverwaltungsgericht und dem Bundesverfassungsgericht nicht gerecht wird. Hier wird ein drängendes verfassungsrechtliches Problem mit einer formalen Begründung „abgebügelt“.

In der Sache selbst ist die Entscheidung des Verfassungsgerichts „lebensfremd“; die Art der Begründung des BVerfG lässt aber zumindest ein schlechtes Gewissen der entscheidenden Richter erkennen, da sie das aufgeworfene Problem nicht löst, sondern auf später „vertagt“. Das nimmt auf Jahre schwere gesundheitliche Schäden der Bahnanlieger – wie sie seit Jahren vor allem im Rheintal massiv beklagt werden – billigend in Kauf.

In einer PM vom 08.03.2022 hat das Bundesverfassungsgericht auf seinen Beschluss vom 20.01.2022 hingewiesen, durch den es eine u.a. von der BVS erhobene Verfassungsbeschwerde nicht zur Entscheidung angenommen, sondern als unzulässig abgelehnt hat. Die in der Entscheidung aufgestellten Hürden einer erneuten Verfassungsbeschwerde sind deutlich höher gesetzt als in anderen Fällen ( so z.B. zur Klimagesetzgebung des Bundes ).

Anlass der von 5 Bürgern und der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS Berlin e.V.) erhobenen Verfassungsbeschwerde ist ein Planfeststellungsverfahren zum Ausbau einer mitten durch die Wohngebiete der Stadt Oldenburg führenden Eisenbahnstrecke zur Aufnahme des Schienengüterverkehrs von und zu einem neu eröffneten Tiefwasserhafen in der Nähe von Wilhelmshaven.

Die Beschwerdeführer hatten unter anderem gerügt, dass das Schutzkonzept gegen nächtliche Ruhestörungen schon deshalb nicht ausreichend ist, da es nach den vorgelegten, gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen schon im Ansatz ersichtlich grob fehlerhaft ist, u.a.

- weil die gesetzlich vorgesehenen Immissionsgrenzwerte – anders als beim Flugverkehr - keine Spitzenlärmwerte berücksichtigen, sondern auf unrealistische, theoretisch ermittelte Mittelungswerte abstellen; dabei wird das Ergebnis durch die typischerweise beim

- Schienenverkehr zwischen den einzelnen Zugfahrten auftretenden Ruhepausen zu Lasten der Betroffenen unstreitig verfälscht; der schlafende Bahnanlieger wird nicht durch einen theoretisch festgelegten Mittelungswert, sondern durch mehrfach in der Nacht intermittierende Lärmspitzen geweckt; das ist unbestritten gesundheitsschädlich,
- durch die Nichtberücksichtigung der schlafstörenden Spitzenwerte kann der verfassungsrechtlich gebotene Gesundheitsschutz nicht gewährleistet werden, was verfassungswidrig ist.

Sollte es tatsächlich notwendig sein, diese „Binse“ näher zu begründen, mag dazu ein Beispiel dienen: „Stecke ich den rechten Fuß in einen Eimer mit kochendem Wasser und den linken in einen Eimer mit Eiswasser, so ergibt sich zwar theoretisch eine noch annehmbare „Mitteltemperatur“,,,,,,.....“

Das Bundesverfassungsgericht lehnt seine Befassung mit dem Thema Schienenlärm mit der grundsätzlichen Begründung ab, die Beschwerdeführer hätten dem zuvor mit dem Fall befassten Bundesverwaltungsgericht die Relevanz der Nichtberücksichtigung von Spitzenwerten und damit einen Verstoßes gegen das Grundgesetz nicht hinreichend nahegelegt.

Diese Begründung ist nicht nur oberflächlich, sondern auch nachweislich sachlich falsch:

Die Beschwerdeführer hatten sowohl dem Bundesverfassungsgericht wie auch zuvor dem Bundesverwaltungsgericht zahlreiche wissenschaftliche Belege vorgelegt, mit denen die Relevanz der schlafunterbrechenden Störungen durch die Typik der Spitzenwerte des Schienenlärms belegt wurden,

- so u.a. eine wissenschaftliche Metastudie aus dem Jahr 2018, die 42 verschiedenen international erarbeiteten wissenschaftliche Ergebnissen der letzten 10 Jahre mit jeweiligen detaillierten wissenschaftlich belegten Quellennachweisen darstellt und bewertet,
- eine aktuelle gutachterliche Stellungnahme des für seine Verkehrslärmforschungen bekannten Internisten Prof. Dr. med. Münzel, Universitätsklinikum Mainz,
- und nicht zuletzt auch eine vom BMVI in Auftrag gegebene Studie zur Schädlichkeit nächtlicher Schlafunterbrechungen durch Schienenlärm; diese sogar verbunden mit einem Hinweis auf einen konkret ausformulierten Diskussionsvorschlag zur Änderung der entsprechenden gesetzlichen Verordnungen.

Dieses unbestreitbaren Tatsachen werden durch die vorliegenden Texte der Verfassungsbeschwerde, der Klageschrift und weiterer Schriftsätze zum BVerwG nebst ANL und nicht zuletzt auch das gerichtliche Protokoll der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht belegt; dort wurde zur Problematik nächtlicher Schlafunterbrechungen ausdrücklich zahlreiche Beweisanträge gestellt; näheres dazu auch unter <https://www.bvschiene.de> Die verfassungsrechtliche Problematik war dem BVerwG bewusst.

Zudem steht fest, dass die Beschwerdeführer auch mehrfach ausdrücklich

- auf die Identität bzw. Vergleichbarkeit der Schädlichkeit des Schienenlärms zum Fluglärm hingewiesen haben (Anm: zum Fluglärmschutz werden Spitzenpegel berücksichtigt) und eine Gleichbehandlung des Schutzes vor Flug- und Schienenlärm gefordert haben,
- zudem auch auf die „Binsenweisheit“, dass kein Mensch von einem theoretisch ermittelten „Mittelungspegel“ aufwacht, sondern ausschließlich vom Spitzenpegel,
- ferner, dass diese Binsenweisheit nun sogar auch noch wissenschaftlich belegt ist ( was eigentlich nach geltendem Prozessrecht keines Beweises bedarf)
- und schließlich all das auch mehrfach ausdrücklich unter Beweis gestellt haben.

Wenn das BVerfG gleichwohl (jetzt) seine Befassung mit dem Thema ablehnt und auf weitere Klärung durch die Politik, den Gesetzgeber und das Verwaltungsgericht verweist, wohl wissend, dass das BMVI ihren eigenen Diskussionsvorschlag zur Berücksichtigung von Spitzenpegeln zurückgezogen hat und deshalb von Seiten der Politik in absehbarer Zeit keine Lösung zu erwarten ist und das BVerfG dem nicht abhilft, so deutet das nach Auffassung der BVS darauf hin, dass die Verfassungsrichter sich vor den Folgen ihrer Entscheidung drücken möchte; sie benennen zwar die Problematik, schieben aber eine Lösung auf die lange Bank

Diese Verweigerungshaltung wird nach den gesicherten Erkenntnissen nicht nur weiterhin erhebliche gesundheitliche Schädigung zigtausender von Bahnanlieger zur Folge haben, sondern auch deren vorzeitigen Tod. Die Einstellung des Verfassungsgerichts dazu erinnert fatal an die jahrzehntelange Verharmlosung der gesundheitlichen Gefahren des Rauchens.

Dr. Frühauf  
Vors. BVS