

Nachstehend wird die neugefasste Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes veröffentlicht. Sie tritt 01.07.2014 in Kraft. Gleichzeitig tritt die bisherige Richtlinie vom 22.11.2012 außer Kraft. Die Förderrichtlinie konkretisiert die Förderbedingungen für die Vergabe der im Bundeshaushalt unter Kapitel 1222 Titel 891 05 bereit gestellten Mittel.

Bonn, 7. Mai 2014  
LA 18/5185.7/10

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Im Auftrag  
Claudia Horn  
Abteilungsleiterin Landverkehr

**Richtlinie**  
**zur**  
**Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung**  
**an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes**

**§ 1** **Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage**

- (1) Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO) Zuwendungen für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes.
- (2) Lärmsanierung im Sinne dieser Richtlinie ist die Verminderung der Lärmbelastung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) (1. April 1974, in den neuen Ländern der 3. Oktober 1990) in Betrieb waren, ohne dass die Voraussetzungen zur Lärmvorsorge nach §§ 41-43 BImSchG vorliegen (bestehende Schienenwege).
- (3) Ziel der Förderung ist es, die Lärmbelastung der Anlieger bestehender Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes durch Umsetzung des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung gemäß § 2 dieser Richtlinie um die von den Schienenwegen ausgehenden Schallemissionen zu mindern,
  - a. soweit die zu schützenden baulichen Anlagen vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes errichtet wurden  
oder
  - b. der Bebauungsplan, in dessen Geltungsbereich die bauliche Anlage errichtet wurde, vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes rechtsverbindlich wurde  
oder
  - c. das Grundstück bereits vor der verfestigten Eisenbahnplanung nach dem Bauplanungsrecht baulich genutzt werden durfte  
oder
  - d. der Verkehrslärm nach Errichtung der baulichen Anlage in nicht vorhersehbarer Weise zugenommen hat.

- (4) Die Festlegung der Immissionswerte, bei deren Überschreitung eine Förderung möglich wird (Immissionsgrenzwert), erfolgt im Bundeshaushalt in dem Titel, in dem Haushaltsmittel für Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes eingestellt sind.
- (5) Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt nach den Verfahren und mit den Parametern, die für die Berechnung des Beurteilungspegels beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen zur Anwendung kommen<sup>1</sup>.
- (6) Bei der Lärmsanierung ist der Entfall des Korrekturwertes von 5 Dezibel(A) bei Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Kriterien wie bei der Lärmvorsorge zu berücksichtigen. Bei Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens ist der Korrekturwert in den ab dem 01.01.2015 einzureichenden Planunterlagen nicht mehr zu berücksichtigen.
- (7) Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## **§ 2 Aufstellung eines Gesamtkonzepts der Lärmsanierung**

- (1) Zur Umsetzung des Förderungszweckes der vorliegenden Richtlinie erstellt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und digitale Infrastruktur (BMVI) unter Beteiligung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung. Darin werden Auswahlkriterien der zur Lärmsanierung auszuwählenden Streckenabschnitte festgelegt, Ziele definiert und die Zielerreichung im Sinne einer abschließenden Erfolgskontrolle nach § 7 BHO dokumentiert. In einer Anlage werden Streckenabschnitte erfasst, deren Lärmsanierung auf Grund der erreichten und prognostizierten Beurteilungspegel geboten ist und eine Reihung festgelegt, in der die aufgenommenen Streckenabschnitte saniert werden sollen. Streckenabschnitte können zu Sanierungsabschnitten aufgeteilt oder verbunden werden. Das Gesamtkonzept der Lärmsanierung ist spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben.

---

<sup>1</sup>Stand 26.11.2013: § 41 BImSchG, § 3 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

- (2) Für die im Gesamtkonzept der Lärmsanierung gereihten Sanierungsabschnitte beantragen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gemäß § 10 Absatz 2 dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der betrieblichen, planerischen und bauwirtschaftlichen Kapazitäten in der Reihenfolge der Dringlichkeit Zuwendungen zur Lärmsanierung.
- (3) Maßgeblich für die Aufnahme in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung und die Reihenfolge sind
  - a) die Höhe des Beurteilungspegels, wenn dieser die im Bundeshaushalt aufgeführten maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach § 1 Absatz 4 dieser Richtlinie für die Lärmsanierung überschreitet,
  - b) die Anzahl der betroffenen Wohneinheiten,
  - c) Verhältnismäßigkeit der Lärmsanierungsmaßnahme,
  - d) der örtliche, zeitliche oder sachliche Zusammenhang einer weniger dringlichen Maßnahme mit zeitlich vorrangigen Maßnahmen, wenn die Einbeziehung der weniger dringlichen Maßnahmen in die dringlichere Maßnahme aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung zweckmäßig und sinnvoll erscheint.
- (4) Verhältnismäßig ist eine Maßnahme, wenn der absehbare Zeitraum der Nutzung einer Anlage, die zur Lärmsanierung errichtet wurde, in einer angemessenen Relation zur technischen Lebensdauer steht. Davon ist auszugehen, wenn an dem zur Lärmsanierung anstehenden Streckenabschnitt nicht innerhalb von zehn Jahren mit einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 41 BImSchG zu rechnen ist.
- (5) Die Verhältnismäßigkeit ist insbesondere nicht gegeben, wenn an dem betroffenen Streckenabschnitt eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)
  - a) innerhalb eines Zeitraums von bis zu fünf Jahren zu erwarten ist,
  - b) innerhalb eines Zeitraums von mehr als fünf, aber weniger als zehn Jahren zu erwarten ist.

Im letztgenannten Fall ist zu prüfen, ob passive Maßnahmen vorgezogen werden können, die auch bei einer zukünftigen Lärmvorsorge erstattet werden könnten. Hierbei richtet sich das weitere Verfahren nach den §§ 6 Absatz 3, 10 und 11 dieser Richtlinie. In begründeten Ausnahmefällen können mit Interimsmaßnahmen - wie dem besonders überwachten Gleis - aktive Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, ohne dass die Grenzwerte nach § 1 Absatz 4 dieser Richtlinie erreicht oder unterschritten werden.

### **§ 3 Ermittlung der Lärmsanierungsvoraussetzungen und Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen**

- (1) Maßnahmen zur Lärmsanierung können nach dieser Richtlinie gefördert werden, wenn die Schallimmission an einem bestehenden Schienenweg der Eisenbahnen des Bundes die Immissionsgrenzwerte übersteigt.
- (2) Durch die gewählte Lärmsanierungsmaßnahme oder das Maßnahmebündel sollen die Immissionsgrenzwerte nach § 1 Absatz 4 dieser Richtlinie mindestens erreicht oder unterschritten werden.
- (3) Bei der Berechnung des Beurteilungspegels für die Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung ist von der Verkehrsentwicklung auszugehen, die für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan prognostiziert ist. Liegt der Prognosewert unter dem Ist-Wert, soll die Dimensionierung nach dem Ist-Wert erfolgen. Unterschreitet der Beurteilungspegel mit dem im Vergleich zum Ist-Wert niedrigeren Prognosewert innerhalb von fünf Jahren die Grenzwerte nach § 1 Absatz 4 dieser Richtlinie, werden keine Zuwendungen für die Lärmsanierung gewährt.

### **§ 4 Gegenstand der Förderung**

- (1) Gefördert werden können Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes, die zum Zwecke des optimalen Mitteleinsatzes kombiniert werden können.
- (2) Aktiver Lärmschutz an Bahnanlagen umfasst alle Maßnahmen an der Strecke, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (Emission) und auf seinem Ausbreitungsweg führen. Zu den Bahnanlagen gehören alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen der Eisenbahnen des Bundes, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind, unter Einschluss von Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen der Eisenbahnen des Bundes, die dem Be- und Entladen sowie dem Zu- und Abgang dienen. Zu den Bahnanlagen zählen auch die Anlagen der Bahnhöfe, der freien Strecke und sonstige Bahnanlagen. Fahrzeuge gehören nicht zu den Bahnanlagen.

- (3) Aktiver Lärmschutz an Bahnanlagen umfasst z.B.:
- a) Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen,
  - b) „Besonders überwachtes Gleis“<sup>2</sup>,
  - c) Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken,
  - d) Einbau von Schienenschmiereinrichtungen.
- (4) Passiver Lärmschutz umfasst alle baulichen Maßnahmen an baulichen Anlagen, insbesondere den Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen, die der Senkung der Schalleinwirkungen (Immissionen) dienen. Passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 2 der 24. BImSchV<sup>3</sup> sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Hierzu zählen insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Lüftungseinrichtungen für schutzbedürftige Räume mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen.
- (5) Schutzbedürftige Räume im Sinne von Absatz 4 sind alle Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Für den Schutz von Räumen ist die Überschreitung des Nacht-Immissionsgrenzwertes maßgebend. Schutzbedürftig sind auch Schlafräume in kleinen und mittelständischen Familienbetrieben der Beherbergungsbranche. Dagegen sind nicht schutzbedürftig Räume, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Hierzu zählen Lagerräume, Treppenhäuser und Flure, Bäder, Toiletten sowie Gartenhäuser in Kleingartengebieten, es sei denn, es liegt eine zulässige Nutzung nach § 20 a Bundeskleingartengesetz<sup>4</sup> vor.
- (6) Gefördert werden können in besonders begründeten Fällen Maßnahmen zur innovativen Lärm- und Erschütterungsminderung, wie u.a. niedrige Schallschutzwände am Gleis, niedrige Gabionenwände am Gleis, Dämpfungselemente (Schwellenbesohlung, Unterschottermatten, Schienendämpfer u. a.) sowie schwingungsdämpfende Schieneneinbettungen, bis zur Gesamthöhe des dafür im Bundeshaushalt ausgewiesenen Betrages.

---

<sup>2</sup> Bei dem Verfahren „Besonders überwachtes Gleis (BüG)“ werden durch regelmäßige Überwachung und rechtzeitiges „akustisches“ Schleifen der Schienenfahrfläche bereits im Anfangsstadium der Riffelbildung mit qualitativ hochwertigen Schleifverfahren Schienenfahrflächen gewährleistet, die eine wirksame Lärminderung gegenüber der Anwendung des ansonsten anzuwendenden Instandhaltungsregimes bewirken. (Siehe auch Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes Verkehrsblatt 1998 Nr. 7 Bekanntmachung Nr. 74)

<sup>3</sup> Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmenverordnung) vom 4. Februar 1997, BGBl I S. 172, 1253

<sup>4</sup> Bundeskleingartengesetz, Bundesgesetzblatt I 1983, Seite 210

- (7) Nicht gefördert werden nach dieser Richtlinie Unterhaltungs- und Ersatzinvestitionen aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen.

## **§ 5 Zuwendungsempfänger**

- (1) Zuwendungsempfänger sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Soweit passive Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen realisiert werden sollen, die nicht Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind, leiten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Erstempfänger die Zuwendung an die Letztempfänger weiter.
- (2) Natürliche und juristische Personen, die Eigentümer, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte baulicher Anlagen sind, an denen Maßnahmen zur Lärmsanierung durchgeführt wurden, sind im Zusammenhang mit der Realisierung passiver Lärmschutzmaßnahmen als Letztempfänger ebenfalls zuwendungsberechtigt. Mieter und Pächter sind nicht zuwendungsberechtigt.
- (3) Nicht zuwendungsberechtigt sind Unternehmen, über deren Vermögen ein Insolvenz- oder vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist oder gegen die eine Zwangsvollstreckung eingeleitet oder betrieben wird. Dasselbe gilt für Zuwendungsrechte und, sofern der Zuwendungsberechtigte eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, wenn diese eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung 1977 abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

## **§ 6 Zuwendungsvoraussetzungen**

- (1) Zuwendungen nach dieser Richtlinie werden auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes durch Zuwendungsbescheid der Bewilligungsbehörde gewährt.
- (2) Zuwendungsfähig sind Lärmsanierungsmaßnahmen, wenn der zu sanierende Streckenabschnitt zuvor in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung nach § 2 dieser Richtlinie aufgenommen worden ist und die Tatsachen, die zur Aufnahme geführt haben, zum Zeitpunkt der Antragstellung fortbestehen.

- (3) Zuwendungsfähig sind nur Lärmsanierungsmaßnahmen, mit denen vor Antragstellung noch nicht begonnen wurde. Dies gilt nicht, wenn dem Letztempfänger bis zum 31.12.2012 vor der Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen die spätere Kostenerstattung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes verbindlich zugesagt wurde.
- (4) Zuwendungen werden nur gewährt, wenn die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Maßnahme mit der Beantragung dargelegt wird.

## **§ 7 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen**

- (1) Die Zuwendung wird als Projektförderung im Wege der Vollfinanzierung als nicht rückzahlbarer Zuschuss des Bundes gewährt, sofern in dieser Richtlinie keine Anteilfinanzierung festgelegt wird.
- (2) Zuwendungsfähig sind
  - a) Baukosten für aktive und passive Lärmsanierungsmaßnahmen nach Maßgabe dieser Richtlinie;
  - b) Planungs- und Verwaltungskosten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens pauschal in Höhe von 18 Prozent als Zuschlag auf die zuwendungsfähigen Baukosten,
  - c) Kosten einer technisch, betrieblich oder rechtlich nicht notwendigen Instandhaltungsmaßnahme, die geeignet ist, den Lärmpegel für einen längeren Zeitraum zu senken, wie z. B. das Schienenschleifen im Rahmen des Besonders überwachten Gleises.
- (3) Nicht zuwendungsfähig sind Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist.
- (4) Auf Veranlassung Dritter können bei entsprechender finanzieller Beteiligung Lärmsanierungsmaßnahmen über den förderfähigen Umfang hinaus realisiert werden. Erstattet werden nur förderfähige Maßnahmen. Darüber hinausgehende Maßnahmenanteile sind vom veranlassenden Dritten zu tragen.
- (5) Die Instandhaltung von Anlagen kann nicht gefördert werden. Instandhaltung umfasst Inspektion, Wartung und Instandsetzung von Anlagen (oder Fahrzeugen) zum Zwecke ständiger Gebrauchsbereitschaft.



- (6) Die Auswahl der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels richtet sich nach der örtlichen Situation. Die Abwägung zwischen und innerhalb aktiver und passiver Maßnahmen erfolgt nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten gemäß Anhang 1. Die weiterreichende Schutzwirkung aktiver Maßnahmen ist dabei zu berücksichtigen.

## **§ 8 Regelungen zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen**

- (1) Bei der Durchführung aktiver Maßnahmen sind sicherheitsrelevante und städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen. Kommen Lärmschutzwände mit mehr als zwei Meter Höhe zur Anwendung, können zur Verminderung von Sicht- und Belichtungseinschränkungen sowie zur Erhaltung gewachsener Sichtachsen transparente Wandelemente eingebaut werden, wenn dies nach Durchführung einer Nutzen-Kosten Analyse gerechtfertigt ist. Eventuelle Mehrkosten sollen nicht mehr als 1,5 Prozent der für den Sanierungsabschnitt geplanten Kosten betragen<sup>5</sup>.
- (2) An lärmintensiven Brücken können geeignete Maßnahmen zur Senkung oder zur Beseitigung einer konstruktionsbedingten Lärmabstrahlung der Brücke gefördert werden, insbesondere die Entdröhnung von Stahlbrücken. Lärminderungsmaßnahmen dürfen gleichzeitig mit Instandhaltungsarbeiten ausgeführt werden. Zuwendungsfähig ist in diesen Fällen der Mehraufwand, der gegenüber den Kosten einer Instandhaltung oder Erneuerung der Brücke nach dem aktuellen Stand der Technik entsteht.
- (3) Durch den Einbau von Schienenschmiereinrichtungen kann das quietschende Fahrgeräusch gemindert oder beseitigt werden. Die Wirksamkeit ist im Einzelfall bei der Planung zu belegen.
- (4) Schienenschmiereinrichtungen und Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken können abweichend von § 6 Absatz 2 dieser Richtlinie auch gefördert werden, wenn deren Einbauorte nicht im Gesamtkonzept der Lärmsanierung genannt sind, aber die übrigen Zuwendungsvoraussetzungen dieser Richtlinie erfüllt sind.
- (5) Kommt das Besonders überwachte Gleis als Maßnahme der Lärmsanierung zum Einsatz, gilt Folgendes:

Für die im Gesamtkonzept der Lärmsanierung enthaltenen Streckenabschnitte kann der Aufwand für die Anwendung des Verfahrens „Besonders überwachtetes Gleis“ unter Anrechnung der im Rahmen der Instandhaltung entfallenden Schleifmaßnahmen gefördert

---

<sup>5</sup> Wert aus BMVBS-Leitfaden „Kunst am Bau“

werden. Zuwendungsfähig sind maximal 2/3 der Kosten für Schienenschleifmaßnahmen auf Streckenabschnitten, die unter das „Besonders überwachte Gleis“ fallen.

Für den jeweils zu sanierenden Bereich sind alle Streckenabschnitte auszuweisen, auf denen das Verfahren „Besonders überwachtetes Gleis“ als Lärmsanierungsmaßnahme durchgeführt wird. Dabei ist jeweils anzugeben, in welchem Jahr zuletzt geschliffen wurde.

- (6) Führt eine Instandhaltungs- oder Wartungsmaßnahme, die nach dem aktuellen Stand der Technik ausgeführt wurde, zur Lärminderung, so ist diese Maßnahme nicht zuwendungsfähig.

## **§ 9 Regelungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen**

- (1) Werden Lärmsanierungsmaßnahmen an baulichen Anlagen, die nicht Bahnanlagen sind, durchgeführt, so können maximal 75 Prozent der Kosten zugewendet werden, die unmittelbar durch die Maßnahme entstanden sind. Hierzu gehören
  - a) die direkten Kosten für notwendige Lärmschutzmaßnahmen (Beschaffung und Einbau) sowie die Kosten, die unmittelbar als Folge der Lärmschutzmaßnahmen entstanden sind (wie Tapezierer-/Maler- und Putzerarbeiten);
  - b) die dadurch ausgelösten Mehrkosten infolge anderer Vorschriften (z. B. Energie-sparverordnung, Denkmalschutzgesetze);
  - c) die Kosten einer Baugenehmigung;
  - d) in besonderen Fällen Kosten für die Hinzuziehung eines bautechnischen Fachberaters (z. B. bei besonders umfangreichen, technisch schwierigen oder nach Bauordnungsrecht genehmigungsbedürftigen Lärmschutzmaßnahmen, bei besonderen Anforderungen [z. B. wegen Denkmalschutzes] oder bei besonderen persönlichen Gründen [Alter, Behinderung]);
  - e) alternativ die Kosten anderer ausgeführter und geeigneter Maßnahmen bis zur Höhe der ursprünglich veranschlagten Aufwendungen, wenn die alternativ ausgeführten Maßnahmen eine vergleichbare Lärm mindernde Wirkung haben.

Eine steuermindernde Geltendmachung der Aufwendungen für Lärmsanierungsmaßnahmen ist bei der Zuwendungshöhe entsprechend zu berücksichtigen.

- (2) Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind ausgeschlossen, wenn
  - a) eine bauliche Anlage zum Abbruch bestimmt ist oder dieser bauordnungsrechtlich gefordert wird (vgl. § 2 Absatz 4 Nummer 1 der 24. BImSchV), oder
  - b) die Beeinträchtigung durch Verkehrsgeräusche wegen der besonderen Benutzung der baulichen Anlage, z. B. bei erheblichem Eigenlärm, zumutbar ist (§ 42 Absatz 1 BImSchG). Die Einwirkung kann wegen der besonderen Benutzung der baulichen Anlage entweder ständig oder am Tage oder in der Nacht zuzumuten sein.
  
- (3) Nicht zuwendungsfähig sind die Kosten einer Rechtsberatung, die Unterhaltungs-, Erneuerungs-, Versicherungskosten sowie Betriebskosten von Lüftern und Rollläden. Nicht erstattet werden Mehrkosten von Maßnahmen, die nicht durch den erforderlichen Lärmschutz bedingt sind (z. B. Leichtmetall- statt bisher Holzfenster oder Einbau größerer Fenster), aber bei Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahmen mit ausgeführt werden.
  
- (4) Ist die Beeinträchtigung einer baulichen Anlage durch Eisenbahnlärm auf ein dem Zuwendungsempfänger einschließlich seiner Rechtsvorgänger zurechenbares Verhalten zurückzuführen (z. B. bei Errichtung der baulichen Anlage an einer Eisenbahnstrecke oder in Kenntnis einer verfestigten Eisenbahnplanung und bei Vorhersehbarkeit starker Verkehrslärmeinwirkung) oder ist eine Entschädigungsregelung wegen Wertminderung im Vertrag mitberücksichtigt worden, so ist dies bei der Entscheidung über die Lärmsanierung angemessen zu berücksichtigen. Ein zurechenbares Verhalten liegt in den in § 1 Absatz 3 dieser Richtlinie aufgezählten Fällen nicht vor.

## **§ 10 Bewilligungsbehörde, Verfahren bei aktiven Lärmschutzmaßnahmen**

- (1) Bewilligungsbehörde für alle Zuwendungen zur Realisierung von Lärmsanierungsmaßnahmen im Sinne des § 1 dieser Richtlinie ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).
  
- (2) Der Zuwendungsempfänger nach § 5 Absatz 1 dieser Richtlinie stellt vor Baubeginn der Sanierungsmaßnahme beim EBA einen Zuwendungsantrag, der alle zur Prüfung und Bescheidung erforderlichen Angaben und Nachweise enthält.
  
- (3) Das EBA kann Ausführungsbestimmungen zur Richtlinie erlassen. Insbesondere kann es Festlegungen über Termine, Umfang von Antragsunterlagen und Antragswege einschließlich Beteiligung anderer Stellen und deren Kostenerstattung treffen.

## **§ 11 Verfahren bei passiven Lärmschutzmaßnahmen**

- (1) Wenn in einem Sanierungsabschnitt passive Schallschutzmaßnahmen für bauliche Anlagen vorgesehen und gemäß § 10 Absatz 2 dieser Richtlinie beantragt sind, informiert das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in § 5 Absatz 2 dieser Richtlinie als Letzt-empfänger in Betracht kommenden Personen über das Vorhaben und bietet die Teilnahme an der Lärmsanierungsmaßnahme an.
- (2) Soweit eine Teilnahme angestrebt wird, beantragt der Letztempfänger vor Beginn einer passiven Lärmsanierungsmaßnahme zunächst die Weiterleitung einer entsprechenden Zuwendung bei dem Zuwendungsempfänger nach § 5 Absatz 1 dieser Richtlinie. Die Weiterleitung der Zuwendung an den Letztempfänger richtet sich nach VV Nummer 12.5 zu § 44 BHO.
- (3) Nach Abschluss der passiven Lärmsanierungsmaßnahme beantragt der Letztempfänger unter Vorlage eines Nachweises über die Ausführung der Maßnahme und die entstandenen Kosten bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Auszahlung der Zuwendung. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen leitet die Zuwendung nach Prüfung an den Letztempfänger weiter.
- (4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhält von der Bewilligungsbehörde Zuwendungen in Höhe der den Letztempfängern weitergeleiteten Zuwendungen, soweit diese zuvor im Bewilligungsbescheid als förderfähig anerkannt wurden.
- (5) Ist ein Zuwendungsberechtigter in Vorleistung getreten, nachdem ihm die spätere Kostenerstattung nach § 6 Absatz 3 dieser Richtlinie zugesagt worden war, so kommt die Erstattung der notwendigen Aufwendungen zu dem Zeitpunkt in Betracht, an dem sich dies nach der Dringlichkeitsreihung ergibt. Der Zuwendungsberechtigte muss hierfür nachweisen, dass
  - a) die Maßnahme geeignet und
  - b) der Lärmschutz erforderlich war sowie
  - c) die sonstigen Voraussetzungen zur Erstattung erfüllt sind.
- (6) Im Fall des § 11 Absatz 5 dieser Richtlinie ist vom Letztempfänger eine Erklärung abzugeben, dass er für die Maßnahmen nicht bereits Fördermittel erhalten bzw. die Aufwendungen nicht steuermindernd geltend gemacht hat. Die Originalrechnungen sind vorzulegen. Eine Verzinsung des Erstattungsbetrages erfolgt nicht.

- (7) Für passive Lärmschutzmaßnahmen, die vor Beginn des Lärmsanierungsprogramms am 13. Dezember 1999 realisiert worden sind, sind Zuwendungen ausgeschlossen.

## **§ 12 Verwendungsprüfung und Erfolgskontrolle**

- (1) Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, innerhalb von
- a) sechs Monaten nach Erfüllung des Zweckes,
  - b) spätestens mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats bzw.
  - c) vier Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres für die im abgelaufenen Haushaltsjahr erhaltenen Beträge
- einen Nachweis oder Zwischennachweis über die zweckgerechte Verwendung der Zuwendung zu führen.
- (2) Der Zuwendungsempfänger hat zur Erfolgskontrolle nach Abschluss einer Fördermaßnahme in einem periodischen Rhythmus dem EBA durch Vorlage einer Shape-Datei, hilfsweise einer dxf-Datei, Bericht zu erstatten, bei dem die durchgeführten Maßnahmen als Geometrieobjekte mit x-y-z-Koordinatenwerten, Höhenbezug (Schienenoberkante) sowie den Attributwerten der Lärmschutzwand mit folgenden Spezifikationen aufgeführt sind:
- a) relative Höhe der Lärmschutzwand (Wandhöhe) [m],
  - b) reale Wandlänge [m],
  - c) Angaben zur Örtlichkeit, z.B. Streckennummer, Streckenabschnitt, Bahn-km, Ortsdurchfahrt,
  - d) ggf. zusätzliche Informationen zur Lage, z.B. Richtungs- oder Gegenrichtungsgleis, Entfernung zum Gleis [m].
- (3) Die Übermittlung der Daten erfolgt im Koordinatensystem UTM32/ETRS 89.
- (4) Das EBA wird diese vom Zuwendungsempfänger zu liefernden Angaben in das EBA-Projekt Lärmkartierung einarbeiten.

### **§ 13 Abschließende Bestimmungen**

- (1) Für die Planung und Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahmen im Einzelnen sind die Regelungen für die Lärmsanierung nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – (VkBl 12/97 S. 434)“ entsprechend anzuwenden, soweit diese Richtlinie nichts Abweichendes regelt.
- (2) Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendungen gelten die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV) zu § 44 BHO sowie §§ 48 bis 49 a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.
- (3) Die für die Lärmvorsorge beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen oder Schienenwegen geltenden gesetzlichen Regelungen (§§ 41 - 43 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Verkehrswege-Schallschutz-Maßnahmenverordnung (24. BImSchV) sind hilfsweise anzuwenden.
- (4) Die Angaben zur Antragsberechtigung und zum Verwendungszweck sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Gesetzes gegen missbräuchliche Inanspruchnahme von Subventionen (Subventionengesetz) vom 29. Juli 1976 (BGBl S. 2034, 2037) in der jeweils geltenden Fassung.
- (5) Die Zuwendungsempfänger beachten die Richtlinie der Bundesregierung vom 30. Juli 2004 zur Korruptionsprävention und wenden sie sinngemäß an. Auf die Verpflichtung zur Rückerstattung von Zuwendungen, die dem Grunde oder der Höhe nach durch Verstoß gegen die in dieser Richtlinie genannten Grundsätze und Verhaltensregeln begründet wurden, wird hingewiesen.

### **§ 14 Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

- (1) Diese Richtlinie tritt am 01. Juli 2014 in Kraft. Sie soll spätestens nach fünf Jahren überprüft werden.
- (2) Gleichzeitig tritt die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes vom 22. November 2012 außer Kraft.

## **Anhang 1** Nutzen-Kosten-Bewertung gemäß § 7 Absatz 6 der Richtlinie

### **Maßstäbe zur Ermittlung des Nutzens aktiver Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung**

Entsprechend § 7 Absatz 6 der Richtlinie ist bei der Betrachtung von Nutzen Kosten-Gesichtspunkten für die Gestaltung der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels die zusätzliche Schutzwirkung aktiver Maßnahmen zu berücksichtigen.

Die Schutzwirkung aktiver Schallschutzmaßnahmen auf die Umgebung von Eisenbahnstrecken kann als umfassend berücksichtigt angesehen werden, wenn je Dezibel Lärminderung durch aktive Maßnahmen ein Nutzen von 55,00 Euro je Einwohner und Jahr angesetzt wird.

Die Höhe des Wertansatzes berücksichtigt bereits positive Effekte jenseits der Grenzwert-Linie (Iso-phonie). Deshalb ist der Wertansatz nur für Immissionsorte auszuwerten, die ohne die jeweilige aktive Maßnahme Grenzwertüberschreitungen gem. dem Haushaltsgesetz aufweisen.

Die Auswahl und die Gestaltung aktiver Lärmschutzmaßnahmen sollen dabei unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse so erfolgen, dass der für 25 Jahre ermittelte Nutzen die Höhe der Zuwendungen für die jeweilige aktive Maßnahme übersteigt.

Die aktive Maßnahme mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Vergleich (NKV) (mindestens größer 1) soll realisiert werden. Beim NKV sind Zuschüsse Dritter Kosten mindernd zu berücksichtigen.

Überstandslängen aktiver Lärmschutzmaßnahmen sind unter Berücksichtigung topografischer Bedingungen nach akustischen Gesichtspunkten zu dimensionieren.

Zur Vermeidung negativer akustischer Effekte sind Lücken bis zu 100 m zwischen aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu schließen, auch wenn sich in diesen Bereichen keine förderfähigen Wohneinheiten befinden, aber für die jeweilige gesamte aktive Maßnahme der ermittelte Nutzen einen NKV größer 1 hat.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV ermittelt sich entsprechend zu

$$NKV = \frac{NU \times dL \times E \times t}{K}$$

*Dabei ist:*

*NU = 55,00 Euro, der Nutzen je dB(A) Pegelminderung, Einwohner und Jahr,*

*dL = die mittlere Pegelminderung in dB(A) aus dem schalltechnischen Gutachten,*

*E = die Anzahl der von der Grenzwertüberschreitung betroffenen Einwohner (=WE x2,1),*

*t = 25 Jahre, die anzusetzende Nutzungsdauer,*

*K = die Höhe der für die Maßnahmen erforderlichen Zuwendungen in Euro.*

Eine Teilbetrachtung des Nutzens von durchgehenden aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgt nicht. Eine Mitfinanzierung Dritter kann bewirken, dass eine verlängerte oder höhere Schallschutzwand gebaut wird, bzw. das eine unter dem Nutzen-Kosten-Index nicht förderfähige Wand förderfähig wird.