

Richtlinie
zur
Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung
an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes
– überarbeitete Fassung 2022 –

1. Förderziel und Zuwendungszweck

1.1 Zuwendungszweck

Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und 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.

1.2 Förderziel

Ziel der Förderung ist es, die Lärmbelastung der Anlieger bestehender Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes durch Umsetzung des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung gemäß Nr. 2.2 dieser Richtlinie um die von den Schienenwegen ausgehenden Lärmemissionen zu mindern, soweit für die lärmbelastete bauliche Anlage vor dem 01.01.2015 eine Baugenehmigung erteilt wurde oder die bauliche Anlage im Geltungsplan eines vor dem 01.01.2015 bestandskräftig gewordenen Bebauungsplanes errichtet wurde.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Nach Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahmen soll die Schallimmission die in 2.1 genannten Auslösewerte für die Lärmsanierung nicht mehr überschreiten.

2. Gegenstand der Förderung

2.1 Kriterien der Lärmsanierung

Lärmsanierung im Sinne dieser Richtlinie ist die Verminderung der Lärmbelastung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) am 1. April 1974 bzw. am 3. Oktober 1990 in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet in Betrieb waren, ohne dass die Voraussetzungen zur Lärmvorsorge nach §§ 41-43 BImSchG vorliegen.

Die Förderung erfolgt, wenn der Lärmpegel folgende Auslösewerte überschreitet:

1. Krankenhäuser, Schulen, Kindertagesstätten, Kurheime und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht,
2. Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete 66/56 dB(A) Tag/Nacht,
3. Gewerbegebiete 72/62 dB(A) Tag/Nacht.

Die Berechnung aller Immissionspegel, die bei der Anwendung dieser Förderrichtlinie herangezogen werden, erfolgt als Beurteilungspegel nach dem in der Anlage 2 zur 16. BImSchV¹ festgelegten Verfahren mit den Parametern, die für die Berechnung des Beurteilungspegels beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen zur Anwendung kommen.

2.2 Gesamtkonzept der Lärmsanierung

Zur Umsetzung des Förderzwecks der vorliegenden Richtlinie erstellt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unter Beteiligung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung. Darin werden die lärmsanierungsbedürftigen Streckenabschnitte gereiht nach dem Grad der Sanierungsbedürftigkeit aufgelistet. Sanierungsbedürftige Streckenabschnitte, für die die Planung der Sanierungsmaßnahmen aufgenommen wurde oder die im Bau sind, sowie Streckenabschnitte, an denen die Sanierungsmaßnahmen abgeschlossen sind, werden in gesonderten Listen zur Dokumentation des Bearbeitungsstandes und im Sinne einer abschließenden Erfolgskontrolle nach § 7 BHO erfasst. In den Anlagen zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung werden Streckenabschnitte mit anliegender Wohnbebauung erfasst, deren Lärmsanierung auf Grund der prognostizierten Beurteilungspegel geboten ist, und eine Reihung festgelegt, in der die aufgenommenen Streckenabschnitte saniert werden sollen. Streckenabschnitte können in Sanierungsbereiche aufgeteilt oder zu solchen verbunden werden. Das Gesamtkonzept der Lärmsanierung ist spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben.

Maßgeblich für die Aufnahme eines Streckenabschnitts in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung und die Reihenfolge (Priorisierung) sind

- a. die Höhe des prognostizierten Beurteilungspegels, wenn dieser die im Bundeshaushalt aufgeführten maßgeblichen Auslöswerte (vgl. Abschnitt 2.1) für die Lärmsanierung überschreitet;
- b. die Zahl der betroffenen Anwohner im jeweiligen Streckenabschnitt, die mit Hilfe von stadtplanerisch üblichen Verfahren ermittelt werden darf;
- c. eine Gewichtung nach Lärmbelastung und Zahl der betroffenen Anwohner;
- d. Verhältnismäßigkeit der Lärmsanierungsmaßnahme;
- e. 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.

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.

Die Verhältnismäßigkeit ist insbesondere nicht gegeben, wenn an dem betroffenen Streckenabschnitt eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 BImSchG

¹ Anlage 2 zu § 4 der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung in der Fassung vom 18.12.2014, Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03).

- 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 Abschnitten 4, 6.2 und 7 dieser Richtlinie. In begründeten Ausnahmefällen können mit Interimsmaßnahmen aktive Lärmsanierungsmaßnahmen auch dann durchgeführt werden, wenn die Auslösewerte nach Abschnitt 2.1 dieser Richtlinie zuvor nicht erreicht oder unterschritten wurden.

Für die im Gesamtkonzept der Lärmsanierung gereihten Sanierungsabschnitte beantragen die EIU des Bundes gemäß Abschnitt 7.1 dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der betrieblichen, planerischen und bauwirtschaftlichen Kapazitäten in der Reihenfolge der Dringlichkeit entsprechend der Priorisierungskennzahl Zuwendungen zur Lärmsanierung.

2.3 Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen

Maßnahmen zur Lärmsanierung können nach dieser Richtlinie gefördert werden, wenn die prognostizierten oder tatsächlichen Schallimmissionen an einem bestehenden Schienenweg der Eisenbahnen des Bundes die Auslösewerte der Lärmsanierung (vgl. Abschnitt 2.1) übersteigen.

Durch die gewählte Lärmsanierungsmaßnahme oder ein Maßnahmenbündel sollen die Schallimmissionen auf die Auslösewerte der Lärmsanierung abgesenkt werden.

Bei der Planung von Lärmsanierungsmaßnahmen ist bei der Ermittlung des Beurteilungspegels für die Dimensionierung der Lärmsanierungsmaßnahmen 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 Auslösewerte der Lärmsanierung (vgl. Abschnitt 2.1), werden keine Zuwendungen für die Lärmsanierung gewährt.

Für die Planung und Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahmen im Einzelnen sind die Regelungen in Abschnitt D (Lärmsanierung) der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – (VkB1 12/97 S. 434)“ entsprechend anzuwenden, soweit diese Richtlinie nichts Abweichendes regelt.

Die für die Lärmvorsorge beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen oder Schienenwegen geltenden gesetzlichen Regelungen [§§ 41 - 43 BImSchG, Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Verkehrswege-Schallschutz-Maßnahmenverordnung (24. BImSchV)] sind hilfsweise anzuwenden.

2.4 Förderfähige Maßnahmen

Gefördert werden können Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes, die zum Zwecke des wirtschaftlichen Mitteleinsatzes kombiniert werden können.

Gefördert werden können in besonders begründeten Fällen Maßnahmen zur innovativen Lärm- und Erschütterungsminderung bis zur Gesamthöhe des dafür im Bundeshaushalt ausgewiesenen Betrages.

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

Aktiver Lärmschutz an Bahnanlagen umfasst alle Maßnahmen an der Strecke, die zu einer Verminderung des Lärms 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.

Aktiver Lärmschutz an Bahnanlagen umfasst:

- a. Errichtung von Schallschutzwänden/ -wällen²;
- b. Errichtung von niedrigen Schallschutzwänden;
- c. Einbau von Schienenstegdämpfern oder -abschirmungen;
- d. Einbau von Schienenschmiereinrichtungen;
- e. Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken;
- f. andere Bahntechnische und schalltechnische Innovationen nach Anerkennung gemäß § 5 der 16. BImSchV.

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. BImSchV³ 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.

Schutzbedürftige Räume sind alle Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Für den Schutz von Räumen ist die Überschreitung des Nacht-Auslösewertes 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 Bundeskleingartengesetz⁴ vor.

3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind die EIU des Bundes.

Soweit passive Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen realisiert werden sollen, die nicht Eigentum des EIU sind, leiten die EIU als Erstempfänger die Zuwendung an die Letztempfänger weiter.

² Der Begriff der Schallschutzwand ist deckungsgleich zu dem der Lärmschutzwand im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

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

⁴ Bundeskleingartengesetz vom 28. Februar 1983 (BGBl. I S. 210), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)

Die Weiterleitung der Zuwendung an den Letztempfänger richtet sich nach VV Nummern 12.5 und 12.6 zu § 44 BHO. Sie erfolgt durch privatrechtliche Vereinbarung. Die Vereinbarung bedarf der Schriftform. Die Ausführungsbestimmungen des EBA treffen Festlegungen zum Verfahren der Weiterleitung der Zuwendung an Letztempfänger für passive Lärmschutzmaßnahmen.

Als Letztempfänger sind natürliche und juristische Personen, die Eigentümer, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte baulicher Anlagen sind, an denen Maßnahmen zur Lärmsanierung durchgeführt wurden, im Zusammenhang mit der Realisierung passiver Lärmschutzmaßnahmen zuwendungsberechtigt. Mieter und Pächter sind nicht zuwendungsberechtigt.

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 Zuwendungsberechtigte und, sofern der Zuwendungsberechtigte eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, wenn diese eine eidesstattliche Versicherung nach § 802c Abs. 3 der Zivilprozessordnung oder § 284 Absatz 3 der Abgabenordnung abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

4. Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Es gelten die zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen der VV zu § 44 BHO. Planungs- und Verwaltungskosten des EIU werden als Zuschlag auf die zuwendungsfähigen Bauausgaben pauschal zugewendet in Höhe von 18 Prozent. Im Rahmen dieser Planungs- und Verwaltungskostenpauschale können bei Eigenleistung des EIU anstelle der Selbstkosten nach Nummer 5 ANBest-P-Kosten die bei der Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturinvestitionen gemäß § 8 Bundesschienenwegeausbaugesetz anerkannten Dispositiven Kostensätze (Dispo-Kosa) angewandt werden.

Zuwendungen werden auf Antrag des EIU des Bundes durch Zuwendungsbescheid der Bewilligungsbehörde gewährt.

Zuwendungsfähig sind Lärmsanierungsmaßnahmen, wenn der zu sanierende Streckenabschnitt zuvor in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung nach Abschnitt 2.2 dieser Richtlinie aufgenommen worden ist und die Tatsachen, die zur Aufnahme geführt haben, zum Zeitpunkt der Antragstellung fortbestehen.

Zuwendungsfähig sind nur Lärmsanierungsmaßnahmen, mit denen vor Bewilligung noch nicht begonnen wurde. Dies gilt nicht, wenn dem Letztempfänger vor der Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen die spätere Erstattung der Aufwendungen durch das EIU des Bundes verbindlich zugesagt worden ist.

5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

5.1 Zuwendungsart, Finanzierungsart, Finanzierungsform

Die Zuwendung wird als Projektförderung im Wege der Vollfinanzierung als nicht rückzahlbarer Zuschuss des Bundes gewährt, sofern in dieser Richtlinie keine Anteilfinanzierung festgelegt wird.

5.2 Zuwendungsfähige Aufwendungen

Zuwendungen werden nur gewährt, wenn die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Maßnahme mit der Beantragung dargelegt werden.

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. Vorrangig sind aktive Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. Passive Lärmschutzmaßnahmen sollen bei Notwendigkeit als zusätzliche Maßnahme angewendet werden oder wenn bei aktiven Maßnahmen das Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 1 ausfällt.

Zuwendungsfähig sind

- a. Bauausgaben für die Errichtung aktiver und passiver Lärmschutzbauwerke und -bauteile (Lärmsanierungsmaßnahmen) nach Maßgabe dieser Richtlinie. Bei Eigenleistung des Zuwendungsempfängers (EIU) können anstelle der Selbstkosten nach Nummer 5 ANBest-P-Kosten die bei der Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturinvestitionen gemäß § 8 Bundeschienenwegeausbaugesetz anerkannten Dispositiven Kostensätze (Dispo-Kosa) angewandt werden;
- b. Planungs- und Verwaltungskosten des EIU pauschal in Höhe von 18 Prozent. Diese Pauschale dient der Abdeckung von Planungsleistungen, die für die Errichtung der Lärmschutzbauwerke erforderlich sind sowie der Abdeckung von Aufwand, der als Bauherrenaufgabe entsteht.

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben oder Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist.

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. Die Förderfähigkeit einer Maßnahme kann nicht durch finanzielle Beteiligung eines Dritten herbeigeführt werden.

Die Instandhaltung von Anlagen kann nicht gefördert werden. Instandhaltung umfasst Inspektion, Wartung und Instandsetzung von Anlagen (oder Fahrzeugen) zum Zwecke ständiger Gebrauchsbereitschaft.

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

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 sind in diesen Fällen die Mehrausgaben, die gegenüber den Ausgaben für eine Instandhaltung oder Erneuerung der Brücke nach dem aktuellen Stand der Technik entstehen.

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben passiver Lärmsanierungsmaßnahmen gehören

- a. die direkten Ausgaben für notwendige Lärmschutzmaßnahmen (Beschaffung und Einbau) sowie die Ausgaben, die unmittelbar als Folge der Lärmschutzmaßnahmen entstanden sind (wie Tapezier-, Mal- und Putzarbeiten);
- b. die dadurch ausgelösten Mehrausgaben infolge anderer Vorschriften (z. B. Energieeinsparverordnung, Denkmalschutzgesetz);
- c. die Ausgaben für die Erteilung einer Baugenehmigung;

- d. in besonderen Fällen Ausgaben für die Hinzuziehung eines bautechnischen Fachberaters (z. B. bei besonders umfangreichen, technisch schwierigen oder nach Bauordnungsrecht genehmigungsbedürftigen Lärmschutzmaßnahmen, bei besonderen Anforderungen [z. B. aufgrund von Denkmalschutz] oder bei besonderen persönlichen Gründen [Alter, Behinderung]);
- e. alternativ die Ausgaben für andere ausgeführte und geeignete Maßnahmen bis zur Höhe der ursprünglich veranschlagten Aufwendungen, wenn die alternativ ausgeführten Maßnahmen eine vergleichbare lärmindernde Wirkung haben.

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

Passive 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 Verkehrsräusche 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.

Nicht zuwendungsfähig sind die Ausgaben für eine Rechtsberatung und für die Unterhaltung, Erneuerung, Versicherung sowie den Betrieb von Lüftern und Rollläden. Nicht erstattet werden Mehrausgaben für Maßnahmen, die nicht durch den erforderlichen Lärmschutz bedingt sind (z. B. Leichtmetall- statt vorhandener Holzfenster oder Einbau größerer Fenster), aber bei Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahmen mit ausgeführt werden.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) sind zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide zu machen.

6.1 Regelungen zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen

Bei der Durchführung aktiver Maßnahmen sind technische und sicherheitsrelevante Anforderungen sowie städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen.

Besondere Anforderungen an die Gestaltung der aktiven Lärmschutzmaßnahme können sich aus der Bedeutung eines Sanierungsbereichs für die Tourismus- oder Gesundheitswirtschaft ergeben. In solchen Gebieten können unter der Voraussetzung eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses gleich oder größer 1 Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden, die durch ihre besondere Gestaltung den besonderen Anforderungen Rechnung tragen. Für einen besonders zu gestaltenden Bereich einer Lärmschutzmaßnahme kann ein Zuschlagsfaktor zur Berücksichtigung des Zusatznutzens und der erhöhten Ausgaben gemäß Anhang 1 in Ansatz gebracht werden.

In innerstädtischen und innerdörflichen Lagen kann das Erscheinungsbild von Schallschutzwänden besonderen Anforderungen Rechnung tragen, wenn dies aufgrund des Gebietscharakters sowie nach Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gerechtfertigt ist. Kommen Schallschutzwände mit mehr als zwei Meter Höhe zur Anwendung, können zur Verminderung von Sichteinschränkungen und verschlechterter Lichtverhältnisse sowie zur Erhaltung gewachsener Sichtachsen transparente Wandelemente eingebaut werden, wenn dadurch das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht unter 1 fällt.

6.2 Regelungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen

Werden passive Lärmsanierungsmaßnahmen an baulichen Anlagen, die nicht Bahnanlagen sind, durchgeführt, so können maximal 75 Prozent der Ausgaben zugewendet werden, die unmittelbar durch die Maßnahme entstanden sind.

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 Abschnitt 1.2 dieser Richtlinie aufgezählten Fällen nicht vor.

7. Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde, Antragsverfahren

Zuständig für die Durchführung des Förderverfahrens einschließlich der Antrag- und Verwendungsprüfung sowie Bewilligungsbehörde für alle Zuwendungen zur Realisierung von Lärmsanierungsmaßnahmen ist das EBA.

Das EIU als Zuwendungsempfänger stellt vor Baubeginn der Sanierungsmaßnahme beim EBA einen Zuwendungsantrag, der alle zur Prüfung und Bescheidung erforderlichen Angaben und Nachweise enthält.

Das EBA erlässt Ausführungsbestimmungen zur Richtlinie. Insbesondere kann es dabei Festlegungen über Termine, Umfang von Antragsunterlagen und Antragswege einschließlich Beteiligung anderer Stellen und deren Aufwandserstattung treffen.

Wenn in einem sanierungsbedürftigen Streckenabschnitt Lärmschutzmaßnahmen für bauliche Anlagen vorgesehen und beantragt sind, informiert das EIU die als Letztempfänger in Betracht kommenden Personen über das Vorhaben und bietet die Teilnahme an der Lärmsanierungsmaßnahme an.

Soweit eine Teilnahme angestrebt wird, beantragt der Letztempfänger vor Beginn einer passiven Lärmsanierungsmaßnahme zunächst die Weiterleitung einer entsprechenden Zuwendung bei dem Zuwendungsempfänger. Die Weiterleitung der Zuwendung an den Letztempfänger richtet sich nach den in Abschnitt 3 dieser Richtlinie dargelegten Bestimmungen.

Nach Abschluss der passiven Lärmsanierungsmaßnahme beantragt der Letztempfänger unter Vorlage eines Nachweises über die Ausführung der Maßnahme und die entstandenen Ausgaben bei dem EIU die Auszahlung der Zuwendung. Dieses leitet die Zuwendung nach Prüfung an den Letztempfänger weiter.

Das EIU erhält von der Bewilligungsbehörde Zuwendungen in Höhe der den Letztempfängern weitergeleiteten Zuwendungen, soweit diese zuvor im Bewilligungsbescheid als förderfähig anerkannt wurden.

Ist ein Letztempfänger in Vorleistung getreten, nachdem ihm die spätere Ausgabenerstattung zugesagt worden war, so kommt die Erstattung der notwendigen Ausgaben zu dem Zeitpunkt in Betracht, an dem sich dies nach der Dringlichkeitsreihung ergibt. Der Letztempfänger muss hierfür nachweisen, dass

- a. die Maßnahme geeignet und
- b. die sonstigen Voraussetzungen zur Erstattung erfüllt sind.

Im Falle der Vorleistung ist vom Letztempfänger eine Erklärung abzugeben, dass er für die Maßnahmen nicht bereits Fördermittel erhalten bzw. die Aufwendungen nicht steuermindernd geltend gemacht hat. Grundsätzlich sind Originalrechnungen vorzulegen. Im Ausnahmefall können elektronisch gespeicherte und gescannte Dokumente anerkannt werden, wenn sie den Grundsätzen „zur ordnungsgemäßen Führung und Aufbewahrung von Büchern, Aufzeichnungen und Unterlagen in elektronischer Form sowie zum Datenzugriff“ (GoBD) entsprechen. Eine Verzinsung des Erstattungsbetrages erfolgt nicht.

7.2. Verwendungsprüfung und Erfolgskontrolle

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, innerhalb von

- a. sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks,
- 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.

Der Zuwendungsempfänger hat zur Erfolgskontrolle nach Abschluss einer Fördermaßnahme in einem periodischen Rhythmus dem Eisenbahn-Bundesamt (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].

Die Übermittlung der Daten erfolgt im Koordinatensystem UTM32/ETRS 89.

Das EBA wird diese vom Zuwendungsempfänger zu liefernden Angaben in die vom EBA vorzunehmende Lärmkartierung einarbeiten.

7.3 Subventionserheblichkeit

Alle Tatsachen, die für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung von Bedeutung sind, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Subventionserhebliche Tatsachen sind die Angaben im Zuwendungsantrag, im Verwendungsnachweis und in den übrigen eingereichten Unterlagen. Gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 Subventionsgesetz ist ein Zuwendungsempfänger verpflichtet, der Bewilligungsbehörde unverzüglich alle Tatsachen mitzuteilen, die der Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind. Die Bewilligungsbehörde hat vor Bewilligung der Zuwendung den Antragsteller über subventionserhebliche Tatsachen und die Strafbarkeit des Subventionsbetruges nach § 264 des Strafgesetzbuches in Kenntnis zu setzen; die Kenntnisnahme ist vom Antragsteller schriftlich zu bestätigen. Die Kenntnisnahme kann auch mit der Antragstellung bestätigt werden.

7.4 Korruptionsprävention

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung in der jeweils gültigen Fassung sinngemäß anzuwenden. 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.

7.5 Zu beachtende Vorschriften

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 §§ 48 bis 49 a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verfahrensvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß § 91 BHO zur Prüfung berechtigt.

8. Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am 01.07.2022 in Kraft. Sie soll spätestens nach fünf Jahren überprüft werden. In die Überprüfung einbezogen werden insbesondere die durch eine besondere Gestaltung nach Ziffer 6.1 verursachten Mehrkosten.

Gleichzeitig tritt die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes vom 06. Dezember 2018 außer Kraft.

Diese Richtlinie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2028 außer Kraft.

Anhang 1
Nutzen-Kosten-Bewertung
(Abschnitte 5.2 und 6.1 der Richtlinie)

Maßstäbe zur Ermittlung des Nutzens aktiver Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung

Entsprechend Abschnitt 5.2 der Richtlinie ist bei der Betrachtung von Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten für die Maßnahme oder das Maßnahmenbündel die zusätzliche Schutzwirkung aktiver Maßnahmen zu berücksichtigen.

Die Schutzwirkung aktiver Lärmschutzmaßnahmen auf die Umgebung von Eisenbahnstrecken kann als umfassend berücksichtigt angesehen werden, wenn je Dezibel Lärminderung durch aktive Maßnahmen ein Nutzen von 77,00 Euro je Einwohner und Jahr angesetzt wird.

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

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

Die aktive Maßnahme mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (mindestens gleich oder größer 1) soll realisiert werden. Beim NKV sind Zuschüsse Dritter kostenmindernd zu berücksichtigen. Abschnitt 6.1 der Förderrichtlinie bleibt hiervon unberührt.

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 gleich oder 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 = 77,00 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 Auslösewertüberschreitung betroffenen Einwohner (=WE x 2,1),

t = 25 Jahre, die anzusetzende Nutzungsdauer,

K = die Höhe der für die Maßnahmen erforderlichen Zuwendungen in Euro bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 25 Jahren.

Werden in einem Sanierungsbereich zwei oder n Lärmschutztechniken parallel eingesetzt (z.B. niedrige Schallschutzwände zusätzlich zu einer hohen Schallschutzwand), so berechnet sich K aus der Summe der entsprechenden Kosten der Einzelmaßnahmen:

$$K = K(1) + K(2) + \dots + K(n)$$

Berechnung von K für den Fall, dass die bilanzielle Nutzungsdauer von der anzusetzenden Nutzungsdauer $t=25$ Jahre abweicht:

$$K(n) = \frac{K \times t}{tb}$$

Dabei ist:

$K(n)$ = Kosten einer Lärmschutztechnik normiert auf die Nutzungsdauer von 25 Jahren

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

$t = 25$ Jahre, die anzusetzende Nutzungsdauer,

tb = bilanzielle Nutzungsdauer einer Lärmschutztechnik gemäß Tabelle 1

Technik Nr	Lärmschutztechnik	Bilanzielle Nutzungsdauer t [Jahre]	Bemerkung
1	Schallschutzwände	25	
2	Schienenstegdämpfer	13	
3	Schienenstegabschirmungen	13	
4	Niedrige Schallschutzwände	25	
5	Schienenschmiereinrichtungen	10	
6	Unterschottermatten	26	
7	Hochelastische Schienenlagerung	13	
8	Brückendämpfer	mind. 25	Restnutzungsdauer Brücke (mindestens jedoch 25 Jahre)

Tabelle 1: Nutzungsdauer Lärmschutztechniken

Bei Lärmsanierungsmaßnahmen mit einem NKV ≥ 1 können über den zuwendungsfähigen Umfang hinaus bauliche Umsetzungen, wie z.B.

- längere oder höhere Schallschutzwand
- eine besondere Gestaltung
- finanziell aufwendigere Bauarten

durchgeführt werden, wenn ein Dritter die dadurch zusätzlich entstehenden Aufwendungen trägt und die Schalldämpfungsleistung durch die Abweichung von der ursprünglich vorgesehenen und zuwendungsfähigen Maßnahme nicht verschlechtert wird. Abschnitt 6.1 der Förderrichtlinien bleibt hiervon unberührt.

Besondere Anforderungen an die Gestaltung der aktiven Lärmschutzmaßnahme können sich aus der Bedeutung für die Tourismus- oder Gesundheitswirtschaft ergeben (Abschnitt 6.1). Ist in einem Sanierungsbereich einem Teilbereich eine besondere Bedeutung für Tourismus oder Gesundheitswirtschaft zuerkannt (vgl. Bild 1), entsteht durch eine gestaltete Wand in diesem Bereich aufgrund der besseren Einpassung in das städtebauliche Umfeld ein zusätzlicher, über die reine Pegelminderung hinausgehender Nutzen. In diesem Teilbereich können zur Erfüllung der besonderen Anforderungen auch Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt werden, die teurer sind als die sparsamste Ausführungsvariante.



Bild 1

Dieser zusätzliche Nutzen wird über einen Zuschlagsfaktor auf den monetär bewerteten Nutzen der Pegelminderung nach folgender Formel in Ansatz gebracht:

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

Dabei ist:

NU = 77,00 Euro, der Nutzen je dB(A), Einwohner und Jahr

NU_z = Zuschlagsfaktor für Zusatznutzen je nach Schutzzweck gemäß Tabelle 2

dL = die mittlere Pegelminderung in dB(A) im gestalteten Bereich

E = Durchschnittliche Anzahl der von der Auslösewertüberschreitung betroffenen Einwohner im gesamten Sanierungsabschnitt, anteilig verteilt auf den gestalteten Bereich (= WE x 2,1)

t = 25 Jahre, die anzusetzende Nutzungsdauer

K_g = Kosten des gestalteten Bereichs einer Lärmschutzmaßnahme

Die Höhe des Zuschlagsfaktor NU_z beträgt:

Haupt-kategorie	Unter-kategorie	Rechts-grundlage	Zuschlags-faktor Z _{FK}
Tourismus			
	- Denkmalschutz (1 bis 3 Gebäude); - ruhige Gebiete	- Denkmallisten der Länder - Art. 3 l), m) Umgebungs-lärmrichtlinie 2002/49/EG	2,5
	- Denkmalschutz (Ensemble, 4 bis 6 Gebäude) - Naturpark	- Denkmallisten der Länder - § 27 Bundesnaturschutzgesetz	2,75
	- Denkmalschutz (mehr als 6 Gebäude, historische Stadtkerne) - Welterbestätten - Nationalpark	- Denkmallisten der Länder - Liste der UNESCO - § 24 Bundesnaturschutzgesetz	3,0
Gesundheit			
	- Reha-Einrichtungen	§ 107 Abs. 2 SGB V	2,5
	- Krankenhaus / Fachklinik - staatlich anerkannter Erholungsort	- § 107 Abs. 1 SGB VB - Kurortgesetze der Länder	2,75
	- Staatlich anerkannter Kurort	- Kurortgesetze der Länder	3,0

Tabelle 2: Zuschlagsfaktor NU_z

Bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses muss der Nutzen einer Wand für den gesamten Abschnitt und innerhalb des besonders zu schützenden sensiblen Bereichs unter Berücksichtigung des Zusatznutzens und der erhöhten Kosten jeweils ≥ 1 betragen. (siehe Bild 1).