

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

Für die Veröffentlichung im Verkehrsblatt 6/2005 vorgesehener Text:

Bonn, den 07. März 2005
EW 15/14.86.02/6 BM 00

Nachstehend wird die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes veröffentlicht. Sie ist mit der Bekanntgabe an das Eisenbahn-Bundesamt am 07.03.2005 in Kraft getreten. Sie konkretisiert die Förderbedingungen für die Vergabe der im Bundeshaushalt Kapitel 1222 Titel 891 05 – “Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes” und Kapitel 1222 Titel 682 05 bereit gestellten Mittel.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Thomas Kohl
Abteilungsleiter Eisenbahnen, Wasserstraßen

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

Inhalt:

- § 1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage, Begriffsbestimmungen
- § 2 Gegenstand der Förderung
- § 3 Zuwendungsempfänger, Erstattungsberechtigter
- § 4 Zuwendungsvoraussetzungen
- § 5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen
- § 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen
- § 7 Verfahren
- § 8 In-Kraft-Treten

§ 1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage, Begriffsbestimmungen

(1) Der Bund gewährt Zuwendungen für die Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-BHO) zu § 44 BHO, wenn der Lärmpegel die Immissionswerte der Lärmsanierung überschreitet. Ein Rechtsanspruch auf eine Förderung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens. Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel¹.

(2) Durch die gewählte Maßnahme oder das Maßnahmenbündel sollen grundsätzlich die Lärmsanierungsgrenzwerte nach § 4 Abs. 3 mindestens erreicht oder unterschritten werden.

(3) Begriffsbestimmungen im Sinne dieser Richtlinie:

(a) „Lärmsanierung“ im Sinne dieser Förderrichtlinie ist die Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Eisenbahnstrecken, ohne dass die Voraussetzungen zur Lärmvorsorge (§ 41-43 BImSchG²) gegeben sind.

(b) „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.

(c) „Bahnanlagen“ sind alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Dazu gehören auch Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen einer Eisenbahn, die das Be- und Entladen sowie den Zu- und Abgang ermöglichen oder fördern. Es gibt Bahnanlagen der Bahnhöfe, der freien Strecke und sonstige Bahnanlagen. Fahrzeuge gehören nicht zu den Bahnanlagen.

¹ Erläuterung: Seit dem Bundeshaushalt 1999 werden als haushaltsrechtliche Regelung in Kapitel 1222 Titel 891 05 – “Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes” jährlich Mittel bereitgestellt. Seit dem Bundeshaushalt 2000 erlaubt ergänzend Kapitel 1222 Titel 682 05 auch die Gewährung von Zuschüssen zu diesem Zweck.

² Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) vom 15. März 1974, Neugefasst durch Bek. v. 26. 9.2002 BGBl I S. 3830

(d) „Passiver Lärmschutz“ umfasst alle baulichen Maßnahmen an vom Eisenbahnlärm betroffenen baulichen Anlagen zur Senkung der Schalleinwirkungen (Immissionen). Passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 2 der 24. BImSchV³ sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die erbrachten Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen werden entsprechend § 42 Absatz 2 Satz 1 BImSchG erstattet, wobei die Wertverbesserung der Gebäude durch die Anpassung an den Stand der Technik angemessen zu berücksichtigen ist.

(e) „Umfassungsbauteile“ schließen bauliche Anlagen nach außen ab. Hierzu zählen insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Lüftungseinrichtungen für schutzbedürftige Räume mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen.

(f) „Schutzbedürftig“ sind alle Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind und in denen der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nacht-Immissionsgrenzwert überschritten ist. Dabei ist für den Schutz von Schlafraum die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich, für sonstige Wohn- oder Arbeitsräume hingegen die des Tagwertes. Schutzbedürftig sind auch Schlafräume in kleinen und mittelständischen Familienbetrieben der Beherbergungsbranche.

(g) „Nicht schutzbedürftig“ sind Räume, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Hierzu zählen insbesondere Bäder, Toiletten, Lagerräume, Treppenhäuser und Flure sowie - falls nicht eine zulässige Nutzung nach § 20 a BundeskleingartenG⁴ gegeben ist - Gartenhäuser in Kleingartengebieten.

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

⁴ Bundeskleingartengesetz, Bundesgesetzblatt I 1983, Seite 210

§ 2 Gegenstand der Förderung

(1) Für eine Förderung kommen – ggf. in Kombination – folgende Maßnahmen, die nachstehend näher ausgeführt sind, in Betracht:

1. Aktiver Lärmschutz an Bahnanlagen
wie z.B. Errichtung von Lärmschutzwänden oder –wällen,
“Besonders überwachtes Gleis”⁵,
Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken,
Einbau von Schienenschmiereinrichtungen in engen Gleisbögen;
2. Passiver Lärmschutz an baulichen Anlagen
wie z.B. Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen.

(2) Die Gestaltung der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. Die Abwägung zwischen aktiven und passiven Maßnahmen erfolgt nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten, wobei die zusätzliche Schutzwirkung aktiver Maßnahmen berücksichtigt wird. Bei höheren Lärmschutzwänden (i.d.R. über 2 m) können zur Verminderung von Sichteinschränkungen transparente Aufsätze in Betracht kommen.

(3) Es sind alle Streckenabschnitte auszuweisen, auf denen das Verfahren **“Besonders überwachtes Gleis (BüG)”** als Lärmsanierungsmaßnahme durchgeführt wird. Dabei ist jeweils anzugeben, in welchem Jahr zuletzt geschliffen wurde. Für die im Lärmsanierungsprogramm enthaltenen Streckenabschnitte kann der Aufwand für die Anwendung des Verfahrens “Besonders überwachtes Gleis” unter Anrechnung der im Rahmen der Instandhaltung entfallenden Schleifmaßnahmen gefördert werden. Die Erstattung ist daher begrenzt auf maximal 2/3 der Kosten für das Verfahren im jeweiligen Haushaltsjahr.

(4) 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. Die Instandhaltung oder Erneuerung einer Brücke hat nach dem aktuellen Stand der Technik zu erfolgen.

⁵ 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)

(5) Die Förderung beschränkt sich auf die nur dem Lärmschutz dienenden Aufwendungen. Geringfügige Aufwendungen für lärmindernde Instandhaltungsarbeiten entsprechend einem weiterentwickelten Stand der Technik werden nicht gefördert.

(6) Durch den Einbau von **Schienenschmiereinrichtungen** in engen Gleisbögen mit einem Radius ≤ 500 m kann das quietschende Fahrgeräusch gelindert oder beseitigt werden. Die Wirksamkeit ist im Einzelfall bei der Planung zu belegen.

Schienenschmiereinrichtungen und Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken können abweichend von § 4 Nr. 3 auch gefördert werden, wenn sie nicht im Lärmsanierungsprogramm genannt sind und die übrigen Voraussetzungen dieser Richtlinie erfüllt sind.

(7) Bei der Beurteilung der Förderfähigkeit **passiver Maßnahmen** an den einzelnen Immissionsorten ist der Immissionswert zugrunde zu legen, der sich aufgrund der zukünftigen Verkehrsentwicklung in diesem Abschnitt einstellen wird (Prognosewert). Liegt der Prognosewert unter dem Ist-Wert, erfolgt die Beurteilung nach dem Ist-Wert, wenn das Eintreten des Prognosewerts frühestens 5 Jahre nach Fertigstellung der Maßnahmen zu erwarten ist. Der jeweilige Einzelfall nach Satz 2 ist mit einer Sensitivitätsbetrachtung zu bewerten und zu entscheiden.

Die Immissionsminderung einer notwendigen Verbesserung des erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maßes beim einzelnen Umfassungsbauteil soll mindestens 5 dB betragen. Fenster sind aus wirtschaftlichen Gründen allerdings nur dann auszuwechseln, wenn das erforderliche bewertete Schalldämm-Maß durch Nachbessern (z.B. Falzdichtung, Auswechseln der Scheibe, Vorsatzfenster) der Fenster nicht erreicht werden kann.

(8) Der Erfassung der erstattungsfähigen Kosten passiver Maßnahmen sind die unmittelbar durch die Maßnahme begründeten Kosten zugrunde zu legen; dazu gehören

- die direkten Kosten für notwendige Lärmschutzmaßnahmen (Beschaffung und Einbau),
- die dadurch ausgelösten Mehrkosten infolge anderer Vorschriften (z.B. Wärmeschutzverordnung, Denkmalschutzgesetze),
- die Kosten einer Baugenehmigung,
- in besonderen Fällen Kosten für die Beiziehung 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)) sowie
- Kosten alternativ ausgeführter, geeigneter Maßnahmen bis zur Höhe der ursprünglich veranschlagten Aufwendungen.

Die Erstattung ist - zur Berücksichtigung der Wertverbesserung - begrenzt auf maximal 75 % der nachgewiesenen erstattungsfähigen Kosten und soll den Sachwert der betroffenen baulichen Anlage nicht überschreiten.

(9) Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nicht erforderlich, wenn

- eine bauliche Anlage zum baldigen Abbruch bestimmt ist oder dieser bauordnungsrechtlich gefordert wird (vgl. § 2 Abs. 4 Nr. 1 der 24. BImSchV), oder
- die Beeinträchtigung durch Verkehrsgeräusche wegen der besonderen Benutzung der baulichen Anlage, z.B. bei erheblichem Eigenlärm, zumutbar ist (§ 42 Abs. 1 BImSchG). Die Einwirkung kann wegen der besonderen Benutzung der baulichen Anlage entweder ständig oder am Tage oder in der Nacht zuzumuten sein.

(10) Ist die Beeinträchtigung einer baulichen Anlage durch Eisenbahnlärm auf ein dem Eigentümer 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 mit berücksichtigt worden, so ist dies bei der Entscheidung über die Lärmsanierung angemessen zu berücksichtigen. Ein zurechenbares Verhalten liegt dagegen nicht vor, wenn

- vor Inkrafttreten des BImSchG (1.4.1974 - in den neuen Ländern 3.10.1990) die bauliche Anlage errichtet wurde,
- der Bebauungsplan, in dessen Geltungsbereich die bauliche Anlage errichtet ist, vor dem 1.4.1974 - in den neuen Ländern vor dem 3.10.1990 - rechtsverbindlich wurde,
- das Grundstück bereits vor der verfestigten Eisenbahnplanung nach dem Bauplanungsrecht baulich genutzt werden durfte oder
- der Verkehrslärm nach Errichtung der baulichen Anlage in nicht vorhersehbarer Weise zugenommen hat.

(11) Nicht zu erstatten sind die Kosten einer Rechtsberatung, die Unterhaltungs-, Erneuerungs-, Versicherungskosten sowie Betriebskosten von Lüftern und Rollläden und Mehrkosten, die nicht durch den erforderlichen Lärmschutz bedingt sind (z.B. Leichtmetall- statt bisher Holzfenster oder Einbau größerer Fenster).

§ 3 Zuwendungsempfänger, Erstattungsberechtigter

- (1) Zuwendungsempfänger sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.
- (2) Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, sofern das Grundstück an einem Streckenabschnitt liegt, der im Lärmsanierungsprogramm aufgeführt ist, und die Zuwendungsvoraussetzungen nach § 4 erfüllt sind. Unter den gleichen Einschränkungen sind Wohnungseigentümer und Erbbauberechtigte einem Grundstückseigentümer gleichgestellt. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt.
- (3) Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenz-, Vergleichs-, Konkurs-, Sequestrations- oder Gesamtvollstreckungsverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird kein Zuschuss gewährt.

§ 4 Zuwendungsvoraussetzungen

- (1) Zuwendungen nach dieser Richtlinie werden auf Antrag des Zuwendungsempfängers durch Zuwendungsbescheid der Bewilligungsbehörde gewährt.
- (2) Der Antrag muss einen Verweis auf die aktuelle Version des Lärmsanierungsprogramms enthalten, die vorgesehenen Maßnahmen und ihre Wirkung im Sinne des Zuwendungszwecks beschreiben, den Durchführungszeitraum eingrenzen und die voraussichtlichen Kosten beziffern.
- (3) Eine Lärmsanierungsmaßnahme kann gefördert werden, wenn sie im Lärmsanierungsprogramm enthalten ist und der Beurteilungspegel die im Bundeshaushalt aufgeführten maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierung überschreitet (Anhang 1).
- (4) Der Beurteilungspegel ist nach Anlage 2 (zu § 3) der 16. BImSchV⁶ zu berechnen. Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels für die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahme ist von der prognostizierten Verkehrsentwicklung auszugehen. Liegt der Prognosewert unter dem Ist-Wert, soll die Dimensionierung nach dem Ist-Wert erfolgen.
- (5) Weitere entscheidungserhebliche Gründe können im Einzelfall berücksichtigt werden.
- (6) Nur Maßnahmen, deren lärmmindernde Wirkungen belegt sind, können gefördert werden.

⁶ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung- 16.BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl I 1990 S. 1036) in der jeweils geltenden Fassung.

§ 5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

- (1) Die Finanzierung erfolgt im Wege der Projektförderung.
- (2) Die Förderung erfolgt aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen des Bundes, soweit diese Richtlinie nichts Abweichendes vorsieht⁷.
- (3) Bei Lärmschutzmaßnahmen nach § 2 werden Planungs- und Verwaltungskosten pauschal gefördert.

§ 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

- (1) Der Zuwendungsempfänger stellt ein streckenbezogenes Lärmsanierungsprogramm auf. Dieses Lärmsanierungsprogramm wird alle 5 Jahre aktualisiert. Der Bedarf ergibt sich aus den aufgrund der Betriebsbelastung der Strecke resultierenden Emissionspegeln. Unterperiodische Ergänzungen sind in begründeten Einzelfällen möglich.
- (2) Die Dringlichkeit der Maßnahmen wird dabei durch die Höhe des Beurteilungspegels und die Anzahl der betroffenen Wohneinheiten bestimmt.
- (3) Aufgrund des bei einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG vorliegenden Rechtsanspruchs der Betroffenen auf Einhaltung der für die Betroffenen günstigeren Vorsorgewerte haben Lärmvorsorgemaßnahmen grundsätzlich Vorrang vor Lärmsanierung. Eine Förderung unterbleibt dann, wenn die Verhältnismäßigkeit der Lärmsanierungsmaßnahme nicht mehr gewahrt ist, weil etwa im betreffenden Abschnitt ein Bauvorhaben verwirklicht werden soll, bei dem ein Anspruch auf Lärmvorsorge entsteht.

⁷ Erläuterung: Investitionen an oder in der Nähe von Bahnanlagen (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 Bsp. 1 und 4) und für passiven Lärmschutz (§ 2 Abs. 1 Nr. 2) werden aus Kapitel 1222 Titel 891 05 – „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ finanziert.

Nicht aktivierbare Aufwendungen an Bahnanlagen (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 Bsp. 2 und 3) werden aus Kapitel 1222 Titel 682 05 – „Zuschuss für Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ finanziert.

Zur Abgrenzung gilt folgende Regelung:

Ist eine Lärmvorsorgemaßnahme in einer Zeitspanne von 5 – 10 Jahren zu erwarten, kann bei entsprechend prioritären Abschnitten geprüft werden, ob Interimsmaßnahmen wie z.B. das BüG oder passive Maßnahmen vertretbar sind. Bei einem zu erwartenden Realisierungshorizont von über 10 Jahren können Lärmsanierungsmaßnahmen ergriffen werden.

(4) Nicht zuwendungsfähig sind Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist.

(5) 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.

(6) Reine Instandhaltung von Anlagen, die allein zur Erhaltung der Gebrauchsfähigkeit erforderlich ist, kann nicht gefördert werden. Instandhaltung umfasst Inspektion, Wartung und Instandsetzung von Anlagen (oder Fahrzeugen) zum Zwecke ständiger Gebrauchsbereitschaft.

§ 7 Verfahren

(1) Bewilligungsbehörde für alle Zuwendungen im Rahmen von Lärmsanierungsmaßnahmen im Sinne des § 1 ist das Eisenbahn-Bundesamt.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt kann weitergehende Ausführungsbestimmungen erlassen. Insbesondere kann es Festlegungen über Termine, Umfang von Antragsunterlagen und Antragswege einschließlich Beteiligung anderer Stellen und deren Kostenerstattung treffen.

(3) Wenn für eine bauliche Anlage passive Schallschutzmaßnahmen im Lärmsanierungsprogramm vorgesehen sind, wird der Erstattungsberechtigte vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen informiert. Die Erstattung wird vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgewickelt. Der Erstattungsberechtigte richtet seinen Finanzierungsantrag an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und erhält von diesem die Erstattung, nachdem die Ausführung der Maßnahme nachgewiesen wurde. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhält von der Bewilligungsbehörde Zuwendungen in Höhe der geleisteten Erstattungen, soweit diese zuvor im Bewilligungsbescheid als förderfähig anerkannt wurden.

(4) Der Antrag auf Erstattung soll in der Regel gestellt werden, bevor die Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage durchgeführt werden. Tritt ein Eigentümer in Vorleistung oder stellt den Antrag erst nach der Durchführung der Lärmschutzmaßnahme an der baulichen Anlage, so kommt die Erstattung der notwendigen Aufwendungen zu dem Zeitpunkt in Betracht, an dem sich dies nach der Dringlichkeitsreihung ergibt. Der Erstattungsberechtigte muss hierfür nachweisen, dass

- die Maßnahme geeignet und
- der Lärmschutz erforderlich war sowie
- die sonstigen Voraussetzungen zur Erstattung erfüllt sind.

Wird ein nachträglich gestellter Antrag berücksichtigt, ist vom Erstattungsberechtigten eine Erklärung abzugeben, dass er für die Maßnahmen nicht bereits Fördermittel erhalten bzw. die Aufwendungen nicht steuermindernd geltend gemacht hat. Eine Verzinsung des Erstattungsbetrages erfolgt nicht. Für passive Lärmschutzmaßnahmen, die vor Beginn des Lärmsanierungsprogramms am 13. Dezember 1999 realisiert worden sind, sind Erstattungen ausgeschlossen.

(5) Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats der Bewilligungsbehörde einen vereinfachten Verwendungsnachweis vorzulegen. Ist der Zuwendungszweck nicht bis zum Ablauf des Haushaltsjahres erfüllt, ist innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres über die in diesem Jahr erhaltenen Beträge ein Zwischennachweis zu führen.

(6) 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.

(7) 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 – " (VkBI 12/97 S. 434) sinngemäß anzuwenden, soweit diese Richtlinie nichts Abweichendes regelt.

(8) 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 Förderrichtlinie Abweichungen zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

(9) Die Angaben zur Antragsberechtigung und zum Verwendungszweck sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes⁸.

§ 8 In-Kraft-Treten

Diese Förderrichtlinie tritt am 07. 03. 2005 in Kraft.

⁸ Gesetz gegen missbräuchliche Inanspruchnahme von Subventionen (Subventionsgesetz), BGBl 1976, S. 2034, 2037, in der jeweils geltenden Fassung.

Anhang 1

Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß Bundeshaushalt vom 25. 02 2004 (BGBl. I S. 230)

Erläuterungen zu Kapitel 1222 (Eisenbahnen des Bundes), Titel 891 05 (Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes):

Der Bund kann Investitionen zur Lärminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes mit Baukostenzuschüssen finanzieren, wenn der Lärmpegel folgende Immissionsgrenzwerte überschreitet:

1. Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete: 70/60 dB(A) Tag/Nacht
2. Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete: 72/62 dB(A) Tag/Nacht
3. Gewerbegebiete: 75/65 dB(A) Tag/Nacht.

Anhang 2

Maßstäbe zur Ermittlung des Nutzens aktiver Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung

Entsprechend § 2 Abs. 2 der Förderrichtlinie 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 50 € je Einwohner und Jahr angesetzt wird.

Die Höhe des Wertansatzes berücksichtigt bereits positive Effekte jenseits der Grenzwert- Linie (Isophone). Deshalb ist der Wertansatz nur für Immissionsorte auszuwerten, die ohne die jeweilige aktive Maßnahme Grenzwertüberschreitungen nach Anhang 1 aufweisen.

Die Auswahl und die Gestaltung aktiver Lärmschutzmaßnahmen soll 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 Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Einwohner (E) ermittelt sich aus der Zahl der betroffenen Wohneinheiten (WE) multipliziert mit der mittleren Anzahl Einwohner je Wohneinheit (= 2,1 Einw./WE) .

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV ermittelt sich entsprechend zu

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

Dabei ist

NU = 50 Euro, der Nutzen je dB(A) Pegelminderung, Einwohner und Jahr;

dL = die mittlere Pegelminderung in dB(A) aus dem schalltechnischem Gutachten;

E = die Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Einwohner (= WE x 2,1)

t = 25 Jahre, die anzusetzende Nutzungsdauer;

K = die Höhe der für die Maßnahme erforderlichen Zuwendungen in Euro.