



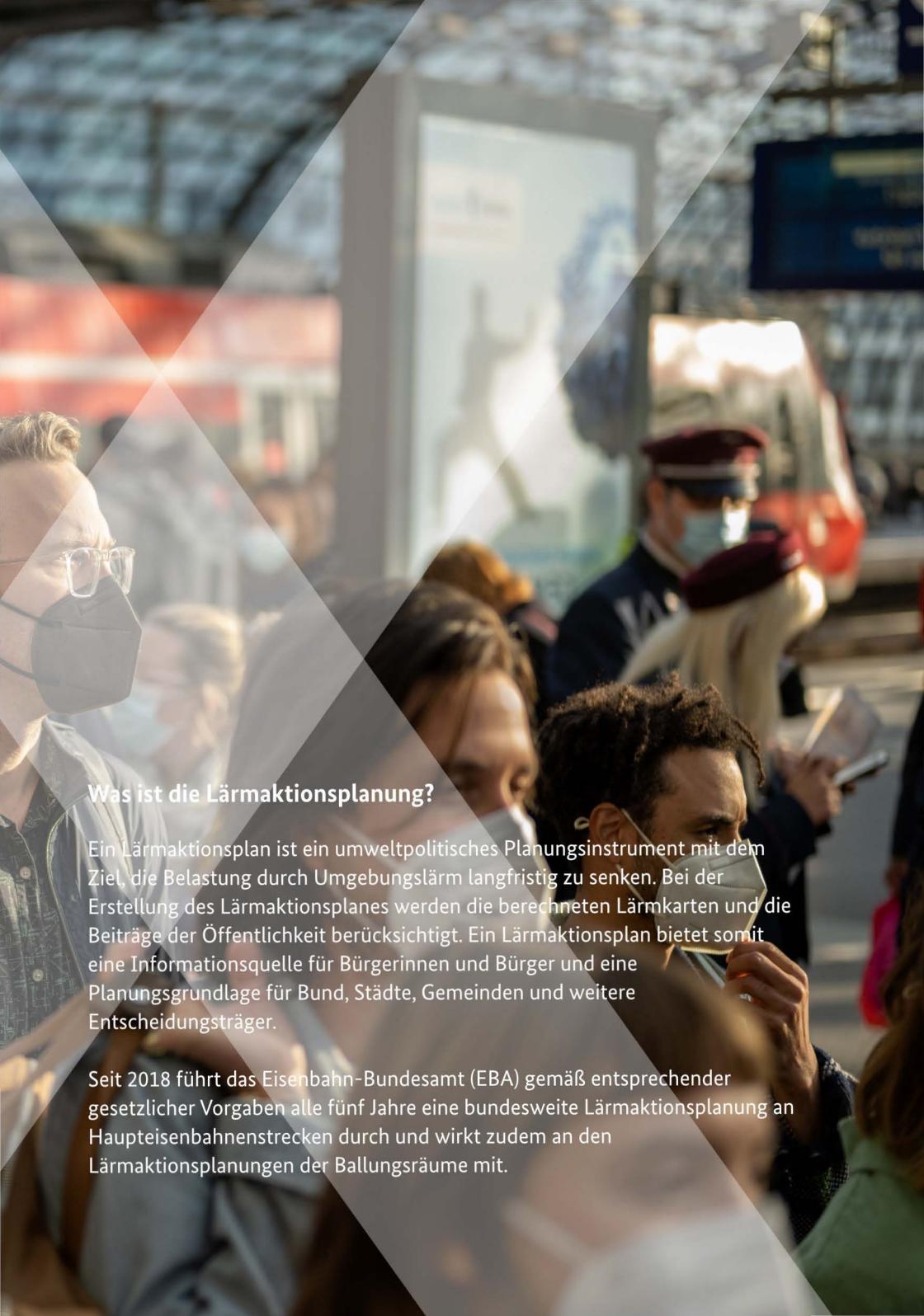
# Lärmaktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Runde 4



Eisenbahn-Bundesamt





## Was ist die Lärmaktionsplanung?

Ein Lärmaktionsplan ist ein umweltpolitisches Planungsinstrument mit dem Ziel, die Belastung durch Umgebungslärm langfristig zu senken. Bei der Erstellung des Lärmaktionsplanes werden die berechneten Lärmkarten und die Beiträge der Öffentlichkeit berücksichtigt. Ein Lärmaktionsplan bietet somit eine Informationsquelle für Bürgerinnen und Bürger und eine Planungsgrundlage für Bund, Städte, Gemeinden und weitere Entscheidungsträger.

Seit 2018 führt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gemäß entsprechender gesetzlicher Vorgaben alle fünf Jahre eine bundesweite Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken durch und wirkt zudem an den Lärmaktionsplanungen der Ballungsräume mit.





## **Unterschiedliche Instrumente – ein Ziel: Reduzierung des Schienenverkehrslärms**

In Deutschland gibt es verschiedene Instrumente, die dem Schutz vor Schienenverkehrslärm dienen. Grundsätzlich wird zwischen der Lärmvorsorge, der Lärmsanierung und der Lärmaktionsplanung unterschieden. Diese Instrumente haben dasselbe Ziel: Die langfristige Minderung von Schienenverkehrslärm. Die gesetzlichen Grundlagen sowie die behördlichen Zuständigkeiten unterscheiden sich jedoch.

## Lärmvorsorge:

Beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges ist gesetzlich vorgeschrieben, Vorsorge gegen zu erwartenden Lärm zu treffen. Im Gegensatz zur Lärmsanierung und der Lärmaktionsplanung besteht auf Maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge ein Rechtsanspruch. Diesen Rechtsanspruch auf Lärmschutz gewährt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). In komplexen Einzelfallbegutachtungen muss sichergestellt werden, dass sich die voraussichtliche Lärmbelastung durch ein bestimmtes Bauvorhaben innerhalb gesetzlich vorgeschriebener Grenzwerte bewegen wird. Die entsprechenden schalltechnischen Bewertungen müssen auf der Grundlage gesetzlich vorgegebener Berechnungsgrundlagen durchgeführt werden („Schall 03“, Anlage 2 der 16. BImSchV) und liegen in der Verantwortung des Bauherren.

## Freiwillige Lärmsanierung des Bundes:

Lärmschutzmaßnahmen sind auch an Bestandsstrecken (also ohne wesentliche baulichen Änderungen) möglich. Seit 1999 erfolgen entsprechende aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des sogenannten „freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes“. Der Bund stellt hierfür Haushaltsmittel in Höhe von derzeit bis zu 150 Mio. € pro Jahr für den Bau von Schallschutzwänden (aktiver Lärmschutz) und für Zuschüsse zum Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Lärmschutz) zur Verfügung. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und auf denen viele Anwohner betroffen sind. Zu sanierende Streckenabschnitte werden in einer sogenannten Prioritätenliste aufgeführt ([Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung](#)). Die Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes ist somit eine konkrete Lärmschutzplanung mit anschließender operativer Umsetzung. Sie ist jedoch insofern „freiwillig“, als dass auf sie kein rechtlicher Anspruch besteht. Die Berechnungsgrundlage zur Erstellung des Schallschutzes ist die [16. BImSchV](#) und ihre [Anlage 2 \(„Schall 03“\)](#). Mit der Planung, Organisation und Durchführung der Lärmsanierung ist die DB Netz AG als Gesamtprojektleiterin betraut.

## Lärmaktionsplanung:

Die gesetzlichen Grundlagen für die Lärmaktionsplanung sind im [Bundes-Immissionsschutzgesetz \(BImSchG §§ 47 a-f\)](#) in Verbindung mit der [EU-Umgebungslärmrichtlinie \(2002/49/EG\)](#) geregelt. Die Lärmaktionsplanung basiert also maßgeblich auf europäischen Vorgaben zur gemeinsamen Erhebung und Vermeidung von Umgebungslärm. Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm hat die Bundesregierung bereits 1999 eingeführt, die europäischen Instrumente der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung wurden erstmals 2007 (Lärmkartierung) bzw. 2008 (Lärmaktionsplanung) durchgeführt. Die zugrundeliegenden gesetzlichen Rahmenbedingungen und Berechnungsmethoden unterscheiden sich daher. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, einen Überblick über den Handlungsbedarf beim Lärmschutz zu liefern und so den entscheidenden Akteuren in Regionen, Städten und Gemeinden eine Grundlage für weitere Planungen zu bieten. Aus einem Lärmaktionsplan können indes (wie auch aus dem Lärmsanierungsprogramm) keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von konkreten Maßnahmen abgeleitet werden.

### Was ist Lärmkartierung?

Die Lärmkartierung ist Bestandteil der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) und basiert auf der 34. Verordnung zur Durchführung d Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV). Ihr Zweck ist, die Belastung durch Umgebungslärm zu ermitteln, darzustellen und die Öffentlichkeit zu informieren. Regelmäßig müssen bestimmte Ergebnisse - zum Beispiel die Anzahl von lärmbelasteten Personen - an die EU-Kommission berichtet werden. Die Lärmkartierung erfolgt nach einheitlichen Bewertungsmethoden. In der aktuellen Runde der Lärmkartierung (Runde 4) kommt erstmals die EU-weit eingeführte Berechnungs- und Bewertungsvorschrift CNOSSOS (Common Noise Assessment Methods) zur Anwendung. Die Ergebnisse der Lärmkartierung dienen darüber hinaus als Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Für die Lärmkartierung der bundeseigenen Schienenwege ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.





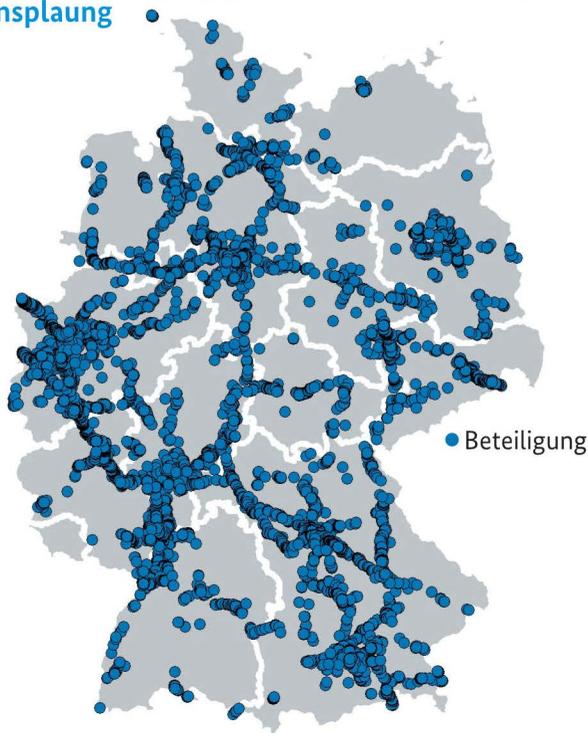


Wie funktioniert die Öffentlichkeitsbeteiligung?

Nach der Veröffentlichung der Ergebnisse der Lärmkartierung der Runde 4 im Sommer 2022 findet die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Dabei können die Teilnehmenden Auskunft zu ihrer persönlichen Lärmsituation sowie zu Lärmschutzmaßnahmen geben. Die Beiträge werden ausgewertet und analysiert. Die Ergebnisse veröffentlicht das Eisenbahn-Bundesamt in einem Entwurf zum Lärmaktionsplan.

Voraussichtlich im Herbst 2023 findet die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Dabei werden die Teilnehmenden zum Entwurf des Lärmaktionsplans und zum ersten Beteiligungsverfahren befragt. Die Ergebnisse werden im abschließenden Lärmaktionsplan der Runde 4 veröffentlicht, der im Sommer 2024 herausgegeben wird.

### Darstellung der Beteiligungspunkte aus der vorherigen Lärmaktionsplanung



## Ablauf Lärmaktionsplanung

### Lärmkartierung

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt Lärmkarten öffentlich zur Verfügung.

### Beteiligung Phase 1

Die Bürgerinnen und Bürger geben Auskunft zur individuellen Lärmsituation.

### Lärmaktionsplan Entwurf

Das Eisenbahn-Bundesamt erstellt den Entwurf des Lärmaktionsplanes.

### Beteiligung Phase 2

Die Bürgerinnen und Bürger bewerten den Entwurf des Lärmaktionsplanes und geben Rückmeldung zum Verfahren.

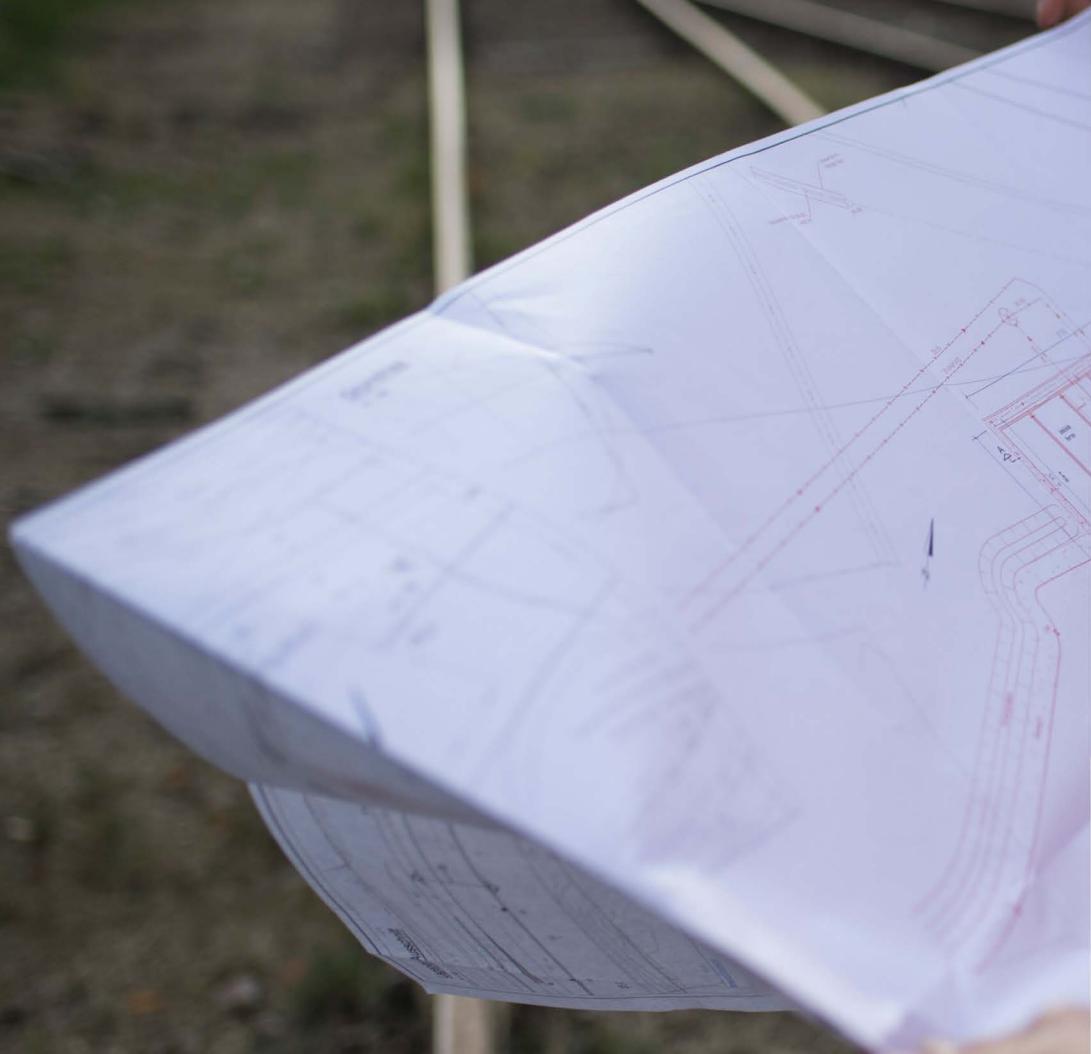
### Lärmaktionsplan

Das Ergebnis der beiden Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung gehen in den finalen Lärmaktionsplan ein.

### Entscheidungsebene

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Städte
- Kommunen
- Gemeinden
- andere Entscheidungsträger

→ nutzen den  
Lärmaktionsplan  
als Grundlage für  
verkehrspolitische  
Planungen





Was bewirkt meine Beteiligung?

Durch Ihre Teilnahme tragen Sie dazu bei, aufzuzeigen, inwieweit Sie und andere möglicherweise Betroffene durch Schienenverkehrslärm belastet sind. Durch die aus der Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgegangenen Hinweise zu Lärmbelastung entsteht eine detaillierte Belastungsanalyse, die den Handlungsbedarf in Sachen Schienenlärmenschutz konkretisiert. Die auf diese Weise gewonnenen Erkenntnisse können verantwortlichen Akteuren helfen, Optimierungspotential in der Lärmschutzplanung zu identifizieren. Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung wird unterschiedlichen Akteuren (etwa der DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes) zur Verfügung gestellt, damit sie bei zukünftigen Planungen frühzeitig berücksichtigt werden kann.

Als langfristiges umweltpolitisches Planungsinstrument dient die Lärmaktionsplanung zudem zur Formulierung von Zielen und Strategien der Lärminderung. Da der Lärmaktionsplan lediglich ein Planungsinstrument darstellt, können jedoch keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von einzelnen Lärmschutzmaßnahmen daraus abgeleitet

### **Harmonisierung des Lärmsanierungsprogrammes und der Lärmaktionsplanung**

Die Ermittlung von sanierungsbedürftigen Streckenabschnitten für bestehende Schienenwege sowie eine Reihung nach Dringlichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes des Bundes. Die Instrumente des Lärmsanierungsprogrammes unterscheiden sich von denen, die der EU-Umgebungslärmrichtlinie (und somit der Lärmaktionsplanung) zugrunde liegen. Im Rahmen eines vom BMDV initiierten und vom EBA umgesetzten Harmonisierungsprojektes wurde geprüft, ob und inwieweit die Instrumente der Umgebungslärmrichtlinie (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung) für die Erstellung einer Priorisierungsliste des Lärmsanierungsprogrammes (Anlage 3 des Lärmsanierungsprogramms) geeignet sind. Das Projekt hat verdeutlicht, dass eine Priorisierung der Lärmsanierung auf den Grundlagedaten der Lärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie möglich ist. Zukünftig wird das EBA alle Strecken des Bundes kartieren und den Planungsträgern des Lärmsanierungsprogrammes sowie der Öffentlichkeit im Internet zur Verfügung stellen.



## Relevante Akteure

### Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist als oberste Bundesbehörde für alle Ressortaufgaben zuständig, die die Mobilität von Personen, Gütern und Daten betreffen. Die Zuständigkeit erstreckt sich auf die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (Bundesfernstraßen, Eisenbahnnetze, Wasserstraßen und Luftverkehrswege) sowie auf die flächendeckende Verfügbarkeit moderner Breitbandnetze.

### Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Das EBA ist eine dem BMDV nachgeordnete Bundesoberbehörde und zuständige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für alle bundeseigenen Eisenbahnen. Gemäß § 47e des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist das EBA im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Meldung der Haupteisenbahnstrecken, die Lärmkartierung der bundeseigenen Schienenwege, die Information der Öffentlichkeit über die Lärmkarten und die entsprechenden Aktionspläne zur Lärminderung zuständig.

### Deutsche Bahn AG bzw. DB Netz AG

Die DB Netz AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG im Eigentum des Bundes. Als Betreiberin des Schienennetzes ist sie im Zusammenhang mit Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung für alle Aufgaben zuständig, die das Management der Infrastruktur betreffen. Dazu gehören etwa die Erstellung von Fahrplänen, die Betriebsführung, sowie das Baumanagement und die Instandhaltung. Sie nimmt somit die Bauherrenfunktion bei Maßnahmen der Lärmsanierung wahr und ist Ansprechpartnerin für alle Fragen bezüglich der Planung, Organisation und Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen.

## Abkürzungen

BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
CNOSSOS	Common Noise Assessment Methods (europäisch vereinheitlichte Berechnungsmethode für den Umgebungslärm)
DB AG	Deutsche Bahn AG
EU	Europäische Union
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
Schall 03	Anlage 2 der 16. BImSchV - Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege Schall 03

## **Ansprechpartner**

### **Lärmsanierung**

DB Netz AG

Portfolio Lärmsanierung

Hermann-Pünder-Straße 3

50679 Köln

Telefon: +49 69 265 32009

E-Mail: [laermsanierung@deutschebahn.com](mailto:laermsanierung@deutschebahn.com)

Internet: <https://laermsanierung.deutschebahn.com/startseite.html>

### **Lärmaktionsplanung**

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Referat 53: Umgebungslärmkartierung, Lärmaktionsplanung und

Geoinformation

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

Email: [umgebungslaerm@eba.bund.de](mailto:umgebungslaerm@eba.bund.de)

Internet: <https://www.eba.bund.de/>

## Impressum

Eisenbahn-Bundesamt  
Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn  
[umgebungslaerm@eba.bund.de](mailto:umgebungslaerm@eba.bund.de)  
<http://www.eba.bund.de>

## Stand

Januar 2023

## Druck

Druckerei des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

## Bildnachweis

Deutsche Bahn AG: Oliver Lang (Titelseite),  
Max Lautenschläfer (Seiten 2-3),  
DB Netz AG (Seiten 4-5),  
Oliver Lang (Seiten 12-13)

Jack Moreh | Freerangestock (Seiten 8-9)

