

# **Bericht**

## **des Arbeitskreises Bahnpolitik**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter  
der Länder (GKVS) am 5./6. März 2014 in Berlin und zur  
Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 2./3. April 2014 in Leipzig

### **TOP 5.4/ TOP 5.3    Verringerung des Schienenverkehrslärms**

Seit 1990 ist die 16. BImSchV die maßgebliche lärmtechnische Regelung für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Bahnstrecken. Sie enthält Grenzwerte (Mittlungspegel) für Verkehrslärmimmissionen abgestuft auf die jeweilige Gebietsstruktur und den Tageszeitraum. Maximalpegel gehen in die Berechnung des Mittlungspegels ein, werden aber nicht als eigenständiges Kriterium berücksichtigt. Dies trifft auch auf das Lärmsanierungsprogramm für Bestandsstrecken zu. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVI) stellt seit 2007 jährlich Haushaltsmittel in Höhe von 100 Millionen Euro für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes zur Verfügung. Die Förderung der Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes; ein Rechtsanspruch darauf besteht nicht. Die Förderbedingungen ergeben sich aus der "Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes".

Die Messergebnisse an den Bahnstrecken unter anderem im Mittelrheintal zeigen, dass regelmäßig Maximalpegel außen von bis 104 dB(A) erreicht werden. Entsprechend häufige Aufwachreaktionen sind die Folge.