

Die Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit hat im Rahmen eines zweistufigen Beteiligungsverfahrens die Möglichkeit, an der Erstellung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die erste Beteiligungsphase fand vom 15. April bis zum 30. Juni 2015 hauptsächlich über die Beteiligungsplattform (www.laermaktionsplanung-schiene.de) statt, auf der es in diesem Zeitraum ca. 600.000 Seitenaufrufe gab. Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger haben auch per E-Mail oder postalisch Stellung genommen. Betroffene Bürgerinnen und Bürger nutzten mit ca. 18.000 Beiträgen die Chance, auf ihre persönlichen Lärmsituationen aufmerksam zu machen. Rund 14.000 Beiträge (siehe Abbildung 14) gingen aus Gebieten außerhalb der Ballungsraumgrenzen ein. In Tabelle 04 sind die Beteiligungen nach Bundesländern aufgeteilt zu sehen. Die Beteiligungen innerhalb der Ballungsräume können im vorliegenden Lärmaktionsplan noch nicht berücksichtigt werden.

Bundesland	Anzahl der Beteiligungen	
	inkl. BRM	exkl. BRM
Baden-Württemberg	1.155	811
Bayern	4.662	4.430
Berlin	94	0
Brandenburg	610	534
Bremen	283	0
Hamburg	57	0
Hessen	1.015	876
Mecklenburg-Vorpommern	309	260
Niedersachsen	3.154	2.538
Nordrhein-Westfalen	3.258	1.963
Rheinland-Pfalz	1.158	1.044
Saarland	151	88
Sachsen	744	578
Sachsen-Anhalt	621	506
Schleswig-Holstein	570	491
Thüringen	79	79
Gesamt	17.920	14.198

Tabelle 04: Anzahl der Beteiligungen je Bundesland inkl. und exkl. Ballungsräume (BRM)

Rund 180 Kommunen haben von der Öffentlichkeitsbeteiligung Gebrauch gemacht. Die meisten Beiträge haben das Eisenbahn-Bundesamt über die Online-Plattform erreicht, einige sind auch per Post eingegangen. Parallel zu der Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Schreiben der Kommunen vom Eisenbahn-Bundesamt beantwortet und bewertet.

Die Ergebnisse der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der ersten Beteiligungsphase wurden acht Fragen gestellt. Die bundesweiten Ergebnisse werden im Folgenden beschrieben, eine tabellarische Darstellung der vollständigen Ergebnisse auf kommunaler Ebene ist zusätzlich im Anhang zu finden. Die erste Frage beschäftigt sich mit dem subjektiven Lärmempfinden, bezogen auf Lärm im Allgemeinen, die zweite Frage mit Eisenbahnlärm im Speziellen.

Antworten auf die Frage 1: „Wenn Sie einmal an die letzten 12 Monate denken: Wie stark haben Sie sich generell durch Lärm gestört oder belästigt gefühlt?“

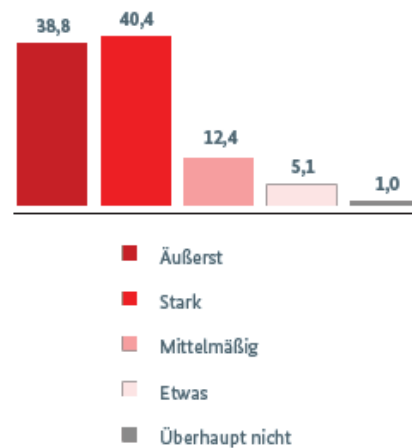


Abbildung 13: Darstellung der anteilig gegebenen Antworten zu Frage 1

Der Vergleich zwischen Frage 1 und Frage 2 zeigt, dass zu Eisenbahnlärm direkt befragt, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer offenbar zu einer stärkeren Aussage bezüglich der Störungswirkung durch Schienenverkehrslärm tendieren als zu Lärm allgemein. Durch allgemeinen Lärm fühlen sich ca. 80 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

stark oder äußerst belastigt. Fast ein Fünftel gibt an, sich mittelmäßig oder geringer von allgemeinem Lärm belastigt zu fühlen (siehe Abbildung 13).

Antworten auf die Frage 2: „Und wie ist es mit dem Eisenbahnlärm: Wie stark haben Sie sich in den letzten 12 Monaten speziell durch Lärm von der Eisenbahn gestört oder belastigt gefühlt?“.

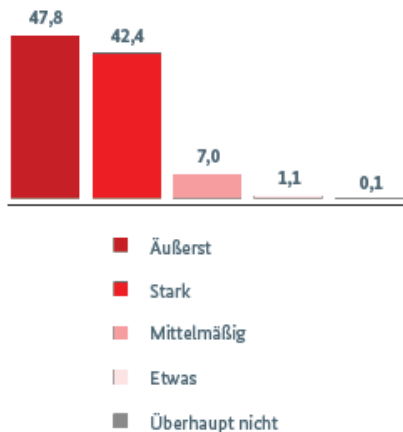


Abbildung 15: Darstellung der anteilig gegebenen Antworten zu Frage 2

Speziell nach Eisenbahnlärm befragt, fühlen sich über 90 % stark oder äußerst belastigt und rund jeder Zehnte gibt an, sich mittelmäßig oder geringer belastigt zu fühlen (siehe Abbildung 15).

Antworten auf die Frage 3: „Durch welche Art des Eisenbahnverkehrs werden Sie vornehmlich gestört?“.

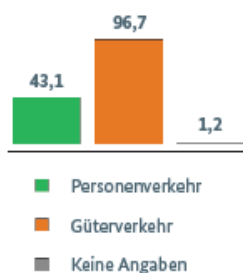


Abbildung 16: Darstellung der anteilig gegebenen Antworten zu Frage 3 (Mehrfachnennungen waren hier möglich)

Der Anteil der Antworten, sich überhaupt nicht gestört zu fühlen, ist bei Eisenbahnlärm zu vernachlässigen.

Auf die Frage nach der Art des Schienenverkehrs, der als am meisten störend empfunden wird, antworteten fast alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit Güterverkehr und etwas weniger als die Hälfte mit Personenverkehr. Mehrfachnennungen waren bei dieser Frage möglich. Keine Angaben machte etwa ein Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer (siehe Abbildung 16). Dies lässt den Schluss zu, dass Güterverkehr den wesentlichen Anteil der empfundenen Lärmbelastung hervorruft.

Die Frage 4, deren Darstellung in Abbildung 17 zu sehen ist, zeigt ein differenziertes Bild der als störend wahrgenommenen Geräusche beim Eisenbahnbetrieb. Die Antworten zeigen, dass die große Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich durch Fahr- und Bremsgeräusche von Zügen gestört fühlt.

Auch wurden die Geräusche als störend empfunden, die beim Überfahren von Weichen und Schienenstößen entstehen. Mehrfachnennungen waren möglich.

Antworten auf die Frage 4: „Welche Geräuscharten des Eisenbahnbetriebs stören Sie besonders?“.

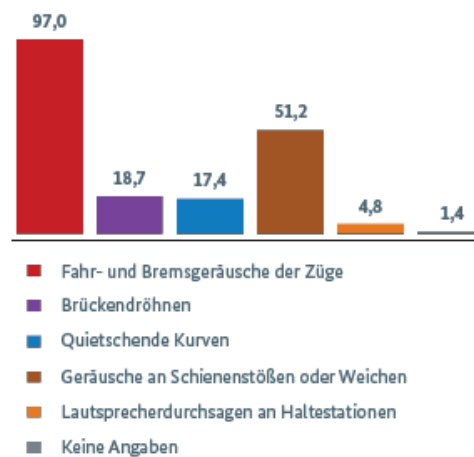


Abbildung 17: Darstellung der anteilig gegebenen Antworten zu Frage 4 (Mehrfachnennungen waren hier möglich)

Bei der Beurteilung der Lautstärke der Störungen (siehe Abbildung 18) ist sich der Großteil der befragten Bürgerinnen und Bürger einig, denn die überwiegende Mehrheit gab an, Eisenbahngeräusche als „laut“ zu empfinden.

Antworten auf die Frage 5: „Wenn Sie diese Geräusche der Eisenbahn hören, sind diese dann insgesamt?“



Abbildung 18: Darstellung der anteilig gegebenen Antworten zu Frage 5

Zu Frage 6 (siehe Abbildung 19) über die Tageszeiten zu denen Lärmbelastigungen auftreten, gaben über die Hälfte der Teilnehmer an, während des ganzen Tages unter Lärmbelastigungen zu leiden. Diejenigen, die differenziert haben, berichten besonders abends und nachts von Eisenbahnlärm gestört zu werden. Mehrfachnennungen waren hier möglich.

Antworten auf die Frage 6: „Gibt es bestimmte Tageszeiten, zu denen Sie sich durch den Eisenbahnlärm besonders gestört oder belästigt fühlen?“

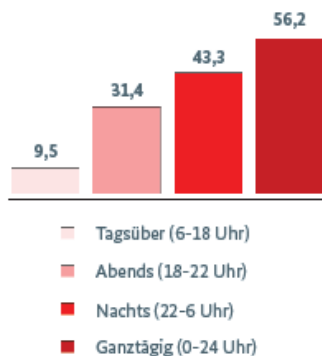


Abbildung 19: Darstellung der anteilig gegebenen Antworten zu Frage 6 (Mehrfachnennungen waren hier möglich)

Die Situationen, in denen Eisenbahnlärm besonders stark störend wahrgenommen wird, sind das Thema der siebten Frage (siehe Abbildung 20), bei der wiederum Mehrfachnennungen möglich waren. Die Verteilung der Antworten zu Frage 7 zeigt, dass die Teilnehmer in vielen Bereichen des Alltags durch Schienenlärm gestört werden. Die hohe Anzahl der auf das Schlafverhalten bezogenen Antworten, decken sich mit der Angabe aus Frage 6, nach der sich die Bürgerinnen und Bürger besonders zu Abend- und Nachtzeiten durch Eisenbahnlärm gestört fühlen.

Antworten auf die Frage 7: „In welcher der folgenden Situationen hat Sie der Eisenbahnlärm in den letzten 12 Monaten besonders stark gestört?“

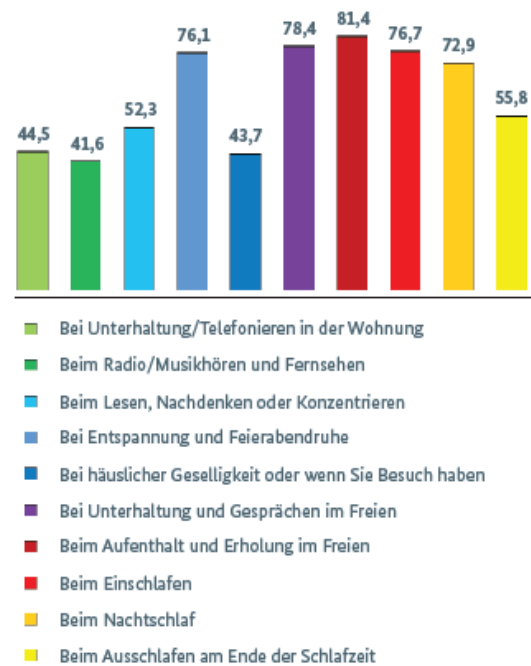


Abbildung 20: Darstellung der anteilig gegebenen Antworten zu Frage 7 (Mehrfachnennungen waren hier möglich)

Auf die Frage 8 (siehe Abbildung 21), nach weiteren störenden Lärmquellen, neben der Eisenbahn, antwortete etwa die Hälfte, dass keine weiteren Lärmquellen als störend empfunden werden. Das unterstützt die Schlussfolgerung aus Frage 1 und 2 und spricht dafür, dass die Mehrzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich ausschließlich durch Schienenverkehrslärm gestört fühlt. Lediglich ein Drittel stört sich zusätzlich an Straßenverkehrslärm,

das heißt eine isolierte Betrachtung von Schienenverkehrslärm außerhalb der Ballungsräume ist somit ein zielführender Ansatz für Lärminderungen.

Antworten auf die Frage 8: „Wenn Sie an die letzten 12 Monate denken: Haben Sie sich durch weitere Lärmquellen gestört oder belästigt gefühlt? Wenn ja, welche Lärmquellen waren das?“

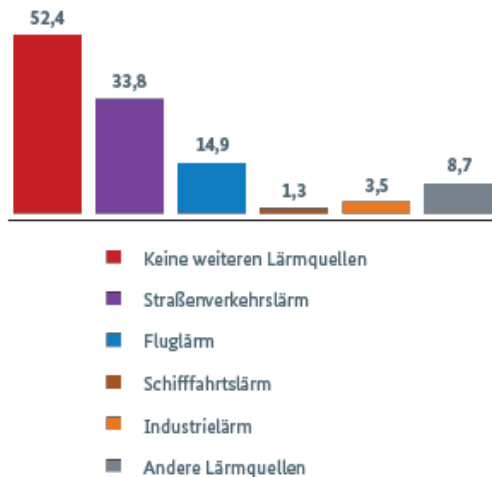


Abbildung 21: Darstellung der anteilig gegebenen Antworten zu Frage 8 (Mehrfachnennungen waren hier möglich)

Bewertung und Gegenüberstellung

Für die Bewertung der Betroffenheit ist eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung und der Öffentlichkeitsbeteiligung von Bedeutung. Um einen Vergleich vorzunehmen, werden die zwanzig höchstbelasteten Kommunen betrachtet, was ca. 1 % aller betroffenen Kommunen entspricht. Die berechneten Werte der Lärmkennziffer (LKZ) für den Lärmindex L_{DEN} und L_{Night} liegen für diese Kommunen in einem Bereich zwischen ca. 73.000 bis 175.000 für L_{DEN} und ca. 140.000 bis 300.000 für L_{Night} . Verglichen mit den Kommunen in denen die Beteiligung am höchsten lag, die in Tabelle 05 zusammengestellt sind, stellt sich ein uneinheitliches Bild dar. Die Kommunen, die eine hohe Beteiligung aufweisen, zeigen nicht die zu erwartende hohe Lärmkennziffer (LKZ) als Maß der Lärmbelastung. Überwiegend kleine Kommunen (Einwohner <10.000) bis mittlere Kommunen (Einwohner: 10.000 – 50.000) weisen viele Beteiligungen auf, während große Kommunen (Einwohner: >50.000) geringere Beteiligungen

zeigen, obwohl diese Kommunen nach der Lärmkennziffer (LKZ) hochbelastet sind.

Für diesen Sachverhalt sind verschiedene Erklärungen vorstellbar. Unter anderem kann ein Grund dafür sein, dass Schienenlärm vor allem in dünn besiedelten Gebieten als auffällig und störend wahrgenommen wird, während er in dicht besiedelten Gebieten in den alltäglichen Verkehrslärm eingeht und nicht separat wahrgenommen wird.

Gemeinde	Einwohner	LKZ für		Beteiligung	
		L_{DEN}	L_{Night}	Absolut	%
Küps	8.004	7.205	14.070	478	6,0
Seevetal	41.860	32.555	66.125	203	0,5
Lehrte	43.339	88.410	157.755	171	0,4
Biederitz	4.537	7.460	13.285	168	3,7
Plattling	12.673	36.075	65.720	166	1,3
Seelze	32.683	161.390	252.400	165	0,5
Gemünden am Main	10.717	58.185	85.670	159	1,5
Landshut	62.735	11.980	26.745	142	0,2
Voerde (Niederrhein)	37.668	54.415	102.795	140	0,4
Büchen	5.611	7.450	16.975	128	2,3
Hohen Neuendorf	24.139	5.685	10.210	128	0,5
Breiten-güßbach	4.643	6.080	12.645	125	2,7
Papendorf	2.480	550	725	124	5,0
Weinheim	43.627	88.930	168.390	108	0,2
Hörsbach	13.385	18.965	35.550	105	0,8
Kirchseeon	9.469	29.125	52.330	105	1,1
Leichlingen (Rhld.)	27.476	20.035	40.565	97	0,4
Nordstemmen	12.639	30.690	56.620	96	0,8
Ratingen	91.306	70.805	145.870	93	0,1
Viersen	75.475	21.130	43.585	83	0,1

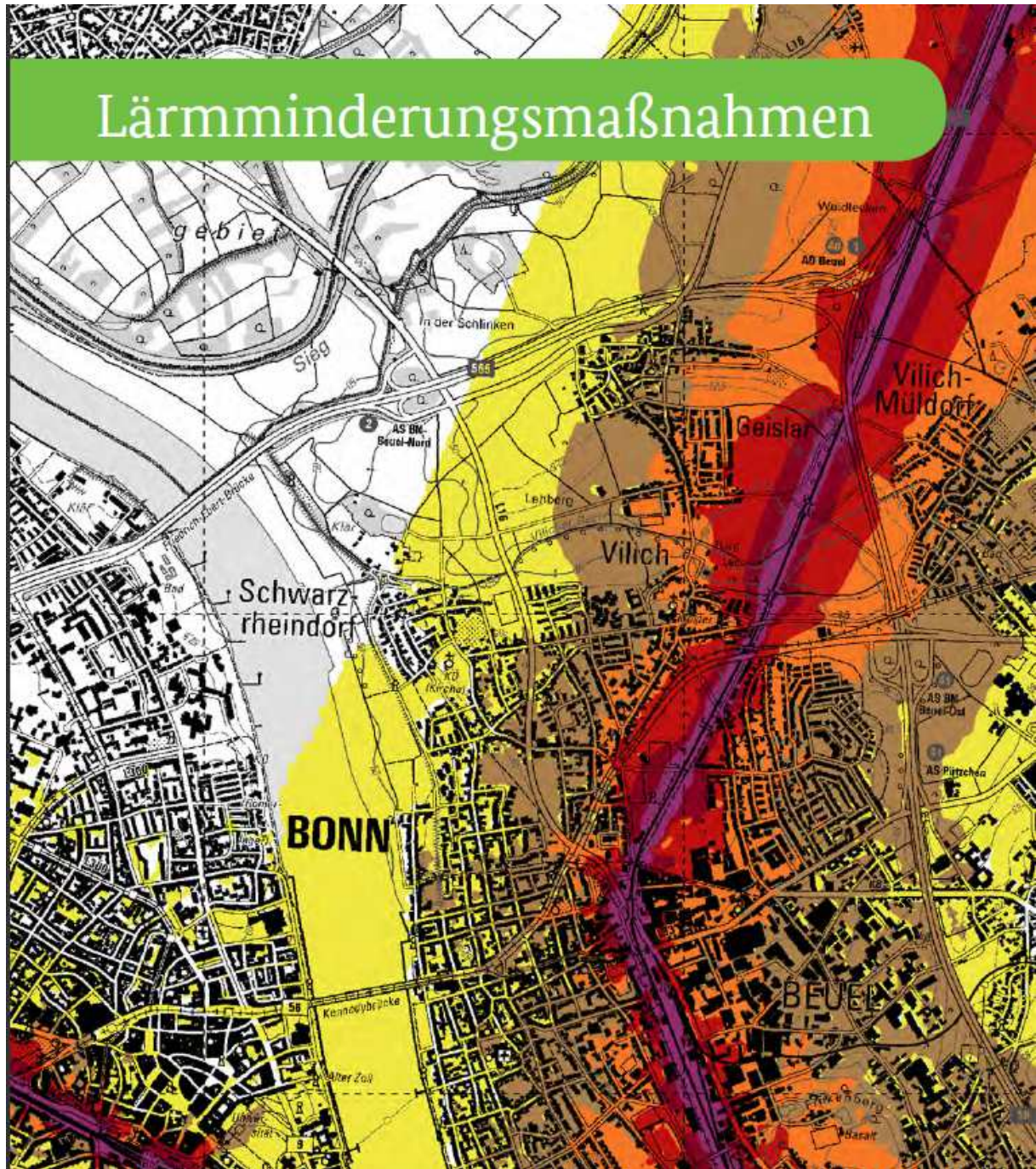
Tabelle 05: Auflistung der Kommunen mit den höchsten Beteiligungen im Vergleich zur berechneten Lärmkennziffern (LKZ)

Daher ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung als Bestandteil für weitere Planungen von Lärmsanierungsmaßnahmen wichtig, weil subjektive Aspekte aus der Öffentlichkeit in die Ermittlung und Bewertung eines verbesserungswürdigen Zustandes mit einfließen.

Die Ergebnisse sollen als Ergänzung verstanden werden, deshalb werden die vollständigen und anonymisierten Daten der Betroffenheitsanalyse dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutschen Bahn AG übergeben, um weitere Planungen und Maßnahmen ergreifen zu können. Im Einzelfall ist es notwendig, sowohl die Berechnung der Lärmkennziffern als auch die Ergebnisse der Lärmkartierung und die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zu kombinieren, um ein umfassendes Bild der Lärmbelastung zu bekommen.



Lärminderungsmaßnahmen





Die Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt, dass Schienenverkehrslärm für die Anwohner ein bedeutendes Thema ist. Im Idealfall sollte Lärm gar nicht erst entstehen. Daher wird besonders effektiv möglichst nah an den Lärmquellen angesetzt. Im Lärmschutz wird bei Maßnahmen am Fahrweg häufig von aktiven Maßnahmen gesprochen. Maßnahmen am Immissionsort fallen unter den passiven Schallschutz (siehe Abbildung 22).

Es gibt zunächst drei Ansatzpunkte, um Lärmbelastungen zu mindern:

- Minderung des Lärms an der Quelle
(z. B. am Fahrzeug)
- Minderung des Lärms im Übertragungsweg
(z. B. Schallschutzwände)
- Minderung des Lärms am Immissionsort
(z. B. Schallschutzfenster oder andere Maßnahmen vor Ort)

Zusätzlich können potentielle Lärmbelastungen der Bevölkerung, durch vorausschauende Planung (z. B. Flächennutzungs- und Bauleitplanung) nach § 50 BImSchG vermieden werden. Bei der Zuordnung der Flächennutzung geht es z. B. um die Ausweisung von Baugebieten.

An Eisenbahnen gibt es verschiedene Schallquellen, deren Lautstärke abhängig von der Geschwindigkeit eines Zuges wahrgenommen wird. Im Stehen oder bei geringen Geschwindigkeiten sind z. B. die Maschine und Hilfsaggregate (Lüfter, Motoren, Pumpen etc.) der Lok zu hören, während bei sehr hohen Geschwindigkeiten der aerodynamisch bedingte Schall eines Zuges zur Hauptschallquelle wird. Die wesentliche Ursache der Schallemission von Schienenfahrzeugen, besonders bei mittleren Geschwindigkeiten, ist das Rollgeräusch eines fahrenden Zuges, das sich aus dem Zusammenwirken von Rad und Schiene ergibt. [04], [09]

Daher werden beständig Lösungen entwickelt, um die Schallentstehung und Ausbreitung am Fahrzeug zu reduzieren. Die „Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Fahrzeuge - Lärm“ legt seit 2005 Grenzwerte fest, die neu in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge einhalten müssen. Zum Tragen kommen diese Grenzwerte bei der Neuanschaffung von Bahnfahrzeugen.

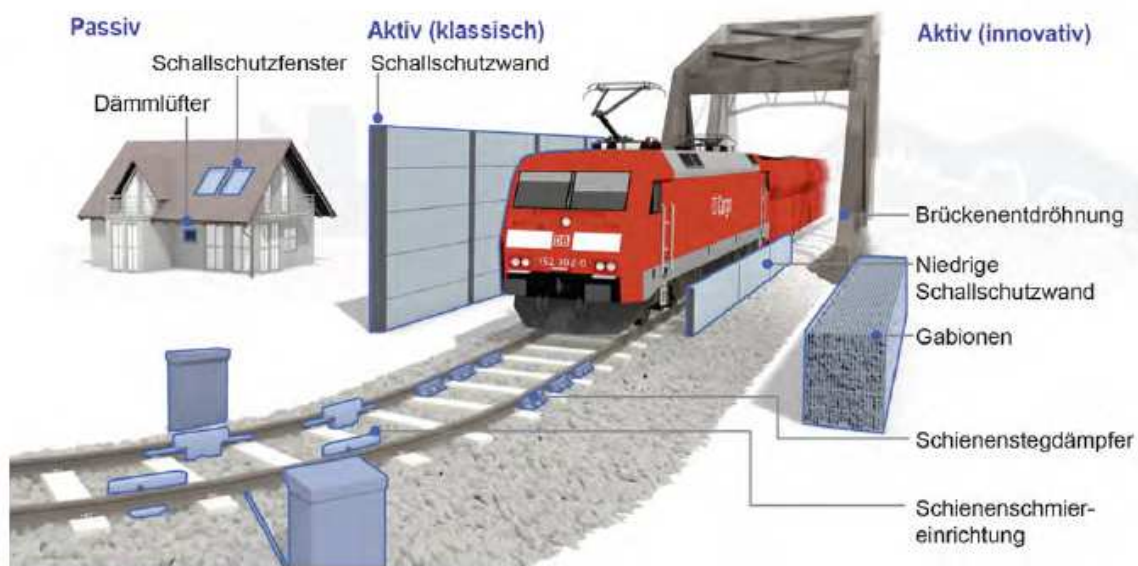


Abbildung 22: Schematische Darstellung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen (Quelle: Deutsche Bahn AG)

Es existieren bereits vielfältige Aktivitäten zur Lärmmin- derung, wie das Lärmsanierungsprogramm des Bundes, Maßnahmen aus dem Konjunkturpaket II (KP II), das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II (IBP II) oder das lärmabhängige Trassenpreissystem (laTPS). Durch die Umrüstung von Bestands Güterwagen auf Bremssysteme mit sogenannten K- bzw. LL-Sohlen in Zu- sammenhang mit einer glatten Schienenoberfläche kann z. B. eine Verringerung der Emissionen von bis zu 10 dB(A) erreicht werden. [04], [11]

Neben der akustischen Optimierung der Fahrzeuge wird auch am Schienenweg selbst gearbeitet, z. B. wurde durch die Verwendung von lückenlos verschweißten Gleisen eine Pegelverringerung von 6 dB(A) erreicht. Zusätzlich wird der Einbau von Schienenstegabsorbent erprobt oder die Maßnahme des besonders überwachten Gleises (bÜG) durchgeführt, wobei durch regelmäßiges Schleifen der Schienen, Pegelminderungen von bis zu 5 dB(A) erreicht werden. [04], [10]

Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Das Programm zur Lärminderung an Bestands Güter- wagen wird mit der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fortgeschriebenen Richtlinie

„zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestands Güterwagen im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes“ (Förderrichtlinie laTPS) vom 17. Oktober 2013 verwirklicht (siehe Abbildung 23).

Der Bund gewährt seit dem Fahrplanwechsel 2012/13 finanzielle Zuwendungen an Wagenhalter, die ihre vor dem 9. Dezember 2012 zugelassenen Bestands Güterwagen auf eine zugelassene lärmmindernde Technik umrüsten und diese umgerüsteten Wagen auf den Schienenwegen des Bundes einsetzen. Gemäß dem Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode soll im Jahr 2020 der Schienenlärm um die Hälfte vermindert sein. Der Stand der Umrüstung wird 2016 evaluiert. [04], [11]

Die Bundesmittel, die für die Förderung der Umrüstung bis zum Ablauf des Förderzeitraums eingesetzt werden können, belaufen sich insgesamt auf bis zu 152 Millionen Euro. Mit Hilfe dieses Systems ist eine flächendeckende Reduzierung der Lärmbelastung möglich, da der Einsatz der leisen Güterwagen nicht ortsgebunden ist, und so den Anwohnern entlang des gesamten Eisenbahn-Strecken- netzes zugutekommt. [04]

Lärmsanierungsprogramm des Bundes

Um an Bestandsstrecken die Belastung durch Schienenverkehrs-lärm zu mindern, wurde eine Vielzahl von freiwilligen Programmen des Bundes initiiert, durch die in den vergangenen Jahren, unter Aufwendung von erheblichen finanziellen Mitteln, die Verbesserung der Lärmsituation in Deutschland gefördert wurde. Aus dem Konjunkturpaket II sind über 70 Millionen Euro in die Erprobung innovativer Maßnahmen und Verfahren an der Infrastruktur geflossen, wie z. B. Schienenstegdämpfer, niedrige Schallschutzwände, Schienenschmiereinrichtungen sowie Maßnahmen zur Brückenentdröhnung. Über das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II des Bundes wurden weitere 27 Millionen Euro investiert. Erfolgreich erprobte Technologien sollen künftig das Maßnahmenportfolio der Lärmsanierung erweitern. [04], [12]

Mit der Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes liegt ein Überblick über die aktuellen Lärmemissionen und über den Gesamtbedarf der Lärmsanierung vor. Auf dieser Grundlage erfolgt eine Priorisierung der Lärmminierungsmaßnahmen.

Seit 1999 stellt der Bund jährlich Haushaltsmittel bereit, aus denen Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes finanziert werden können. Von 1999 bis 2005 standen jährlich 50 Millionen Euro, in 2006 schon 76 Millionen Euro und von

2007 bis 2013 jährlich 100 Millionen Euro zur Verfügung. Seit 2014 werden jährlich 130 Millionen Euro im Haushalt des Bundes bereitgestellt.

Die Grundlage für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen ist die „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“. Hierbei ist das Eisenbahn-Bundesamt die zuständige Bewilligungsbehörde. Zuwendungsempfänger der Bundesmittel sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die operative Gesamtprojektleitung nimmt die DB Netz AG wahr. Zurzeit gelten dabei die in Tabelle 06 genannten Grenzwerte, die im jährlichen Bundeshaushaltsgesetz festgelegt werden und als Orientierung dienen.

Eine Liste der bereits durchgeführten Sanierungsmaßnahmen ist je Bundesland in Tabelle 07 zu sehen. Insgesamt hat der Bund durch die Lärmsanierung bereits die Ausstattung von etwa 54.000 Wohnungen mit passiven Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzfenstern und den Bau von Lärmschutzwänden entlang von insgesamt etwa 1.400 km Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes gefördert.

Das Zukunftsinvestitionsprogramm der Bundesregierung sieht für die kommenden Jahre zusätzliche Investitionen für den Lärmschutz vor. [04]

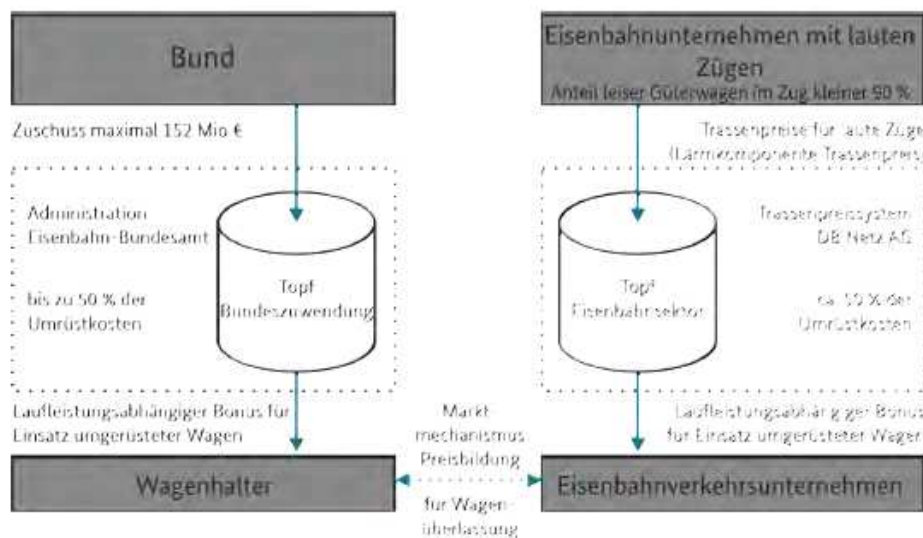


Abbildung 23: Überblick über lärmabhängige Trassenpreise und Förderung leiser Züge (nach BMVI) [04]

Die Lärmsanierungsmaßnahmen unterliegen einer Prioritätenliste, welche die Deutsche Bahn AG nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner betroffen sind. Die Textfassung des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung ist auf den Internetseiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu finden: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/gesamtkonzept-der-laermsanierung-erlaeuterungstext.pdf

Gebietskategorie	Tag	Nacht
	6-22 Uhr	22-6 Uhr
in dB(A)		
Krankenhäuser, Schulen, reine Wohngebiete	70	60
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Tabelle 06: Grenzwerte der Lärmsanierung

Die Deutsche Bahn AG stellt mit Hilfe einer interaktiven Grafik auf ihrer Internetseite die Fortschritte bei der Umsetzung des Gesamtkonzeptes dar: www1.deutschebahn.com/laerm/infrastruktur/laermsanierung.html

Eine Liste der Sanierungsmaßnahmen an Schienenstrecken, die nach ihrer Priorität von der Deutschen Bahn AG abgearbeitet wird, ist in Tabelle 09 und in aktueller Fassung auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu finden: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/anlage-3-langfassung-liste-der-sanierungsabschnitte-und-bereiche-mit-bezeichnung-der-ortslage.html?linkToOverview-js

Um zukünftig eine effektive Lärmsanierung an Hauptteisenbahnstrecken zu ermöglichen, müssen die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Lärmaktionsplanung bei der Planung von Maßnahmen des Lärmsanierungsprogrammes berücksichtigt werden.

Bundesland	Streckenlänge in km		Anzahl der Projekte		Bundesmitten in Mio. €	Schallschutzwände in km		Wohnungen
	saniert	geplant	saniert	geplant	2001-2014	fertig	geplant	passiv saniert
Baden-Württemberg	196	255	124	155	163	106,3	8,1	7.148
Bayern	212	371	186	280	118,9	70,9	61	3.890
Berlin	20	24	11	12	2,4	k. A.	4,3	1.210
Brandenburg	30	31	10	11	0,5	k. A.	k. A.	384
Bremen	39	50	13	16	51,8	32,8	1,3	1.343
Hamburg	46	63	23	29	37,7	22,6	0,9	1.126
Hessen	122	202	83	133	60,1	33,1	29,7	4.011
Mecklenburg-Vorpommern	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Niedersachsen	200	321	89	154	143,8	115,6	22,3	3.574
Nordrhein-Westfalen	209	431	97	154	167,1	104	32,2	10.975
Rheinland-Pfalz	204	228	120	130	121	55,5	8	16.052
Saarland	k. A.	36	k. A.	11	k. A.	k. A.	17,8	k. A.
Sachsen	75	90	37	46	11,2	3,1	4,5	3.360
Sachsen-Anhalt	22	45	8	26	0,5	0,5	2,3	235
Schleswig-Holstein	6	60	3	58	12,6	8,5	11,6	276
Thüringen	34	36	31	33	9,5	6	k. A.	540
Gesamt	1.415	2.243	835	1.248	900,1	558,9	204	54.124

Tabelle 07: Auflistung der geplanten und fertiggestellten Sanierungen innerhalb des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes des Bundes von 2001 bis 2014