

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Kunert, Sabine Leidig, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/3644 –**

Fortschreibung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im Jahr 2005 erstmals ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes vorgelegt. Es dokumentiert sowohl die aktuellen Lärmemissionen als auch den Gesamtbedarf. Beides dient als Grundlage für eine Priorisierung der zu sanierenden Streckenabschnitte. Laut Gesamtkonzept vom Jahr 2005 werden der Lärmsanierungsbedarf und die Prioritäten alle fünf Jahre überprüft. Eine Fortschreibung des Gesamtkonzeptes erfolgte im Jahr 2013. In ihm ist nun nicht mehr von einer Überprüfung und Fortschreibung alle fünf Jahre, sondern von einer „regelmäßigen Überprüfung“ und Fortschreibung die Rede. Die neugefasste Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, die am 1. Juli 2014 in Kraft getreten ist, regelt in § 2 Absatz 1 hingegen, dass „das Gesamtkonzept der Lärmsanierung ... spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben [ist].“ Damit wird die Möglichkeit eingeräumt, den Bedarf der zu sanierenden Streckenabschnitte und deren Reihung bereits vor Ablauf der Fünfjahresfrist zu überprüfen.

Seit der Erstellung des ersten Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung hat es eine Reihe von Veränderungen hinsichtlich der Anzahl und der Priorisierung der zu sanierenden Streckenabschnitte gegeben. Für Bürgerinnen und Bürger ist nicht nachvollziehbar, warum Änderungen vorgenommen wurden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Für die Bundesregierung gehört der Schutz vor Schienenverkehrslärm zu den Kernelementen einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Daher hat sie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD bekräftigt, den Schienenlärm bis 2020 deutschlandweit zu halbieren. Für die Umsetzung dieses Zieles kommt ein Bündel verschiedener Maßnahmen zum Einsatz:

Die Lärminderung an der Quelle durch die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechniken führt zu einer flächendeckenden Lärmreduzierung. Der Bund fördert die Umrüstung durch eine laufleistungsabhängige Zuwendung an die Wagenhalter. Insgesamt stehen Bundesmittel in Höhe von bis zu 152 Mio. Euro bis 2020 zur Verfügung. Bis 2020 sollen mindestens 80 Prozent der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechnik umgerüstet werden. Nach 2020 sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Im Jahr 2016 wird der Stand der Umrüstung evaluiert werden. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, sieht der Koalitionsvertrag vor, dass noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen zu veranlassen sind.

Um die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf leise Bremstechniken zu unterstützen, hat die Deutsche Bahn Netz AG (DB Netz AG) auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zum Fahrplanwechsel 2012/2013 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt, das durch ein Bonus-Malus-System einen finanziellen Anreiz zum Einsatz leiser Güterwagen schafft. Der Zuschlag (Malus) wurde am 14. Dezember 2014 auf zwei Prozent erhöht. Er ist von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichten, wenn ein Güterzug nicht zu mindestens 90 Prozent aus leisen Güterwagen besteht.

Die im Koalitionsvertrag vereinbarte konsequente Einführung des Stands der Technik in die Praxis wurde durch die Änderung der Schallberechnungsvorschrift für den Schienenverkehr – Schall 03 [2012], die am 1. Januar 2015 in Kraft getreten ist, erreicht.

Eine weitere wichtige Säule zur Erreichung des Halbierungsziels stellt die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes dar. Bis heute wurden für Lärmsanierungen Haushaltsmittel in Höhe von rund 920 Mio. Euro aufgewendet und an rund 1 400 Kilometern Strecke Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen.

Das Gesamtkonzept Lärmsanierung und die Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes werden regelmäßig geprüft und fortgeschrieben. Mit der letzten Fortschreibung der Förderrichtlinie, die am 1. Juli 2014 in Kraft getreten ist, wurde u. a. klargestellt, dass die Abschaffung des sogenannten Schienenbonus auch bei Lärmsanierungen Anwendung findet. Für Anwohnerinnen und Anwohner von Eisenbahnstrecken kommt es hierdurch zu einem verbesserten Lärmschutz, da bei der Lärmberechnung in Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren, die ab dem 1. Januar 2015 beim Eisenbahn-Bundesamt angemeldet werden, der bisherige Abschlag von 5 dB(A) nicht mehr vorgenommen wird.

Mit diesen Maßnahmen wird wesentlich dazu beigetragen, die Lebensqualität der Menschen zu verbessern – eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz von Mobilität in unserem Land.

1. Wie oft und durch wen erfolgte seit dem Jahr 2005 eine Überprüfung und Fortschreibung der zu sanierenden Streckenabschnitte der Eisenbahnen des Bundes und deren Reihung?

Die Fortschreibung des Gesamtkonzeptes Lärmsanierung obliegt dem BMVI. Die letzte Fortschreibung ist im März 2013 vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlicht worden.

Die Anlage 1 (Liste der Sanierungsabschnitte in Planung, in Bau und realisiert) und die Anlage 3 (Gesamtbedarf der Lärmsanierung mit Priorisierungskennzahl) des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung werden unterjährig auf Basis von

Erkenntnissen aus den Umsetzungsplanungen innerhalb der jeweiligen Sanierungsabschnitte geprüft und ggf. in der Reihung aktualisiert. Die letzte Aktualisierung ist im Oktober 2014 mit Stand 30. September 2014 erfolgt und auf den Internetseiten des BMVI veröffentlicht worden.

2. Bedingt die Abschaffung des sogenannten Schienenbonus ab dem Jahr 2015 auch für bestehende Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes eine Überprüfung und Fortschreibung des Lärmsanierungsbedarfes?

Der Entfall des Schienenbonus bewirkt nach Einschätzung der DB AG nur bei Strecken mit hohem oder ausschließlichem nächtlichem Personenzugverkehr zusätzlichen Sanierungsbedarf.

- a) Ist bereits absehbar, wie viele Kilometer Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes durch die Abschaffung des sogenannten Schienenbonus dadurch zusätzlich zu sanieren sind?

Hierzu liegen noch keine Erkenntnisse vor.

- b) Wie hoch werden die Kosten für diese Abschnitte voraussichtlich sein?

Kostenaussagen können erst nach der nächsten Fortschreibung des Sanierungsbedarfs getroffen werden.

- c) Ergibt sich durch die Abschaffung des Schienenbonus auch ein Sanierungsbedarf bei Strecken, die in den letzten fünf Jahren bereits lärm-saniert wurden?

Wenn ja, welche sind das?

Nein.

3. Wie stellen sich die Haushaltsansätze, die tatsächlichen Ist-Ausgaben und die der Lärmsanierung zugrunde liegenden Grenzwerte der Lärmsanierung in den Haushaltsgesetzen der Jahre 2005 bis einschließlich 2015 dar (Angaben bitte nach Jahren)?
4. Wie hat sich das Verhältnis Bedarf-Haushaltsmittelbereitstellung der zu sanierenden Streckenabschnitte der Eisenbahnen des Bundes in den Jahren 2005 bis 2014 entwickelt (in Jahresscheiben darstellen)?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

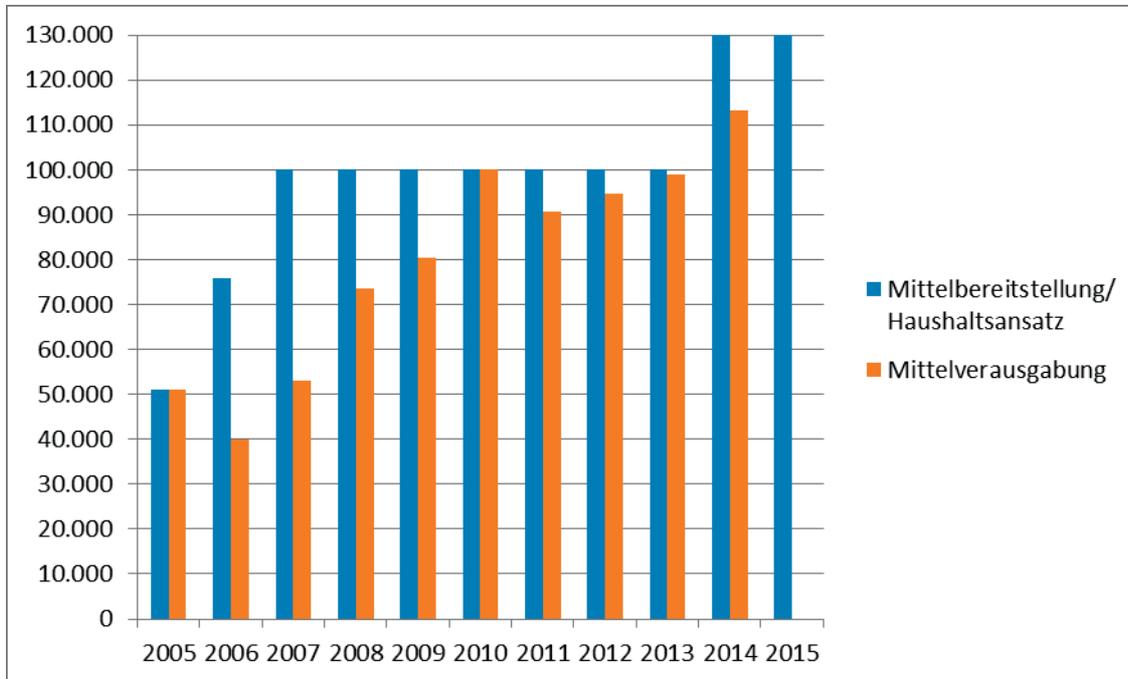
Die Bundesregierung hat 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm eingerichtet. Von 1999 bis 2005 standen hierfür jährlich rund 50 Mio. Euro und im Jahr 2006 76 Mio. Euro zur Verfügung. Von 2007 bis 2013 wurden jährlich 100 Mio. Euro bereitgestellt. In den Haushalten 2014 und 2015 wurde der Mittelansatz auf jeweils 130 Mio. Euro erhöht.

Im jeweiligen Bundeshaushaltsgesetz sind im Einzelplan 12 die Immissionswerte festgelegt, bei deren Überschreitung eine Lärmsanierungsmaßnahme nach Maßgabe der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes durchgeführt werden kann. Seit 2005 liegen die Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierungen an Schienenwegen des Bundes

- für Krankenhäuser, Schulen, Kindertagesstätten, Kurheime und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht,

- für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete bei 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht sowie
- für Gewerbegebiete bei 75 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht.

Die Haushaltsansätze und Mittelverausgabung stellen sich wie folgt dar:



5. In welchen Fällen wurden Schallschutzwände nicht errichtet, weil das laut Förderrichtlinie geforderte Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht erreicht wurde (bitte unter Angabe der einzelnen Strecken und aufgeschlüsselt nach Bundesländern)?

In Ortslagen, in denen das nach der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes vorgegebene Nutzen-Kosten-Verhältnis zur Errichtung einer Schallschutzwand nicht erreicht wurde oder wo aufgrund städtebaulicher Gegebenheiten sowie aufgrund einer Ablehnung durch Kommune und Anwohner keine Lärmschutzwände errichtet werden konnten, wurden die betroffenen Gebäude mit passivem Lärmschutz ausgestattet. Eine detaillierte Auflistung von Streckenabschnitten, an denen wegen der vorgenannten Gründe passive Maßnahmen durchgeführt wurden, wird von der DB Netz AG nicht geführt. Der Internetseite www.deutschebahn.com/file/2758736/data/karte.swf kann länderspezifisch eine Zusammenfassung aller Maßnahmen sowie eine ortsgenaue Darstellung der realisierten Maßnahmen entnommen werden.

6. Welche Veränderungen hat es seit dem Jahr 2005 in der Priorisierung der Lärmsanierungsabschnitte gegeben, und mit welcher Begründung (bitte die einzelnen Streckenabschnitte nach Bundesländern, Gründen, Jahren und Art der Änderung – Auf- oder Abstufung – auflisten)?

Eine derartige Auflistung liegt nicht vor, und kann nach Auskunft der DB AG nur mit unverhältnismäßig hohem Arbeitsaufwand erstellt werden.

7. Ist es im Zeitraum vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2014 durch die Neuaufnahme von Streckenabschnitten in das Lärmsanierungsprogramm auch zu einer Änderung der Priorisierung in dem Sinne gekommen, dass sich die Priorisierungskennzahl bereits für die Sanierung erfasster Streckenabschnitte geändert hat?

Wenn ja, um welche Streckenabschnitte handelt es sich im Einzelnen, und welcher Art war jeweils die Änderung (Auf- oder Abstufung)?

Die neu aufzunehmenden Abschnitte wurden in der Anlage 3 des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung eingereiht. Eine Änderung der Prioritätskennziffer erfasster Streckenabschnitte ist nicht erfolgt.

8. Wie stellt sich im Zeitraum vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2014 die Entwicklung der Streckenabschnitte, die als Härtefall eingestuft wurden, insgesamt dar?

Warum, und welche Strecken wurden als Härtefälle eingestuft (bitte die einzelnen Streckenabschnitte nach Bundesländern, Gründen und Jahren auflisten)?

Die Härtefallliste wurde zu Beginn der Lärmsanierung im Jahr 2000 als Liste der dringlichen Maßnahmen für besonders hoch belastete Bereiche erstellt. Bei Erstellung des Gesamtkonzeptes wurden diese Maßnahmen in die Anlage 1 des Gesamtkonzeptes integriert. Aus der Anlage 1 ist der Stand der Bearbeitung der einzelnen Maßnahmen ersichtlich. Seit dem Jahr 2005 gibt es daher keine Härtefallliste mehr.

9. Wie hat sich der Bahnverkehr auf der Strecke Stendal–Uelzen nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren seit 1990 bis heute entwickelt?
- Wie viele Züge fahren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils pro Jahr auf dieser Strecke (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?
 - Wie viele Züge davon waren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils Güterzüge (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?
 - Wie vielen auf dieser Strecke verkehrenden Güterzügen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit Inkrafttreten der lärmabhängigen Trassenpreiskomponente der Deutschen Bahn Netz AG am 9. Dezember 2012 ein „laufleistungsabhängige[r] Bonus für den Einsatz leiser umgerüsteter Wagen“ gewährt (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/2071)?

Auf der Strecke Stendal–Uelzen verkehrten nach Zählungen der DB Netz AG im Durchschnitt:

Jahr	Stendal–Salzwedel	Salzwedel–Uelzen
2010	RZ* 42, GZ** 13	RZ 18 (ab Wieren 38) GZ 13
2011	RZ 44, GZ 14	RZ 18 (ab Wieren 38), GZ 14
2012	RZ 42, GZ 9	RZ 18 (ab Wieren 36), GZ 9
2013	RZ 42, GZ 24	RZ 18 (ab Wieren 40), GZ 24
2014	RZ 44, GZ 41	RZ 22 (ab Wieren 44), GZ 43

* RZ: Reisezüge
 ** GZ: Güterzüge

Quelle: DB Netz AG

Eine Erfassung der Anzahl der Züge pro Jahr erfolgt nicht. Die Zählungen werden jeweils jährlich in zwei repräsentativen Kalenderwochen vorgenommen. Weiter zurückliegende Daten liegen nicht vor.

Das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) der DB Netz AG sieht für Eisenbahnverkehrsunternehmen einen laufleistungsabhängigen Bonus in Höhe von 0,5 Cent pro Achskilometer für den Einsatz leiser Güterwagen vor. Die Beantragung des Bonus erfolgt durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen über das Umrüstungsregister der DB Netz AG für jeden umgerüsteten Wagen unter Angabe der jährlichen Laufleistung des Wagens auf dem gesamten Netz. Bei der Angabe der Laufleistung des Wagens müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Angaben zu den befahrenen Strecken vornehmen. Ein Streckenbezug ist gemäß den Vorgaben zur Beantragung des Bonus für umgerüstete Wagen nach den Schienennetznutzungsbedingungen nicht vorgesehen. Aussagen zu einzelnen Strecken, wie hier zur Strecke Stendal–Uelzen, sind nicht möglich.

10. Auf welchen der zu sanierenden Streckenabschnitte an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes hat nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2014 der Güterverkehr zugenommen (bitte die einzelnen Streckenabschnitte nach Bundesländern auflisten)?
11. Wie viele Gemeinden insgesamt und welche Gemeinden sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2014 von einer Zunahme des Schienengüterverkehrs betroffen (bitte die Gemeinden nach Bundesländern auflisten)?
12. Inwieweit hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Gemeinden mit einem wachsenden Schienengüterverkehrsaufkommen im Zeitraum vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2014 erhöht (bitte nach Jahresscheiben angeben)?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Veränderungen des Güterverkehrsaufkommens sind in der nachstehenden Tabelle aufgelistet.

- In Mio. Trassenkilometer -

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SGV	221,5	239,4	269,7	264,1	224,2	247,3	262,2	246,7	247,7	248,8

Quelle: DB Netz AG

Eine gemeindescharfe Auflistung ist nicht verfügbar.

13. Wie oft und wann wurde in den letzten 15 Jahren auf den zu sanierenden Abschnitten der Strecke Stendal–Uelzen (Amerikalinie) eine Lärmemissionsmessung vorgenommen, und welche Werte wurden dabei jeweils erhoben (bitte in Jahresscheiben und Streckenabschnitten angeben)?

Die Lärmemissionen und die daraus resultierenden Immissionen werden nach den Vorschriften zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) (Anlage 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 16. BImSchV) in Verbindung mit der 16. BImSchV berechnet. Messungen werden seitens der DB AG nicht vorgenommen.

14. In welchen Fällen hat die Bündelung mehrerer einzelner Streckenabschnitte zu einem Sanierungsabschnitt zu einer Veränderung in der Priorisierungskennzahl-Zusammenfassung geführt (bitte die einzelnen Streckenabschnitte nach Bundesländern auflisten und dabei jeweils Art der Änderung – Auf- oder Abstufung – angeben)?

Mit der Einführung des Gesamtkonzeptes 2005 wurde eine Bündelung vorgenommen. Im Anschluss gab es keine weitere Bündelung von Sanierungsabschnitten.

15. Welche Daten werden in der Phase der Priorisierung von Sanierungsabschnitten, wenn noch keine Sanierungsplanungen zu einzelnen Ortslagen vorliegen, erhoben?

Welche Konsequenzen im Hinblick auf die Priorisierung ergeben sich daraus?

Der Priorisierung liegen die Berechnungen der Lärmemissionen gemäß den Vorschriften zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) und die geschätzte Anwohnerdichte zugrunde. Zusätzlich wird ein Bewertungsfaktor (Priorisierungskennziffer – PKZ) in Abhängigkeit der vorliegenden Emissionswerte berücksichtigt. Die Berechnung der PKZ ist in Abschnitt 2.4 des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung festgelegt. Dies führt dazu, dass laute Streckenabschnitte mit einer großen Zahl von Anliegern höher priorisiert sind als weniger laute Strecken mit geringerer Anwohnerdichte.

16. Wie und wo werden Bürgerinnen und Bürger nach Kenntnis der Bundesregierung über Änderungen der zu sanierenden Streckenabschnitte informiert, insbesondere wenn es zu einer Änderung in den Prioritäten kommt?

Falls dies nicht erfolgt, warum erfolgt dies nach Kenntnis der Bundesregierung nicht?

Informationen zum Lärmschutz im Schienenverkehr stellt das BMVI auf seinen Internetseiten und in der gleichnamigen Broschüre bereit. Die DB AG informiert über das Lärmsanierungsprogramm auf der Seite www1.deutschebahn.com/laerm/infrastruktur/laermsanierung.html. Die Änderungen in den Anlagen 1 und 3 des Gesamtkonzeptes werden zurzeit halbjährlich im Frühjahr und im Herbst auf den Internetseiten des BMVI veröffentlicht. Das Gesamtkonzept und die Anlagen sind auch bei der DB AG auf der oben genannten Internetseite verfügbar.

17. Wie und durch wen werden Bürgerinnen und Bürger nach Kenntnis der Bundesregierung über Maßnahmen zur Lärmsanierung an Schienenwegen und deren Rechte beim Einklagen von Maßnahmen informiert?

Falls dies nicht erfolgt, warum erfolgt dies nach Kenntnis der Bundesregierung nicht?

Die DB Netz AG bzw. das von ihr beauftragte Unternehmen informiert die Bürgerinnen und Bürger zu Beginn der Sanierung über die geplanten Lärmschutzmaßnahmen. Sofern ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, haben die Bürgerinnen und Bürger die Beteiligungsrechte nach § 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Planfeststellungsverfahren werden insbesondere bei aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen, wie z. B. dem Bau von Lärmschutzwänden an bestehenden Eisenbahnstrecken, durchgeführt.

18. Welche Möglichkeiten haben Bürgerinnen und Bürger, eine Änderung der Reihenfolge der Prioritäten der zu sanierenden Streckenabschnitte zu bewirken?

Die Priorisierung wird anhand der im Gesamtkonzept festgelegten Kriterien vorgenommen. Es bestehen keine Einwirkungsmöglichkeiten für Kommunen und Anlieger. Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

19. Können Anwohnerinnen und Anwohner von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes einen rechtlichen Anspruch auf Lärmmessungen geltend machen?

Ein Anspruch auf Lärmmessungen besteht nicht.

20. Können oder werden regelmäßig Lärmmessungen, nachdem ein Betroffener eine nachträgliche Anordnungen gemäß § 75 Absatz 3 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Planfeststellungsbehörde beantragt hat, von dieser durchgeführt oder beauftragt (werden)?

Wenn ja, wie oft wurden entsprechende Lärmmessungen in den letzten beiden Jahren durchgeführt?

Wenn nein, wie beurteilt nach Kenntnis der Bundesregierung die Planfeststellungsbehörde ohne Lärmmessungen und vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 27 bis 30 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/2071, ob ein entsprechender Antrag berechtigt ist, und – falls dabei auf Berechnungen zurückgegriffen wird – werden dabei nach Kenntnis der Bundesregierung aktuelle Zugzahlen zugrunde gelegt (bitte begründen)?

Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung des Bundes ohne Rechtsanspruch gewährt. § 75 Absatz 3 i. V. m. Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes knüpft an Planfeststellungsverfahren für die Lärmvorsorge (Neu- und Ausbau von Schienenstrecken) an. Bei Planfeststellungsverfahren für die Lärmsanierung (Bestandsstrecken) ist – mangels Rechtsanspruch – die Vorschrift nicht einschlägig.

Wie in den Antworten zu den Fragen 13 und 19 ausgeführt, ist Grundlage der Lärmsanierung eine schalltechnische Berechnung nach Anlage 2 der 16. BImSchV und keine Lärmmessung.