



Ausarbeitung

Kostentragung bei der Lärmsanierung an Schienenwegen



Kostentragung bei der Lärmsanierung an Schienenwegen

Verfasser/in: [REDACTED]
Aktenzeichen: WD 7 – 3000 – 013/11
Abschluss der Arbeit: 11. März 2011
Fachbereich: WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Umweltschutzrecht,
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Telefon: [REDACTED]

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Lärmsanierungskonzept	4
3.	Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes 7. März 2005	5
3.1.	Verfahren	6
3.2.	Förderungs-Voraussetzungen	6
3.3.	Priorisierung der Streckenabschnitte	7
3.4.	Verschiedene Maßnahmen	7
4.	Bedarfsplan Schiene	8
4.1.	Ergebnisse der Überprüfung	9
4.2.	Bundesverkehrswegeplan 2015	9
5.	Fazit	10

1. Einleitung

Bei den verschiedenen Maßnahmen des Lärmschutzes wird unterschieden zwischen der Lärmvorsorge als Lärmschutz beim Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen und der Lärmsanierung als Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden, baulich nicht zu verändernden Schienenwegen. Während die Lärmvorsorge in den §§ 41ff Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)¹ gesetzlich normiert ist und sich hieraus ein Schallschutzanspruch bei Überschreitung der Immissionsschutzgrenzwerte ergibt, können Lärmsanierungsmaßnahmen nur auf freiwilliger Basis mit Bundeshaushaltsmitteln erfolgen.

Der Wille des Gesetzgebers besteht darin, aktiven Lärmschutz nur in den Fällen zu gewähren, in denen der Staat durch den Bau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen eine neue Eingriffslage geschaffen hat, und ihn nur in den räumlichen Grenzen der baulichen Maßnahme zu gewähren. Eine umfassende Gewährung von Lärmschutz über diesen Rahmen hinaus würde nach Einschätzung des Gesetzgebers die öffentlichen Haushalte überfordern².

In der folgenden Darstellung wird untersucht, ob das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Kosten für der 16. BImSchV³ entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen auch übernehmen kann, wenn der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet ist.

2. Lärmsanierungskonzept

Auch wenn für den Lärmschutz an bestehenden Schienenwegen explizit keine verbindlichen Regelungen vorhanden sind, bestehen in bestimmten Situationen dennoch Möglichkeiten, dass Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Gemäß Artikel 87 e Absatz 4 Grundgesetz (GG)⁴ obliegt dem Bund die Infrastrukturverantwortung für das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes. Das Nähere hierzu wird in einem Gesetz, dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)⁵, geregelt. Danach finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes im Rahmen der im Bundeshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel. Die Finanzierung der Instandhaltung obliegt den Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen. Bau und Ausbau erfolgen entsprechend dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Für die Auswahl der Ersatzin-

1 Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470).

2 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (BayVGh), Urteil vom 5. März 1996 – 20 B 92.1055.

3 Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146) geändert worden ist.

3 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Juli 2010 (BGBl. I S. 944) geändert worden ist.

5 Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 309 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist.

vestitionen in das Bestandsnetz waren und sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU), die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH, verantwortlich. Die Finanzierung der Schienenwegeinvestitionen sowohl für diejenigen des Bedarfsplans als auch für diejenigen in das Bestandsnetz erfolgt auf der Grundlage von öffentlich-rechtlichen Verträgen, den Finanzierungsvereinbarungen⁶.

Sie erfolgt im Regelfall in einem abgestuften Verfahren. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) stellen beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den Antrag auf Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung. Dies geschieht für die Vorhaben des Bedarfsplans auf der Grundlage einer mit dem BMVBS abgestimmten Investitionsplanung. Die Auswahl der Bestandsnetzinvestitionen treffen die EIU in eigener Zuständigkeit. Das EBA prüft den Antrag und leitet ihn mit einem Votum an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) weiter. Dieses schließt – bei einem befürwortenden Votum – nach Entsperrung der erforderlichen Haushaltsmittel durch das Bundesministerium der Finanzen die Vereinbarung mit den betreffenden EIU ab⁷.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat erstmals ab dem Haushaltsjahr 1999 jährlich einen Betrag in Höhe von 100 Millionen DM/51 Millionen Euro für das Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ in den Bundeshaushalt eingestellt. Seit 2007 stehen hierfür im Bundeshaushalt 100 Millionen Euro zur Verfügung. Damit hat die Bundesregierung den Einstieg in den Lärmschutz auch an bestehenden Schienenwegen erreicht. In Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn (DB) AG ist eine Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung entwickelt worden⁸.

3. Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes 7. März 2005⁹

Die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes 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 Mittel¹⁰.

Nach § 1 Absatz 1 der Richtlinie gewährt der Bund „Zuwendungen für die Lärmsanierung an Schienenbahnen der Eisenbahnen des Bundes (...), wenn der Lärmpegel die Immissionswerte der Lärmsanierung überschreitet.“ Die Immissionswerte sind bei der Lärmsanierung im Gegensatz zu

6 http://www.eba.bund.de/nn_201954/DE/Fachthemen/LuFV/lufv_node.html?_nnn=true (Stand: 8. März 2011).

7 http://www.eba.bund.de/nn_201954/DE/Fachthemen/LuFV/lufv_node.html?_nnn=true (Stand: 8. März 2011).

8 <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB-LA/laermvorsorge%20und%20laermsanierung.html> (Stand: 8. März 2011).

9 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnwesen, in Kraft getreten mit der Bekanntgabe an das Eisenbahn-Bundesamt am 7. März 2005.

10 <http://www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2010/html/ep12/ep12kp22.html> (Stand: 8. März 2011).

den Immissionswerten bei der Lärmvorsorge nicht so anspruchsvoll. Es können die Immissionsgrenzwerte der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)¹¹ herangezogen werden¹².

Auf eine Förderung besteht kein Rechtsanspruch, vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens. Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel.

3.1. Verfahren

Der Zuwendungsempfänger (das Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, hier: die DB AG) stellt zunächst ein streckenbezogenes Lärmsanierungsprogramm auf. Dieses Lärmsanierungsprogramm wird alle fünf Jahre aktualisiert, § 6 Absatz 1. Die Dringlichkeit der Maßnahmen wird dabei durch die Höhe des Beurteilungspegels und die Anzahl der betroffenen Wohneinheiten bestimmt, § 6 Absatz 2.

Zuwendungen werden sodann auf Antrag des Zuwendungsempfängers (der DB AG) durch Zuwendungsbescheid der Bewilligungsbehörde (des Eisenbahn-Bundesamtes) gewährt, § 4 Absatz 1. 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, § 4 Absatz 2.

3.2. Förderungs-Voraussetzungen

Eine Lärmsanierungsmaßnahme wird gefördert, wenn sie im Lärmsanierungsprogramm enthalten ist und der Beurteilungspegel die im Bundeshaushalt aufgeführten maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierung überschreitet¹³, § 4 Absatz 3. Eine Förderung unterbleibt, 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, § 6 Absatz 3, Satz 2.

Ist eine Lärmvorsorgemaßnahme in einer Zeitspanne von 5-10 Jahren zu erwarten, wird bei entsprechend prioritären Abschnitten geprüft, ob Interimsmaßnahmen wie z.B. das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) oder passive Maßnahmen vertretbar sind. Bei einem zu erwartenden Realisierungshorizont von über zehn Jahren können Lärmsanierungsmaßnahmen ergriffen werden, § 6 Absatz 3.

11 VLärmSchR 97, S.26 f. Nr. 37; <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/vlschr97.pdf> (Stand: 8. März 2011).

12 <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/hauptlaermquellen/schienerverkehrslaerm.html> (Stand: 8. März 2011).

13 s. o. Fn. 9.

3.3. Priorisierung der Streckenabschnitte

Gemeinsam mit der Anzahl der betroffenen Anwohner ist die Emission der Strecke eine wichtige Eingangsgröße für die Priorisierung. Es sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Wirkung der Maßnahme besonders hoch ist. Diese Wirkung der Lärmsanierung lässt sich beschreiben in der erreichbaren Lärminderung und der Anzahl der Anwohner, für die vor der Lärmsanierung Lärmbelastungen oberhalb der Lärmsanierungsgrenzwerte vorliegen. Entsprechend wurden als Entscheidungsgrundlage für die Maßnahmenreihung Priorisierungskennziffern (PKZ) für alle Streckenabschnitte berechnet¹⁴.

Bei der Priorisierung sind die bereits planerisch begonnenen und in Ausführung befindlichen Maßnahmen der Dringlichkeitsliste bereits aus Gründen der Kosteneffizienz nicht mehr disponibel. Als planerisch begonnen gelten Maßnahmen, für die Schalltechnische Untersuchungen mit Beteiligung der Kommunen durchgeführt wurden oder beauftragt sind¹⁵.

Eine Lärmsanierung unterbleibt, wenn sich Planungen, die eine Lärmvorsorgemaßnahme auslösen, soweit verdichtet haben, dass mittelfristig mit dieser gerechnet werden kann (s. o. 3.2.). Folglich werden im Verlauf von Ausbaustrecken mit Verpflichtung zur Lärmvorsorge keine Lärmsanierungsabschnitte gebildet.

3.4. Verschiedene Maßnahmen

Die Art der Lärmschutzmaßnahmen entspricht denen der Lärmvorsorge. Durch die gewählte Maßnahme oder das Maßnahmenbündel sollen grundsätzlich die Lärmsanierungsgrenzwerte nach § 4 Absatz 3 der Richtlinie erreicht oder unterschritten werden. 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, § 2 Absatz 2 der Richtlinie¹⁶.

Wenn für eine bauliche Anlage passive Schallschutzmaßnahmen im Lärmsanierungsprogramm vorgesehen sind, wird der Erstattungsberechtigte (z.B. der Eigentümer des Grundstücks) vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen (der DB AG) informiert. Der Erstattungsberechtigte richtet seinen Finanzierungsantrag dann an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und erhält von diesem die Erstattung, nachdem die Ausführung der Maßnahme nachgewiesen wird. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhält sodann von der Bewilligungsbehörde (dem Eisenbahn-Bundesamt) Zuwendungen in Höhe der geleisteten Erstattungen, soweit diese zuvor im Bewilligungsbescheid als förderungsfähig anerkannt wurden, § 7 Absatz 3.

14 „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“, Stand 11. Februar 2005, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

15 s. o. Fn. 9.

16 s. o. Fn. 9.

4. Bedarfsplan Schiene

Für den Neubau und die Erweiterung des Bundesschienennetzes legt der Bund einen Infrastrukturplan vor, den so genannten Bedarfsplan. Dieser legt die Dringlichkeit von Projekten unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel fest und setzt Prioritäten für Investitionsentscheidungen der öffentlichen Hand. Die vorgenommene Feststellung des Bedarfs ist die Grundlage für den Neu- und Ausbau von Bundesschienenwegen. Die Prioritäten (Dringlichkeiten) für die Aufnahme bewerteter Vorhaben in den Bedarfsplan ergeben sich prinzipiell aus dem Nutzen-Kosten-Verhältnis, aus netzkonzeptionellen Überlegungen, aus den Planungsständen und dem im Gelungszeitraum zur Verfügung stehenden Investitionsvolumen. Hierbei gibt es den „Vordringlichen Bedarf“ (VB) und den „Weiteren Bedarf“ (WB)¹⁷.

Nach § 4 Absatz 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes¹⁸ hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Bedarfspläne alle fünf Jahre darauf zu überprüfen, ob sie der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Die aktuellen Bedarfspläne wurden 2004 verabschiedet und in den Jahren 2009/2010 überprüft¹⁹.

Nach den Forderungen des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages (RPA) und des Bundesrechnungshofs (BRH) sind sämtliche Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, die nicht in Kürze fertig gestellt werden oder nicht bereits überprüft sind, mittels einer Nutzen-Kosten-Analyse gesamtwirtschaftlich neu zu bewerten. Davon sind 38 der rund 80 Aus- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans betroffen. Außerdem wird ein Fragenkatalog des RPA (Beschluss zu TOP 23 der 5. Sitzung des RPA vom 7. Mai 2010 sowie TOP 9 d) des Protokolls der 33. Sitzung des RPA vom 13. Februar 2009) abgearbeitet²⁰.

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung von Schiene und Straße selbst kommt es zu keiner Priorisierung von Investitionsprojekten. Die Priorisierung erfolgt im Wesentlichen mit den Fünfjahresplänen (Investitionsrahmenplan) oder durch Investitionsprogramme und im Rahmen der Abstimmungen mit den Ländern (Straße) bzw durch Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem BMVBS und der DB AG (Schiene)²¹.

Der geltende Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes umfasst ein Gesamtvolumen von rund 75 Milliarden Euro (nur Vordringlicher Bedarf, einschließlich aller vor 2004 getätigten Investitionen; Stand 31. Dezember 2008). Bis Ende 2008 sind davon rund 37 Milliarden Euro investiert worden (siehe Verkehrsinvestitionsbericht 2009²²). Damit ist etwa die Hälfte des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans umgesetzt. Das derzeit durch entsprechende Finanzierungsverein-

17 <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.237823.de> (Stand: 8. März).

18 s. o. Fn. 5.

19 Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen, BMVBS.

20 s. o. Fn. 19, S. 2.

21 s. o. Fn. 19, S. 2.

22 Verkehrsinvestitionsbericht 2009.

barungen zur weiteren Umsetzung des Bedarfsplans Schiene gebundene Volumen an Bundesmitteln für die Jahre 2010 bis 2020 liegt bei rund 8 Milliarden Euro²³.

4.1. Ergebnisse der Überprüfung

Die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen hat ergeben, dass der aktuelle Bedarfsplan nach wie vor gut geeignet ist, die meisten vorhandenen/prognostizierten Engpässe aufzulösen²⁴. Von den insgesamt 38 überprüften Bedarfsplanprojekten erreichten neun Projekte kein Nutzen-Kosten-Verhältnis von mindestens 1,0. Nach Bundeshaushaltsordnung und Haushaltsgrundsätzegesetz dürfen sie wegen fehlender Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden. 29 Projekte erzielten ein NKV von über 1,0. Ihre Wirtschaftlichkeit liegt also weiterhin vor²⁵.

Das wesentliche Problem, das die Bedarfsplanüberprüfung aufzeigt, ist nicht, dass falsche Maßnahmen gewählt wurden, sondern die starken Kostensteigerungen der Infrastrukturmaßnahmen²⁶, die beispielsweise durch die stetig steigenden Anforderungen an die Sicherheit (z. B. Tunnelsicherheit), an den Lärmschutz und an die Interoperabilität (Europäisches Schienenverkehrsmanagement- und Zugsicherungssystem ERTMS/ETCS) verursacht werden. Hierbei finanziert der Bund den Ausbau der Schieneninfrastruktur weitgehend, während die DB AG Investitionen in das Rollmaterial selbst tätigen muss. Die verbleibenden 29 bauwürdigen Bedarfsplanprojekte haben ein Investitionsvolumen von 25,8 Milliarden Euro. Bei der Bedarfsplanüberprüfung Schiene wurde die Chance genutzt, Projekte teilweise neu zuzuschneiden – orientiert an veränderten Rahmenbedingungen und wirtschaftlicher Notwendigkeit. Ergebnis sind Projekte nach Maß.

4.2. Bundesverkehrswegeplan 2015

Die Vorarbeiten zu einem neuen Bundesverkehrswegeplan laufen bereits. Es ist vorgesehen, den neuen Bundesverkehrswegeplan bis 2015 fertig zu stellen. In Abhängigkeit von der Ausgestaltung des neuen Bundesverkehrswegeplans wird zu entscheiden sein, wie das Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes mit neuen Bedarfsplänen angepasst wird²⁷. Die erstmalig im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung Schiene durchgeführte Plausibilitätsprüfung der Investitionskosten (die DB AG soll Bedarfsplanprojekte möglichst kosteneffizient durchführen) wird im neuen Bundesverkehrswegeplan erheblich vertieft werden. Auch wird versucht werden, orientiert an den verkehrspolitischen Zielsetzungen, neue Schwerpunkte zu setzen, da die steigenden Kosten der Bedarfsplanmaßnahmen auf knappe Mittel treffen²⁸.

23 s. o. Fn. 19, S. 3.

24 s. o. Fn. 19, S. 21.

25 s. o. Fn. 19, S. 7.

26 s. o. Fn. 19, S. 8.

27 s. o. Fn. 19, S. 21.

28 s. o. Fn. 19, S. 22.

5. Fazit

Der Lärmsanierungsbedarf und die Prioritäten werden alle fünf Jahre überprüft. Das BMVBS hat in der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 7. März 2005²⁹ Kriterien für eine Gewährung von Zuwendungen durch den Bund festgelegt. Auf eine Förderung besteht jedoch kein Rechtsanspruch, vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens. Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel.

Die Finanzierung der Schienenwegeinvestitionen sowohl für diejenigen des Bedarfsplans als auch für diejenigen in das Bestandsnetz erfolgt auf der Grundlage von öffentlich-rechtlichen Verträgen, den Finanzierungsvereinbarungen³⁰.

Im November 2010 hat der Bund eine Finanzierungszusage über 182 Millionen Euro für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven (JadeWeserPort) erteilt. Insgesamt werden die Kosten für Zweigleisigkeit, Lärmschutz und Elektrifizierung auf 470 Millionen Euro geschätzt. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat im Hinblick auf einen möglichen Zeitpunkt für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung angekündigt, nach Inkrafttreten des Bundeshaushalts 2011 und Priorisierung aller laufenden Vorhaben auch zu prüfen, ob eine Teilfinanzierungsvereinbarung für den zweigleisig auszubauenden Streckenteil bereits früher abgeschlossen werden kann.

Der Parlamentarische Staatssekretär beim BMVBS und CDU-MdB Enak Ferlemann (Cuxhaven) ist jedoch in einem Interview³¹ der Auffassung, dass die Finanzierungsvereinbarung erst geschlossen werden könne, wenn die Planung für das gesamte Ausbaupaket – eine durchgängig zweigleisige Strecke, der Lärmschutz und die Elektrifizierung – abgeschlossen sei. So könne man keine Lärmschutzmaßnahmen realisieren ohne die Elektrifizierung zu berücksichtigen. Deshalb müsse man den Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf alle Teile des Gesamtpakets abwarten, womit bis Ende des Jahres gerechnet und somit 2012 mit dem Bau begonnen werden könne.

29 s. o. Fn. 9.

30 http://www.eba.bund.de/nn_201954/DE/Fachthemen/LuFV/lufv_node.html?nnn=true (Stand: 8. März 2011).

31 Anlage cdu-whv.de.