

Antwort

der Landesregierung

auf die Große Anfrage Nr. 60
der Fraktion der PDS
Drucksache 3/5727

Lärmschutz

Wortlaut der Großen Anfrage 60 vom 03. April 2003

Lärm als Belastung für Mensch und Umwelt ist an die zweite Stelle der Umweltprobleme gerückt. Unbestritten sind inzwischen die zum Teil irreparablen Folgen von dauerhaften bzw. temporären Lärmeinwirkungen, u.a. Schwächung des Immunsystems, Depressionen, Verringerung der Hörleistungen bis zur Schwerhörigkeit, Bluthochdruck, Herz-, Kreislauferkrankungen bis zum Herzinfarkt und Beeinträchtigung der geistigen Leistungsfähigkeit.

Das Umweltbundesamt (Umfrage in "Daten zur Umwelt 2000") geht davon aus, dass etwa 12 Mio Menschen in der Bundesrepublik infolge Lärms unter einem erhöhten Risiko für Herzkrankheiten leiden. So haben Menschen, die an Straßen mit einem mittleren Lärmpegel von mindestens 65 Dezibel leben, ein 20 Prozent höheres Herzinfarktrisiko. Nach Angaben der Betriebskrankenkassen leiden in Deutschland mehr als 14 Millionen Menschen an Hörschäden, die durch massive Lärmeinwirkung verursacht wurden.

Die Lärmschwerhörigkeit bildet mit 39% aller Berufskrankheitsfälle (absolut: 1.165) die Spitze im Berufskrankheiten geschehen. Derzeit arbeiten etwa 80.000 Beschäftigte in Brandenburg unter gehörschädigendem Lärm.

Ca. 18% der Bevölkerung fühlt sich besonders durch Straßenverkehrslärm äußerst stark oder stark belästigt.

Für Menschen, die im Bereich von Einflugschneisen der Flughäfen wohnen oder arbeiten, stellt der Fluglärm eine Bedrohung für ihre Gesundheit dar.

Zu einem zunehmenden Problem wird der Freizeitlärm, insbesondere bei Großveranstaltungen und in Discos, aber auch durch die Benutzung von Walkman und

Datum des Eingangs: 08.08.2003 / Ausgegeben: 12.08.2003

sogar durch einige Kinderspielzeuge.

Aber nicht nur Menschen leiden unter Lärmbelastung. Auswirkungen sind inzwischen auch in der Fauna feststellbar.

All das zwingt dazu, sich dem genannten Problem stärker zuzuwenden und Lösungskonzepte zu entwickeln.

Wir fragen daher die Landesregierung:

A Analyse

1. Welche Untersuchungen gibt es in Brandenburg zur Lärmbelastung
 - a) allgemein
 - b) durch Straßenverkehr
 - c) durch Luftverkehr
 - d) durch Schienenverkehr
 - e) im Berufsleben
 - f) durch Gewerbelärm
 - g) im Freizeitbereich?Werden diese als vergleichende Intervalluntersuchungen geführt?
2. Zu welchen Ergebnissen kommen diese Untersuchungen?
3. Wie bewertet die Landesregierung die Ergebnisse der Untersuchungen?
4. Wie hoch schätzt die Landesregierung den volkswirtschaftlichen Schaden, der auf Lärm zurück zu führen ist, für das Land Brandenburg?
5. Inwiefern finden bei den Untersuchungen zu Lärmauswirkungen unterschiedliche Zielgruppen, wie zum Beispiel Kinder, Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen usw. Berücksichtigung? Falls keine Unterscheidung der Zielgruppen erfolgt: Warum nicht?
6. Wie wird bei Untersuchungen u.a. berücksichtigt, dass bei Kindern in Abhängigkeit von der Körpergröße der Abstand zur Lärmquelle, z.B. im Straßenverkehr, wesentlich geringer als bei einem Erwachsenen sein kann und sich damit Lärmfolgen anders gestalten können?
7. In welchen Bereichen wurden, mit Ausnahme von lärmintensiver Berufstätigkeit, Lärmpegel mit Werten von über 65 dB(A) temporär oder dauerhaft, jeweils unterschieden nach Belastung am Tage und Belastung in der Nacht, festgestellt?
8. Mit welchem Anteil der städtischen Bevölkerung, der nur bei geschlossenem Fenster ohne Störungen schlafen kann, rechnet die Landesregierung?
9. Wie hoch ist der Anteil der Brandenburger Bevölkerung, der einem nächtlichen Lärmpegel von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt ist?

10. Inwieweit wurden Untersuchungen zur Lärmbelastung der Bevölkerung im engeren Verflechtungsraum und im äußeren Entwicklungsraum durchgeführt? Zu welchem Ergebnis kommen diese Untersuchungen?
11. Wie bewertet die Landesregierung die Auffassung, wonach Lärm zu einem erheblichen Gesundheits- und Umweltrisiko geworden ist, das in seinen Auswirkungen nach wie vor unterschätzt wird?
12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus der Tatsache, dass Lärm für immer mehr Menschen zu einem existentiellen Problem wird, für künftige Untersuchungen?

B Straßenverkehrslärm

13. Wenn nach der bereits genannten UBA-Studie sich bundesweit etwa 18% der Bevölkerung äußerst stark oder stark durch Straßenverkehrslärm belästigt fühlen, wie hoch ist diesbezüglich der Anteil in der Brandenburger Bevölkerung?
14. Wie unterscheiden sich die Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht?
15. Welche gesundheitlichen Schädigungen wurden in Bezug auf Straßenverkehrslärm nachgewiesen?
16. Auf welchen durch Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete führenden Landesstraßen liegen die Immissionswerte über 72/62 dB (A) Tag/Nacht?
17. Bei welchen an Landesstraßen gelegenen Krankenhäusern, Schulen, Kur- bzw. Altersheimen überschreiten die Mittelungspegel die Immissionswerte von 70 dB (A) tagsüber und 60 dB (A) nachts; welche Anzahl ergibt sich bei zu Grunde legen eines Mittelungspegels von 65 dB (A) tagsüber und 55 dB (A) nachts?
18. In welchen Bereichen von Landesstraßen, die durch reine Wohngebiete führen, werden Mittelungspegel von über 65/55 dB (A) Tag/Nacht, darunter von über 70/60 dB (A) Tag/Nacht festgestellt?
19. Inwiefern hat die deutliche Zunahme von Straßenverkehrslärm, insbesondere in Städten und Ballungsgebieten, zu einer "Flucht", vor allem Besserverdienender, in die Randgebiete geführt?

C Schutz vor Straßenverkehrslärm

20. Für welche Landesstraßen bzw. Straßennetze, zu denen Landesstraßen gehören, wurden bisher Lärminderungspläne aufgestellt?
21. Auf welchen Abschnitten der Landesstraßen, für die noch keine Lärminderungspläne bestehen, sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich?

22. Durch welche Maßnahmen fördert die Landesregierung Lärmschutz an Landes- und Kommunalstraßen?
23. Welche Position vertritt die Landesregierung zu einem generellen Nachtfahrverbot für Lkws innerhalb von Ortschaften?
24. Wie stellt sich für Brandenburg das Verhältnis zwischen erreichten Erfolgen bei der Minderung von Straßenverkehrslärm und dem ständigen Mehr an Bewegungs- und Freizeitaktivitäten mit dem PKW dar? Wurden die Lärminderungserfolge im Straßenverkehr durch mehr Verkehr überkompensiert?
25. Welche Potenziale an Lärminderung im Straßenverkehr lassen sich kurz- und mittelfristig durch Überzeugung der Lärmverursachenden zu "lärmarmen" Verhalten (Wechsel des Verkehrsmittels, Einschränkung der Anzahl und Länge der Fahrten, Vermeidung von Fahrten usw.) real erschließen?
26. Welche Potenziale an Lärminderung lassen sich durch städtebauliche und regionalplanerische Maßnahmen der Verkehrsvermeidung und -verlagerung ausschöpfen?
27. Welche eigenständigen Maßnahmen, die auf die weitergehende Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs sowie auf Verkehrsvermeidung gerichtet sind, gedenkt die Landesregierung mittelfristig zu verfolgen?
28. Wie bewertet die Landesregierung die Umsetzung der seit 01.02.2001 geltenden Vorschriften zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen in den brandenburgischen Gemeinden?
29. In welchem Umfang haben die zuständigen Straßenverkehrsbehörden bisher lärm- und schadstoffreduzierende Tempo 30-Zonen nach den seit 01.02.2001 geltenden Vorschriften angeordnet?
30. In welchem Umfang wurde seit dem Jahr 2000 aus Gründen der Lärminderung an Landes- und Kreisstraßen von der Möglichkeit der Einzelfallentscheidung zur Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit streckenbezogen auf unter 50 km/h Gebrauch gemacht?
31. Inwieweit wird im Land Brandenburg beim Bau oder der Sanierung von Straßen lärmmindernder Straßenbelag verwendet?
32. Auf welche Art und Weise wird sicher gestellt, dass durch bauliche Maßnahmen zur Herabsetzung der möglichen Fahrgeschwindigkeit auf Gemeindestraßen keine Quellen für neue Lärmbelastungen entstehen?
33. Welchem Kreis der Öffentlichkeit (Anwohnerinnen und Anwohner, Gemeinderäte, Gemeindeverwaltungen) werden Verkehrslärm-Untersuchungen an Landesstraßen jeweils bekannt gegeben?
34. Für welche Anzahl von Krankenhäusern, Schulen, Kur- bzw. Altersheimen an Landesstraßen (einschließlich Ortsdurchfahrten) wurden seit dem Jahr 2000

Schallschutzmaßnahmen abgeschlossen; um welches Maß konnte der Mittelungspegel durchschnittlich gesenkt werden?

35. Wie ist der Realisierungsstand der an den Landesstraßen insgesamt für erforderlich gehaltenen Schallschutzmaßnahmen aktuell einzuschätzen?
36. Wie stellt sich der Stand der Bewilligung und Ausschöpfung der für Schallschutzmaßnahmen an Landesstraßen geplanten Haushaltsmittel des Landes für die Jahre 2000, 2001 und 2002 dar?
37. Wie stellt sich der Stand der Bewilligung und Ausschöpfung der für Lärmsanierung an Landesstraßen geplanten Haushaltsmittel des Landes für die Jahre 2000, 2001 und 2002 dar?
38. Welche Mittel des Haushaltsplanes 2002/2003 dienen der Vorsorge und Nachsorge vor Straßenverkehrslärm, darunter unmittelbar und mittelbar?

D Fluglärm

39. Wie hoch ist der Anteil der Brandenburger Bevölkerung, der mäßig bis stark von Fluglärm betroffen ist?
40. Wie unterscheiden sich die Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht?
41. In welchen Gebieten überschreitet die Belastung durch Fluglärm Werte von 65/55 db (A) Tag/Nacht und Werte von 70/60 dB (A) Tag/Nacht?
42. Welche gesundheitlichen Schädigungen, die auf eine Belastung durch Fluglärm zurück zu führen sind, wurden nachgewiesen?
43. An welchen Standorten in Brandenburg ist die Lärmbelastung der Bevölkerung besonders hoch, insbesondere auf Grund der Intensität des Flugverkehrs, des Aufkommens bestimmter Flugzeugtypen bzw. auf Grund von Nachtflug- und/oder Sondergenehmigungen?
44. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um die Belastungen durch Fluglärm zu mindern? Inwieweit wird im Land Brandenburg eine vorausschauende Flächennutzungsplanung angewandt, um ein weiteres Heranrücken der Flughäfen an bebaute Gebiete zu verhindern?
45. Welches Lärmschutzkonzept verfolgt die Landesregierung im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Schönefeld?

E Schienenverkehrslärm

46. Wie hoch ist der Anteil der Brandenburger Bevölkerung, der sich durch Schienenverkehrslärm belästigt fühlt?
47. An welchen Bahnstrecken wurden Mittelungspegel von über 65/55 dB(A)

Tag/Nacht, darunter von über 70/60 dB (A) Tag/Nacht festgestellt?

- 48. Auf welchen Streckenabschnitten des Schienenverkehrs sind noch Lärmschutzmaßnahmen erforderlich bzw. geplant?
- 49. Inwieweit nimmt die Landesregierung Einfluss auf die Betreiber von Schienenstrecken, mit dem Ziel, dass bevorzugt lärmarme Schienenfahrzeuge zum Einsatz kommen?

F Lärm am Arbeitsplatz

- 50. Wie hat sich die Zahl arbeitsmedizinischer Gehörvorsorgeuntersuchungen seit 1991 entwickelt?
- 51. In welchen Bereichen (Berufsfeldern) sind Schwerpunkte für Lärmbelastungen erkennbar?
- 52. Durch welche Maßnahmen sollen diese Belastungen verringert werden?

G Gewerbelärm

- 53. Wie hoch ist der Anteil der Brandenburger Bevölkerung, der sich durch Gewerbelärm belästigt fühlt?
- 54. Welche gesundheitlichen Schädigungen sind infolge einer Belastung durch Gewerbelärm dokumentiert?

H Freizeitlärm

- 55. Inwieweit hat die Landesregierung sich bisher mit dem Problem Freizeitlärm auseinander gesetzt?
- 56. Welche gesundheitlichen Schädigungen sind im Zusammenhang mit Freizeitlärm nachgewiesen worden?
- 57. Inwiefern unterstützt die Landesregierung Forschungen bzw. vergleichende Untersuchungen zu Folgen von Lärmeinwirkungen in der Freizeit, z.B. Disco, Konzerte, Großveranstaltungen?
- 58. Welcher Art von Gesundheitsschäden durch Lärmeinwirkungen in der Freizeit sollte künftig verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet werden?
- 59. Welche Überlegungen gibt es in der Landesregierung in Hinblick auf gesetzliche Regelungen zu Lärmschutz im Freizeitbereich?

I Lärmschutzpolitik

60. Welchen Stellenwert hat der Lärmschutz in der brandenburgischen Umwelt-, Verkehrs- und Gesundheitspolitik gegenwärtig inne?
61. Worin bestehen die zukünftigen Ziele und Schwerpunkte in der Lärmschutzpolitik der Landesregierung?
62. Was hat die Landesregierung zur Erarbeitung eines Lärmschutzkonzeptes für das Land Brandenburg getan?
63. Welche Position vertritt die Landesregierung zur Forderung nach einem Ruheschutz-Gesetz? Welche Regelungen sollte ein solches Gesetz beinhalten?
64. Wie bewertet die Landesregierung den Vorschlag zur Neufassung der Lärmgesetzgebung, der im Mai 2001 durch die Verkehrsministerkonferenz vorgelegt wurde?
65. Inwieweit richtet die Landesregierung ihre Politik auf das vom Rat der Sachverständigen für Umweltfragen formulierte Nahziel im Lärmschutz – den kritischen Wert für erhebliche Belastungen von 65 dB (A) möglichst nicht mehr zu überschreiten – aus?
66. Welche verkehrs- und haushaltspolitischen Konsequenzen würden sich aus der Verfolgung des vom Rat formulierten Nahziels im Lärmschutz für das Land Brandenburg ergeben?
67. Welche Konsequenzen hat die Landesregierung aus der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Verkehrslärm gezogen?
68. Inwieweit erfolgt im Bereich der Lärmschutzpolitik Brandenburgs eine Abstimmung mit dem Land Berlin, in welchem eine Verordnung zur Bekämpfung des Lärms Anwendung findet?
69. Welchen Stellenwert hat der Lärmschutz bei der gesundheitsmedizinischen Aufklärung?
70. Inwieweit hat die Landesregierung Einfluss darauf genommen, dass das Thema Lärm in den Rahmenplan der Schulen aufgenommen wird bzw. durch welche Anregungen unterstützt sie die Vermittlung von Lärmschutz an den Schulen?
71. Wie bewertet die Landesregierung das Lärmbewusstsein der Bevölkerung im Land Brandenburg, das heißt, die Bereitschaft zu Verhaltensänderungen mit dem Ziel der Vermeidung bzw. Verringerung von Lärm allgemein und in den einzelnen Bereichen Straßenverkehr, Flugverkehr und Freizeit?
72. Was unternimmt die Landesregierung in ihrer Öffentlichkeitsarbeit, um in der Bevölkerung das Lärmbewusstsein und die Bereitschaft zur Lärmvermeidung bzw. Lärminderung zu verbessern?

73. In welchen Gemeinden ist die Erstellung und Realisierung von Lärmminde-
rungsplänen für Wohngebiete und andere schutzwürdige Gebiete am weitest-
ten fortgeschritten; in welchen Gemeinden besteht Nachholbedarf?
74. Durch welche Maßnahmen unterstützt die Landesregierung Kommunen bei der
Erstellung von Lärmstudien bzw. entsprechenden Lärmminierungsplänen und
worin sieht sie die größten Hemmnisse?
75. Welchen Stellenwert bei der Lärminderung wird zukünftig die Erschließung
der Möglichkeiten des technischen Fortschritts einschließlich entsprechender
Schallschutzprogramme erhalten?
76. Mit welchen über die gesetzlichen Verpflichtungen und Standards hinausge-
henden Maßnahmen der Lärmschutzpolitik wird der besonderen Lärmemp-
findlichkeit von Kranken und Kindern Rechnung getragen?
77. In welcher Höhe waren in den Jahren 2000, 2001 und 2002 Haushaltsmittel
des Landes für Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen?
78. Wie ist der Stand der Bewilligung und Ausschöpfung der für Lärmschutz ein-
geplanten Haushaltsmittel in den Jahren 2000, 2001 und 2002 und wie be-
wertet die Landesregierung diesen?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Landwirtschaft, Umwelt-
schutz und Raumordnung die Große Anfrage wie folgt:

A Analyse

1. Welche Untersuchungen gibt es in Brandenburg zur Lärmbelastung

a) allgemein

Allgemeine, landesweite und flächendeckende Untersuchungen zur
Lärmbetroffenheit, ausgehend von unterschiedlichen Quellen, wurden bisher
nicht im Land Brandenburg durchgeführt.

Aus bundesweiten Befragungen und darauf basierenden Analysen, die
das Umweltbundesamt in regelmäßigen Abständen durchführt, lassen sich
auch Rückschlüsse auf Brandenburg ziehen, sowohl weil die Unterschiede
zwischen den Bundesländern relativ gering sind als auch, weil Brandenburger
sich an den Umfragen beteiligt haben.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW)
berücksichtigt bei der jeweiligen Überarbeitung des Bundesverkehrswege-
planes auch den Faktor Lärm zur Abschätzung der Auswirkungen zur Dis-
kussion stehender Neu- oder Ausbaumaßnahmen in den Bereichen Schiene,

Straße und Wasserstraße. Die aktuelle Methodik ist in den "Grundzügen der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik Bundesverkehrswegeplan 2003" des BMVfW dargestellt.

In Kommunen, in deren Gebieten planungsbezogene Untersuchungen und Prognosen zu Projekten erfolgten oder eine Lärminderungsplanung nach § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) durchgeführt wurde, waren damit auch Untersuchungen zur Lärmproblematik verbunden.

b) durch Straßenverkehr

Lärmuntersuchungen erfolgen grundsätzlich einzelfall- bzw. projektbezogen. Untersuchungen zur Lärmvorsorge sind nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz bei Neubau bzw. wesentlicher Änderung von Straßen vorgeschrieben. Bei jedem Straßenbauvorhaben, welches die vorgenannten Kriterien erfüllt, werden anhand lärmtechnischer Untersuchungen ggf. Lärmschutzmaßnahmen festgelegt. Die Methodik der Lärmuntersuchungen richtet sich nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) und dem dazu in der Anlage 1 festgelegten Berechnungsverfahren.

In 57 Gemeinden Brandenburgs wurden über einzelfall- bzw. projektbezogene Untersuchungen hinaus Lärminderungspläne nach § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) aufgestellt. Die darin enthaltenen Schallimmissionspläne geben insbesondere Auskunft über die Lärmbelastung durch Straßenverkehr. Eine für das Land flächendeckende Aussage ist jedoch auch damit nicht erreicht.

Auf der Grundlage von Lärmsanierungsanträgen anspruchsberechtigter Bürger werden punktuell auch an bestehenden Bundesfernstraßen lärmtechnische Untersuchungen und ggf. Maßnahmen zur Lärmsanierung durchgeführt.

c) durch Luftverkehr

Landesweite Untersuchungen (Studien, Gutachten etc.) zur aktuellen Lärmbelastung durch Fluglärm im Land Brandenburg liegen nicht vor. Gemäß § 19a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH verpflichtet, zur Erfassung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung des Flughafens Berlin-Schönefeld eine Fluglärmmessanlage zu betreiben. Die Mess- und Auswertungsergebnisse sind der Genehmigungsbehörde und der Fluglärmkommission sowie auf Verlangen der Genehmigungsbehörde anderen Behörden mitzuteilen. Die Mess- und Auswertungsergebnisse dienen der Genehmigungsbehörde als Grundlage für Entscheidungen über die Notwendigkeit bzw. den Umfang von Maßnahmen zum Schutz der in der Umgebung des Flughafens lebenden Bevölkerung vor Fluglärm.

Diese Fluglärmmessanlage wird kontinuierlich betrieben (ganzjährig im 24-Stunden-Betrieb).

Regelmäßige Messungen des Fluglärms sind nur für Verkehrsflughäfen, die dem Linienverkehr angeschlossen sind, vorgeschrieben.

Die Mess- und Auswertungsergebnisse lassen somit auch eindeutige Aussagen über die Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens zu. Insofern kann in diesem Zusammenhang im weitesten Sinne von einer "vergleichenden Intervalluntersuchung" gesprochen werden.

An den Landeplätzen im Land Brandenburg werden keine kontinuierlichen Messungen vorgenommen.

Durch die Landesplanungsbehörde wurden Untersuchungen mit Bezug zu möglichen zukünftigen Lärmbelastungen durch den Luftverkehr im Rahmen der Erarbeitung des Landesentwicklungsplans Standortsicherung Flughafen (Berechnung der Konturen der Planungszonen Siedlungsbeschränkung) für den Flughafenstandort Schönefeld in Auftrag gegeben sowie an den Berechnungen der Konturen der Planungszonen Siedlungsbeschränkung für die Einstellung in Regionalpläne für 13 Verkehrs- bzw. Sonderlandeplätze mitgewirkt.

d) durch Schienenverkehr

Durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) werden Untersuchungen zur Lärmbelastung der Anwohner im Zusammenhang mit Neu- und Ausbaumaßnahmen von Strecken und Anlagen durchgeführt (Lärmvorsorge). Der von der Bahn ausgehende Schallpegel wird dabei nach dem in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gesetzlich vorgeschriebenen Berechnungsverfahren Schall 03 ermittelt und auf die benachbarte Bebauung umgerechnet.

Zusätzlich laufen Voruntersuchungen zur Lärmsanierung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung für bestehende Schienenstrecken des Bundes.

Die DB Netz AG und das Bahn-Umwelt-Zentrum stellen für die Lärmminierungsplanung der Gemeinden aufbereitete Verkehrs- und Fahrwegdaten zur Verfügung.

Das Landesumweltamt Brandenburg war mit umfangreichen Messreihen über mehrere Jahre an Langzeituntersuchungen des Umweltbundesamtes an Versuchsstrecken der Deutschen Bahn AG im Land Brandenburg beteiligt.

Gegenstand dieser Langzeituntersuchung waren die Ermittlung von Emissionsfaktoren, die zur Ermittlung und Berechnung der Lärmbelastung hinsichtlich einer bundeseinheitlichen Vorsorgebetrachtung in Zulassungsverfahren anzuwenden sind.

e) im Berufsleben

Durch das Arbeitsschutzgesetz ist geregelt, dass der Arbeitgeber eine Beurteilung der für die Beschäftigten mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen

vorzunehmen hat. Erreicht oder überschreitet die Lärmexposition eines Beschäftigten den A-bewerteten Beurteilungspegel von 85 dB (energie-äquivalenter Dauerschallpegel für 8 Stunden), wird der Beschäftigte in die arbeitsmedizinische Gehörvorsorge aufgenommen. Auf diese Weise ist die Anzahl der von gehörschädigendem Lärm betroffenen Beschäftigten zugänglich (bezüglich der für Brandenburg zutreffenden Zahlen siehe Frage 50).

Seitens des Landesinstituts für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin wird das Berufskrankheitengeschehen fortlaufend analysiert, indem die Daten der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung (Gewerbliche Berufsgenossenschaften, landwirtschaftliche Berufsgenossenschaften und Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand) zusammengeführt und interpretiert werden.

Die Zahl der als Berufskrankheiten anerkannten Erkrankungsfälle stieg von 39 im Jahr 1991 auf 525 im Jahr 1995 um dann auf 338 im Jahr 1997 zurückzugehen und bis 2001 mit geringen Schwankungen in dieser Höhe konstant zu bleiben. Die Zahl der anerkannten Lärmschwerhörigkeitsfälle stieg von neun im Jahr 1991 auf 244 im Jahr 1995; in den Folgejahren liegt diese Zahl zwischen 113 und 144.

Die geringe Berufskrankheitenanzahl im Zeitraum 1991/1992 ist Resultat der frühen Nachwendezeit (gesellschaftliche Neuorientierung, Auflösung des Betriebsgesundheitswesens u. a. m.); in den Folgejahren bis 1995 wurde dies ausgeglichen ("Wendeknick und Nachholbedarf"). Im Hinblick auf die BK-Nr. 2301 kam eine Änderung der Anerkennungspraxis durch die Unfallversicherungsträger hinzu. Während bis 1992 eine Lärmschwerhörigkeit gering- bis mittelgradig ausgeprägt gewesen sein musste, um als Berufskrankheit anerkannt zu werden (in der DDR wurde ebenso verfahren), werden nunmehr alle Grade der Lärmschwerhörigkeit einschließlich einer beginnenden Hörfunktionsminderung eingeschlossen.

Bei einer Betrachtung der aktuellen Zeitreihen der Lärmschwerhörigkeit ist zu berücksichtigen, dass eine jetzt ausgeprägte Erkrankung Resultat der Arbeitsbedingungen der vergangenen zwei bis drei Jahrzehnte ist.

f) durch Gewerbelärm

Der Landesregierung Brandenburg sind dazu keine Untersuchungen bekannt. Der Schutz der Nachbarschaft vor Gewerbelärm wird gesichert durch entsprechende Auflagen bei der Genehmigung der gewerblichen Anlage.

Beschwerden über Gewerbelärm werden in den Ämtern für Immissionsschutz bearbeitet. In dem alle vier Jahre vom Landesumweltamt Brandenburg für den Landtag erstellten Immissionsschutzbericht erscheinen sie als Statistik. Im Bericht von 2002 sind für den Zeitraum 1998 – 2001 ca. 300 Beschwerden pro Jahr über Gewerbelärm genannt, die aber kein repräsentatives Bild über die Belästigung durch Gewerbelärm abgeben.

Die Befragungen durch das Umweltbundesamt und die Beschwerdestatistik

der Ämter für Immissionsschutz werden als fortlaufende Untersuchungen geführt.

g) im Freizeitbereich?

Zur Belastung durch Freizeitlärm gibt es in Brandenburg keine systematischen Untersuchungen. In Verbindung mit einer Schwerpunktaufgabe der Arbeitsschutzverwaltung werden in diesem Jahr Lärmmessungen in verschiedenen Diskotheken und diskothekenähnlichen Unternehmen mit dem Ziel der Kontrolle des Arbeitnehmerschutzes durchgeführt. Diese Ergebnisse werden auch Schlussfolgerungen für die Besucher im Sinne des Verbraucherschutzes zulassen.

Der Schutz der Nachbarschaft vor Freizeitlärm wird gesichert durch entsprechende Auflagen bei der Genehmigung der Freizeitanlage. Das gilt nicht für den verhaltensbedingten Freizeitlärm.

Werden diese als vergleichende Intervalluntersuchungen geführt?

Allgemein werden bis auf die Erfassung der Fluglärmereignisse am Flughafen Berlin-Schönefeld keine vergleichbaren Intervalluntersuchungen zur Erfassung der Lärmbelastung im Land Brandenburg durchgeführt (siehe Teilfrage 1 a) bis g)).

2. Zu welchen Ergebnissen kommen diese Untersuchungen?

Aus den "In Daten zur Umwelt 2000" veröffentlichten Ergebnissen der Lärmentwicklung geht u. a. hervor, dass die durch technische Maßnahmen an den Fahrzeugen erzielte Verringerung der Geräuschemissionen insbesondere beim Straßenverkehr durch gestiegene Fahrleistungen wieder ausgeglichen wurde. Des weiteren wurde festgestellt, dass der Straßenverkehr wie in den vorangegangenen Jahren die dominierende Geräuschquelle darstellt. Mit Schallpegeln von über 65 dB (A) sind tags 15,6 % der Bevölkerung und mit Pegeln über 55 dB(A) knapp die Hälfte der Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland belastet.

Auch nachts ist die Geräuschbelastung an vielen Stellen hoch. So sind etwa 17 % der Bevölkerung Pegeln über 55 dB(A) und 31 % Pegeln über 50 dB(A) ausgesetzt.

Aus der Auswertung der Lärminderungsplanungen in 57 Kommunen des Landes Brandenburg stellt sich die Lärmbetroffenheit im Vergleich zu der bundesweiten Erhebung etwas geringer dar. Danach sind tagsüber ca. 10 % der Bevölkerung, das entspricht 250.000 Bürgern, Schallpegeln über 65 dB(A) ausgesetzt.

Der durch Schienenverkehr bundesweit belastete Anteil der Bevölkerung ist vergleichsweise geringer als beim Straßenverkehr. 1997 sind vom Schienenverkehr tags 3,1 % der Bevölkerung von Pegeln über 65 dB(A) und ca. 20 % von Pegeln über 55 dB(A) betroffen. Nachts sind 1,4 % der Bevölkerung

Pegeln von über 65 dB(A), etwa 10 % Pegeln über 55 dB(A) und 21 % über 50 dB(A) ausgesetzt.

In einer in allen Teilen Deutschlands durchgeführten Repräsentativumfrage des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2002 wurde hinsichtlich der Wirkung der unterschiedlichen Lärmquellen bei der Gruppe der durch Lärm erheblich Belästigten festgestellt, dass bei

Straßenverkehrslärm	17 %
Fluglärm	7 %
Schienenlärm	5 %
Industrielärm	4 %
Nachbarschaftslärm	6 %

sich äußerst bzw. stark gestört und belästigt fühlen.

Diese für die Bundesrepublik Deutschland ermittelten Lärmbetroffenheiten können aus fachlicher Sicht zur Situationsbeschreibung für das Land Brandenburg herangezogen werden.

Durch die seitens der Landesplanungsbehörde in Auftrag gegebenen Untersuchungen wurden Konturen für die Ausweisung der Planungszonen Siedlungsbeschränkung im Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen ermittelt. Die Berechnung der Lärmkonturen erfolgte in Anlehnung an die Empfehlungen der Leitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz zur Beurteilung von Fluglärm. Die Ausweisung der Planungszonen Siedlungsbeschränkung folgt der Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung "Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm".

Bei den Straßen- und Schienenprojekten geben die Ergebnisse Aufschluss über das Ausmaß der Betroffenheit durch Lärm. Die Erkenntnisse fließen auf allen Planungsstufen ein, wobei zunächst durch Veränderung des Projekts angestrebt wird, Lärmbetroffenheiten zu vermeiden. Nur wo dies nicht möglich ist, werden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung für bestehende Bahnstrecken laufen zur Zeit im Land Brandenburg die Planungen von Lärmsanierungsmaßnahmen für Birkenwerder, Lehnitz, Borgsdorf, Oranienburg, Lauchhammer, Elsterwerda und Hosena.

Beim Fluglärm stellt sich folgendes Bild dar: Die Fluglärmimmissionen an der am stärksten belasteten Messstelle Kienberg am Flughafen Schönefeld zeigen eine Lärmentlastung, erkennbar an den kleiner gewordenen Jahres-Mittelwerten von 59,2 dB(A) im Jahre 1998 auf 56,5 dB(A) im Jahre 2001. Im Jahr 2002 war an dieser Messstelle 1 ein weiterer Rückgang des Jahres-Mittelwertes von 56,5 dB(A) auf 56,1 dB(A) zu verzeichnen. Darüber hinaus

ist auch an allen anderen Messstellen der Fluglärmmessanlage im Vergleich der Jahres-Mittelwerte von 1998 mit den Mittelwerten des Jahres 2002 ein Rückgang der Lärmbelastung festzustellen.

3. Wie bewertet die Landesregierung die Ergebnisse der Untersuchungen?

Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen, dass sich die Lärmbetroffenheit trotz der verbesserten Technik an den Fahrzeugen und Anlagen nicht signifikant verändert hat, d. h. Lärm stellt ein großes Umweltproblem dar. Der daraus resultierende Handlungsbedarf zur Vorsorge beim Lärmschutz und bei der Lärmsanierung betrifft unterschiedliche Handlungsebenen: die Veränderung im Rechtssystem (u. a. Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, Baurecht), die verstärkte planerische Berücksichtigung und die Berücksichtigung von Lärmaspekten im fiskalischen System.

Die Landesregierung Brandenburg hat auf die Ergebnisse entsprechend reagiert (siehe dazu Antworten im Kapitel I).

Auf Grundlage der Planungszonen Siedlungsbeschränkung kann durch raumordnerische Festlegungen langfristig Planungssicherheit sowohl für die Flugplätze als auch für die betroffenen Gemeinden hergestellt werden.

Aus den Daten zur Teilfrage 2 ergibt sich die Erkenntnis, dass das vorrangige Handlungsfeld im Bemühen um Lärminderung der Straßenverkehr sein muss.

Die Ergebnisse bei Straßen- und Schienenprojekten bieten eine aussagekräftige Entscheidungsgrundlage. Sie vermitteln ein sachgerechtes Bild der Lärmbetroffenheiten im Einzelfall und stellen die Voraussetzung für ggf. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen dar.

Beim Fluglärm ergibt sich folgende Bewertung: Die in der Antwort zur Frage 2 skizzierte Verringerung der durch Luftfahrzeuge verursachten Lärmimmissionen ist u. a. darauf zurückzuführen, dass bei den am Flughafen Berlin-Schönefeld verkehrenden Flugzeugen der Anteil der Flugzeuge mit hohen Geräuschemissionen (Flugzeuge ohne Lärmzertifikat bzw. mit einer Lärmzulassung entsprechend Anhang 16, Kapitel 2 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrtorganisation – ICAO) stark zurückgegangen ist. Gleichzeitig ist der Anteil von Flugzeugen mit geringeren Geräuschemissionen (Flugzeuge, die in der sog. Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen enthalten sind) deutlich gestiegen. Diese Entwicklung wird seitens der Landesregierung Brandenburg positiv bewertet.

Die berufsbedingte Lärmschwerhörigkeit (BK 2301) ist die häufigste Berufskrankheit. Diesem Aspekt trägt die Arbeitsschutzverwaltung bei der Festlegung von Schwerpunkten ihrer Aufsichtstätigkeit und Öffentlichkeitsarbeit Rechnung.

4. Wie hoch schätzt die Landesregierung den volkswirtschaftlichen Schaden, der auf Lärm zurück zu führen ist, für das Land Brandenburg?

Im Rahmen des Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes (UBA) "Umweltschutz – ein Wirtschaftsfaktor" (1993) wurden die jährlichen Kosten des Lärms in der Bundesrepublik Deutschland ermittelt. Hierbei wurden zum einen amtliche Statistiken, Erhebungen, Plausibilitätsanalysen und Berechnungen des UBA herangezogen, in denen die Schadenskosten (z. B. Gesundheitsschäden, Lärmrenten), Vermeidungs- und Beseitigungskosten (Anwendung für aktiven und passiven Schallschutz), Ausweichkosten sowie Planungs- und Überwachungskosten Berücksichtigung fanden. Weiterhin wurden 6.503 repräsentative Haushalte, deren "objektive Lärmsituation" aus Lärmkarten usw. bekannt war, nach ihrer Zahlungsbereitschaft für weniger Lärm befragt. Nach dieser Studie betragen die jährlichen Kosten des Lärms in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 25,8 und 27,9 Mrd. DM. Eine darauf basierende konkrete Bezifferung des Schadens durch Lärm im Land Brandenburg ist nicht möglich.

Umweltlärm beeinflusst auch wirtschaftliche Entwicklungen wie touristische Nutzungen. Hierzu liegen jedoch der Landesregierung Brandenburg keine quantifizierten Angaben über entgangenen Gewinn bzw. Wertschöpfung vor.

Durch eine konsequente Umweltpolitik werden zur Minderung und Beseitigung der individuellen Betroffenheit durch Lärmbelastungen aber auch Arbeitsplätze geschaffen. Untersuchungsergebnisse des Umweltbundesamtes weisen aus, dass positive Beschäftigungswirkungen des Umweltschutzes unterschätzt werden. Gegenüber der für Anfang der 90er Jahre in Deutschland für den Umweltschutz ermittelten Beschäftigtenzahl sollte sich prognostisch die Beschäftigungszahl im Jahr 2000 fast verdoppeln und beständig weiter erhöhen, wenn sich der bisherige Trend fortsetzt.

Der Investitionsbedarf für den Lärmschutz wird für die neuen Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen bis 2005 mit insgesamt 5 Mrd. DM = 2,56 Mrd. € eingeschätzt.
(Quelle UBA Broschüre Umweltschutz – ein Wirtschaftsfaktor, 1993)

5. Inwiefern finden bei den Untersuchungen zu Lärmauswirkungen unterschiedliche Zielgruppen, wie zum Beispiel Kinder, Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen usw. Berücksichtigung? Falls keine Unterscheidung der Zielgruppen erfolgt: Warum nicht?

Aus der Lärmwirkungsforschung sind Untersuchungen zu lärmsensiblen und -empfindlichen Zielgruppen bekannt, die in der Regel der Grundlagen- und angewandten Forschung zuzuordnen sind.

Es ist aus den Forschungsarbeiten bekannt, dass bestimmte Personengruppen bei Lärmbelastungen besonders sensibel reagieren. Mit zunehmendem Alter werden die nächtlichen Reaktionen auf Geräusche ausgeprägter. Es ist allgemein auch bekannt, dass Kranke empfindlicher auf Lärm

reagieren.

Zu berücksichtigen ist auch, dass die Auswirkungen des Lärms auf den Menschen von vielen Aspekten abhängen. So führen beispielsweise Geräusche zu stärker ausgeprägter Belästigung, wenn sie zu den Zeiten auftreten, in denen sich die Betroffenen entspannen, erholen oder schlafen wollen.

Bei den Forschungsarbeiten spielen jedoch bestimmte Bevölkerungsgruppen eher selten eine Rolle, im Vordergrund stehen die Lärmarten und ihre Auswirkungen. Die Forschungen haben bisher zu keinem abschließenden Erkenntnisstand geführt, der eine Differenzierung in der Rechtssetzung rechtfertigt.

Eine Ausnahme hierbei ist der Kinder- und Jugendschutz.

Im Bereich des Arbeitsschutzes werden Beschäftigte an exponierten Arbeitsplätzen auf Lärmwirkungen untersucht; Jugendliche unterliegen dabei dem Jugendarbeitsschutzgesetz und werden damit besonders geschützt.

Gemäß Jugendarbeitsschutzgesetz dürfen Kinder und Jugendliche nicht mit Arbeiten beschäftigt werden, bei denen sie schädlichen Einwirkungen von Lärm ausgesetzt sind. Ausnahmen für die Ausbildung sind streng geregelt.

Dort, wo bestimmte Personengruppen wie Kranke, Alte und andere besonders schutzbedürftige Personen konzentriert leben, ist über die Baunutzungsverordnung eine dieser Wohnsituation angemessene Berücksichtigung möglich. Eine entsprechende Gebietseinstufung (Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime) ermöglicht der Personengruppe einen angemessenen Ruheschutz.

6. Wie wird bei Untersuchungen u. a. berücksichtigt, dass bei Kindern in Abhängigkeit von der Körpergröße der Abstand zur Lärmquelle, z. B. im Straßenverkehr, wesentlich geringer als bei einem Erwachsenen sein kann und sich damit Lärmfolgen anders gestalten können?

Die unterschiedliche Körpergröße bewirkt aufgrund der geringen bzw. fehlenden Abstandsunterschiede zur Lärmquelle auch keinen akustischen Unterschied.

Wie Untersuchungen gezeigt haben, ist darüber hinaus die Empfindlichkeit gegenüber Lärm bei Kindern weniger ausgeprägt als bei älteren Personen.

Untersuchungen, die den Aspekt der Körpergröße berücksichtigen, sind nicht bekannt.

7. In welchen Bereichen wurden, mit Ausnahme von lärmintensiver Berufstätigkeit, Lärmpegel mit Werten von über 65 dB(A) temporär oder dauerhaft, jeweils unterschieden nach Belastung am Tage und Belastung in der Nacht, festgestellt? _____

Bezüglich des Lärms an bestehenden Straßen gibt es bislang kein flächen-deckendes Lärmkataster im Land Brandenburg. Insofern kann die Frage für Straßen nicht umfassend beantwortet werden.

In den 57 Gemeinden, die im Rahmen der Lärminderungsplanung Schall-immissionspläne aufgestellt haben, sind die Straßenabschnitte mit einem Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags/nachts bekannt (siehe auch Antwort zu Frage 16).

Die für eine Lärmsanierung zu untersuchenden Bahnstrecken (siehe Frage 2) weisen nachts einen Mittelungspegel der Schall-Emission $L_{m,E}$ von 65 dB(A) und mehr auf, die zu Beurteilungspegeln von 60 dB(A) und mehr führen können. Die Belastung an der Außenfassade der den Bahnstrecken be-nachbarten Wohnbebauung kann erst in der Schalltechnischen Untersuchung festgestellt werden, die jeweils im Rahmen des Lärmsanierungs-Programms beauftragt wird.

Bezüglich des Fluglärms stellt sich die Situation folgendermaßen dar: Wie bereits zur Frage 2 ausgeführt, lag der Jahres-Mittelwert (äquivalenter Dauerschallpegel L_{eq} nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) für das Jahr 2002 an der am stärksten belasteten Messstelle in der Umgebung des Flughafens Berlin-Schönefeld bei 56,1 dB(A). Durch Luftfahrzeuge verur-sachte auf das Jahr gemittelte Dauerschallpegel von über 65 dB(A) wurden in der Umgebung des Flughafens Berlin-Schönefeld nicht erfasst. Eine Diffe-renzierung des Dauerschallpegels nach Tag und Nacht sieht das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm nicht vor.

8. Mit welchem Anteil der städtischen Bevölkerung, der nur bei ge-schlossenem Fenster ohne Störungen schlafen kann, rechnet die Lan-desregierung?

Aus tiefergehenden Untersuchungen zur Wirkungsabschätzung verkehrsbe-einflussender Maßnahmen auf die städtische Umwelt in Senftenberg und Luckenwalde wurde dort ein Bevölkerungsanteil von ca. 30% ermittelt, vor dessen Hausfassaden der Beurteilungspegel nachts größer als 45 dB(A) ist.

Eine belastbare Aussage zu dieser Fragestellung ist aufgrund fehlender re-präsentativer Erhebungen für das Land Brandenburg nicht möglich.

9. Wie hoch ist der Anteil der Brandenburger Bevölkerung, der einem nächtlichen Lärmpegel von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt ist?

Ausgehend vom Aktionsprogramm der Bundesregierung "Umwelt und Ge-sundheit" 1999, wird der Anteil der Bevölkerung die nächtlichen Pegeln über 55 dB(A) ausgesetzt sind mit 17 % angegeben. Diese für die Bundesrepublik Deutschland ermittelten Werte sind näherungsweise auch auf Brandenburg übertragbar.

Da ein flächendeckendes Lärmkataster nicht existiert, kann diese Frage für das Land Brandenburg derzeit nicht konkret beantwortet werden.

10. Inwieweit wurden Untersuchungen zur Lärmbelastung der Bevölkerung im engeren Verflechtungsraum und im äußeren Entwicklungsraum durchgeführt? Zu welchem Ergebnis kommen diese Untersuchungen?

Untersuchungen zur Lärmbelastung, die nach einer Betroffenheit zwischen dem engeren Verflechtungsraum und äußeren Entwicklungsraum differenzieren, wurden nicht angestellt.

Die nach § 47 BImSchG bei den Kommunen durchgeführte Lärmminierungsplanung erfolgt nach der Prämisse der Erheblichkeit der schädlichen Umwelteinwirkung durch Geräusche.

Von den 57 kommunalen Lärmminierungsplänen wurden 38 in Kommunen des äußeren Entwicklungsraumes und 19 in Kommunen des engeren Verflechtungsraumes erstellt.

11. Wie bewertet die Landesregierung die Auffassung, wonach Lärm zu einem erheblichen Gesundheits- und Umweltrisiko geworden ist, das in seinen Auswirkungen nach wie vor unterschätzt wird?

Die Landesregierung Brandenburg ist sich bewusst, dass Lärm als Gesundheits- und Umweltfaktor eine große Rolle spielt.

Die Landesregierung Brandenburg nimmt daher die vielfältigen Probleme, die mit dem Lärm und seinen Wirkungen zusammenhängen, sehr ernst.

Sie begrüßt deshalb alle Aktivitäten, die dem Schutz vor Lärm und damit insbesondere auch dem vorbeugenden Gesundheitsschutz dienen.

Lärmbelästigungen können am Arbeitsplatz stattfinden, sie treten in der Umwelt auf und werden sowohl durch Verkehr, Industrie und Gewerbe als auch durch verschiedene Freizeitaktivitäten wie Sport- oder Freiluftveranstaltungen hervorgerufen.

Betroffene können sich Lärmbelastungen nur teilweise entziehen.

Zunächst ist bei der Wirkung von Lärm auf den Menschen zwischen der auralen (auf das Gehör bezogen) und der extraauralen Wirkung zu unterscheiden. In der Arbeitswelt ist die aurale Wirkung von Lärm sehr gut bekannt und wird entsprechend bei der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes und der Gestaltung von Arbeitsverfahren, Arbeitsmitteln und Arbeitsplätzen berücksichtigt.

Im Freizeitbereich besteht jedoch große Unkenntnis über die gehörschädigende Wirkung von lautem lang anhaltendem Lärm, sodass dieses Gesundheitsrisiko entweder gar nicht bekannt ist oder völlig falsch eingeschätzt wird.

Während die Wirkung des Lärms auf das Innenohr relativ gut erforscht ist,

sind Wirkungen darüber hinaus noch immer Gegenstand der Forschung. Diese Wirkungen, unter dem Begriff "extraaural" zusammengefasst, sind erst im letzten Vierteljahrhundert in den näheren Raum der Betrachtung gerückt und bisher liegen nur Einzelergebnisse vor. So konnte anhand epidemiologischer Untersuchungen gezeigt werden, dass Lärm einen Einfluss auf die Entstehung und Ausprägung der Bluthochdruckkrankheit hat. Da diese Ausgangspunkt und wesentliches Element für Folgekrankheiten ist, hat der Lärm für eine Reihe von Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems Bedeutung.

Neueste Forschungsergebnisse weisen aus, dass Lärm ein quantitativ etwa gleich großes Risiko für die Ausprägung von Herz-Kreislauf-Krankheiten darstellt, wie der berufliche Faktor "Überstunden" oder der außerberufliche Faktor "Übergewicht".

Obwohl die Kenntnisse bezüglich der gesundheitsschädlichen Wirkungen von Lärm am Arbeitsplatz und in der Umwelt in der jüngeren Vergangenheit deutlich zugenommen haben, hat dies nicht unmittelbar dazu geführt, dass dem Schutz vor Lärm in genügendem Maße Rechnung getragen wird. Das bezieht sich auf den regulatorischen Faktor als auch den Verhaltensbereich.

Aus epidemiologischen Untersuchungen liegen wissenschaftlich begründete Hinweise für die Bundesrepublik Deutschland vor, nach denen Menschen, die an lauten Straßen wohnen, ein um 20 % erhöhtes Risiko für Herzinfarkte haben. Bei ganztägig vorhandenem Verkehrslärm liegt der Schwellenbereich für die Erhöhung kardiovaskulärer Risiken bei Außenpegeln zwischen 65 – 70 dB(A). Aus Gründen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes sollte somit der Wert für erhebliche Belästigungen von 65 dB(A) (außen tagsüber) nicht überschritten werden. Diese Empfehlung spricht auch die Weltgesundheitsorganisation (WHO) aus.

In einem Sondergutachten "Umwelt und Gesundheit" (Drucksache 14/2300 des Deutschen Bundestages vom 15.12.1999) hat sich der Rat von Sachverständigen mit gesundheitsbezogenen Lärmwirkungen auseinandergesetzt und mittel- und langfristige Immissionsrichtwerte als Ziele formuliert.

Es liegen durch einzelne epidemiologische Untersuchungsergebnisse untermauerte Hinweise zur Schädlichkeit des Lärms vor, so dass es ungeachtet der noch erheblichen Lücken in unserem derzeitigen Wissen für die Praxis die begründete Forderung gilt, Lärm überall dort, wo es möglich ist, zu vermeiden oder doch wenigstens auf ein Minimum zu reduzieren.

Die Landesregierung Brandenburg sieht in der Umsetzung dieser Konzepte ein geeignetes Mittel zum Schutz von Betroffenen vor Lärm.

Zur Auswirkung von Lärm auf die Fauna, insbesondere zur langfristigen Auswirkung auf die Populationsökologie einzelner Arten, liegen bisher kaum konkrete Untersuchungsergebnisse vor. Es deutet sich jedoch an, dass Lärm die Lebenserwartung und den Fortpflanzungserfolg von Tieren im Vergleich zu nicht durch Lärm beeinflussten Populationen reduzieren kann. Dabei sind insbesondere Arten betroffen, die sich vor allem mittels akustischer Signale orientieren und für deren Fortpflanzung akustische Signale besonders be-

deutsam sind. Reproduktionsbeeinträchtigungen durch Lärm sind beispielsweise an verschiedenen Haustieren nachgewiesen worden. Eine anhaltend hohe Lärmbelastung kann zu Gesundheitsschäden in fast allen Organsystemen führen.

Gewöhnungseffekte gegenüber Lärm sind bei Tieren nicht selten anzutreffen, besonders wenn der Lärm regelmäßig sowie in gleichbleibender Intensität auftritt und die Lärmquelle sich nicht oder nur in bestimmten Bereichen bewegt. Inwieweit Tiere befähigt sind, subjektiven Lärm zu empfinden und darauf zu reagieren, ist nicht bekannt.

12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus der Tatsache, dass Lärm für immer mehr Menschen zu einem existentiellen Problem wird, für künftige Untersuchungen?

Zu existentiellen Problemen i. S. der Einschränkung von wirtschaftlicher Tätigkeit beispielsweise im Gaststätten- und Tourismusgewerbe aufgrund von Umgebungslärm liegen der Landesregierung Brandenburg keine Informationen vor, auf deren Grundlage eine seriöse Aussage getroffen werden könnte.

Zur Vermeidung existentieller Probleme ist deshalb für neue lärmrelevante sowie schutzbedürftige Anlagen öffentlicher, wirtschaftlicher und sonstiger privater Nutzungen der "Optimierungsgrundsatz" des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einzuhalten. Der in dem § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz normierte Planungsgrundsatz bindet alle planenden Institutionen in Bund, Ländern und Gemeinden an ihre Pflicht zur Vorsorge. Schwieriger ist dieser mögliche Konflikt bei eng benachbarten Anlagen beizulegen, wo hinsichtlich des Lärms konkurrierende Nutzungen vorliegen.

Die Analyse der gegenwärtigen Situation der Lärmbelastung Deutschlands, welche auf Brandenburg übertragen werden kann, macht deutlich, dass trotz der offensichtlichen Erfolge im Lärmschutz weiterhin Handlungsbedarf besteht, um gesundheitliche Auswirkungen für die betroffene Bevölkerung zu reduzieren.

Im Hinblick auf die finanziellen Konsequenzen ist insbesondere bei der Sanierung eine Vorgehensweise nach Prioritäten sinnvoll, die ein haushaltsgebundenes planerisches Vorgehen bedingt. Die bisher praktizierten Ansätze der Lärmsanierung sind fortzuführen. Dies schließt Lärmminderungsplanungen und deren Umsetzung gemäß § 47a BImSchG ein.

B Straßenverkehrslärm

Wenn nach der bereits genannten UBA-Studie sich bundesweit etwa 18% der Bevölkerung äußerst stark oder stark durch Straßenverkehrslärm belästigt fühlen, wie hoch ist diesbezüglich der Anteil in der Brandenburger Bevölkerung?

Wie bereits in der Frage 2 ausgeführt, sind die Angaben aus den bundesweiten Erhebungen des Umweltbundesamtes näherungsweise auch für die Beschreibung der Situation in Brandenburg geeignet.

Eigene Befragungen und Untersuchungen gibt es dazu nicht. Anhaltspunkte für die reale Lärmbetroffenheit ergeben sich aus den kommunalen Lärmminderungsplanungen.

14. Wie unterscheiden sich die Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht?

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht zur Systematik der Lärmbeurteilung Tag/Nacht nach Immissionswerten am Beispiel wichtiger Gebiete des Lärmschutzes:

Das Arbeitsgebiet des Immissionsschutzes (bzw. anlagenbezogenen Nachbarschaftsschutzes) wird in der Tabelle durch die TA Lärm repräsentiert, in der Immissionsrichtwerte festgelegt sind. Beim Bau und der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen gelten die in der 16. BImSchV aufgestellten Immissionsgrenzwerte, während im Bereich der städtebaulichen Planung von den schalltechnischen Orientierungswerten in DIN 18005-1 Beiblatt 1 ausgegangen wird.

Die 18. BImSchV geht bezüglich der Beurteilung nach Immissionswerten von der gesonderten Berücksichtigung definierter Ruhezeiten bzw. von Zeitblöcken aus. Um die Übersichtlichkeit zu erhalten, wurde sie nicht in die Tabelle aufgenommen.

Den dort berücksichtigten häufig verwendeten Vorschriften indessen ist gemeinsam, dass eine Beurteilung für den Tag und für die Nacht vorgenommen wird, wobei tagsüber der Zeitraum von 06.00 bis 22.00 Uhr und nachts der Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr bzw. die lauteste Stunde zugrunde liegt.

Die angegebenen Immissionswerte beziehen sich sämtlich auf einen Vergleich mit ermittelten Beurteilungspegeln.

Die schalltechnischen Orientierungswerte in DIN 18005-1 Beiblatt 1 können bezüglich verschiedener Arten städtebaulich relevanter Schallquellen angewandt werden. Die entsprechenden Beurteilungspegel von Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sollen wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu diesen Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden.

Die in Klammern angegebenen niedrigeren Nachtwerte gelten für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben. Die Orientierungswerte gelten auch am Rand der betroffenen Bauflächen der jeweiligen Gebietstypen.

Gebietsbezeichnungen	TA Lärm		DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 Orientierungswerte In Klammern: Gilt für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm		16. BImSchV	
	Immissions- richtwerte				Immissions- grenzwerte	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Industriegebiete (GI)	70	70	keine Angaben	keine Angaben	keine An- gaben	keine An- gaben
Gewerbegebiete (GE)	65	50	65	55(50)	69	59
Kerngebiete (MK)	60	45			64	54
Dorfgebiete (MD)			60	50(45)		
Mischgebiete (MI)						
Besondere Wohngebiete (WB)	keine An- gaben	keine An- gaben	60	45(40)	keine An- gaben	keine An- gaben
Kleinsiedlungsge- biete (WS)	55	40	55	45(40)	59	49
Allgemeine Wohngebiete (WA)					keine An- gaben	keine An- gaben
Campingplatzgebiete	keine An- gaben	keine An- gaben				
Reine Wohngebiete (WR)	50	35	50	40(35)	59	49
Wochenendhausge- biete	keine An- gaben	keine An- gaben			keine An- gaben	keine An- gaben
Ferienhausgebiete						
Kurgebiete	45	35	keine Angaben	keine Angaben	keine An- gaben	keine An- gaben
Pflegeanstalten						
Krankenhäuser						
Altenheime	keine An- gaben	keine An- gaben			57	47
Kurheime						
Schulen						
Friedhöfe	keine An- gaben	keine An- gaben	55	55	keine An- gaben	keine An- gaben
Kleingartenanlagen						
Parkanlagen						
Schutzbedürftige Sondergebiete (S) je nach Nutzungsart			45...65	35...65		

Die Zuordnung von Gebietstypen zu entsprechenden Schutzkategorien gemäß DIN 18005-1 Beiblatt 1 unterscheidet sich in folgenden Punkten von den anderen Vorschriften:

Die DIN 18005 gibt keine schalltechnischen Orientierungswerte für Industriegebiete an;

Kerngebiete (MK) werden nicht den gemischt genutzten Gebieten, sondern Gewerbegebieten gleichgestellt;

Die DIN 18005 berücksichtigt zusätzlich besondere Wohngebiete (WB) sowie Friedhöfe, Kleingarten- und Parkanlagen.

Auf einem deutlich höheren Niveau bewegen sich gemäß ihrer Zweckbestimmung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, die beispielsweise nachts für ein reines Wohngebiet einen um 14 dB höheren Immissionswert festlegt als die anlagenbezogene TA Lärm.

Weitere Festlegungen zu Wochenendhausgebieten, Ferienhausgebieten, Dauer- und Reisecampingplatzgebieten sowie Kleingartengebieten werden auch in den Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 – VLärmSchR 97 – getroffen.

15. Welche gesundheitlichen Schädigungen wurden in Bezug auf Straßenverkehrslärm nachgewiesen?

Die Lärmwirkungsforschung gibt an, dass bei einem Beurteilungspegel > 65 dB(A) tags gesundheitliche Schädigungen auftreten können.

Aber auch bei geringerer Lärmbelastung treten gesundheitsgefährdende Wirkungen und Schädigungen im physiologischen und psychologischen Bereich auf, die anhand epidemiologischer Studien nachgewiesen werden können.

Der Katalog möglicher Wirkungen ist vielfältig, sie können sowohl einzeln als auch kombiniert auftreten.

Das Wissen um die von Lärm ausgehenden Gesundheitsgefährdungen hat in den letzten Jahren stark zugenommen.

Folgende Lärmwirkungen im psychosozialen Bereich sind bekannt:
Belästigungen und erhebliche Belästigungen, Kommunikationsstörungen, lärmbedingte Leistungsstörungen.

Zu den physiologischen Wirkungen gehören Beeinflussung der Aktivierungsprozesse im zentralen Nervensystem, die Einhergehen mit der Ausschüttung von Stresshormonen.

Dazu gehören auch Störungen des Schlafes, die schon unterhalb der Aufwachphase zu gesundheitlich relevanten Effekten führen können.

Als letzte Stufe sind Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu nennen. Bei langfris-

tigerer Umweltlärmbelastung nimmt das Risiko, daran zu erkranken, zu.

Vom Umfang her stellt der Verkehrslärm die größte Quelle für erhebliche Belästigungen dar.

16. Auf welchen durch Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete führenden Landstraßen liegen die Immissionswerte über 72/62 dB(A) Tag/Nacht?

Aus den für 57 Gemeinden des Landes Brandenburg erarbeiteten Schallimmissionsplänen, die als Bestandteil in den Lärminderungsplänen enthalten sind, hat die Landesregierung Brandenburg Kenntnis über die Lärmbelastung an Innerortsstraßen, auch von Landesstraßen, die durch die Gemeinden führen. Keine Kenntnis hat die Landesregierung Brandenburg im Einzelnen über die Nutzung der Straßenrandbebauung, es wird eingeschätzt, dass es sich überwiegend um Kern-, Dorf- bzw. Mischgebiets-Nutzung handelt.

Im Land Brandenburg sind in den 57 Gemeinden, für die Schallimmissionspläne vorliegen, ca. 30 km innerörtliche Landesstraßen mit einem Beurteilungspegel 72/62 dB(A) tags/nachts belastet.

Ca. 290 km innerörtliche Landesstraßen sind in diesen 57 Gemeinden mit einem Beurteilungspegel 65/55 dB(A) tags/nachts belastet.

Ein Lärmkataster für bestehende Landesstraßen liegt nicht vor, so dass hierzu keine umfassenden Angaben gemacht werden können.

17. Bei welchen an Landesstraßen gelegenen Krankenhäusern, Schulen, Kur- bzw. Altersheimen überschreiten die Mittelungspegel die Immissionswerte von 70 dB (A) tagsüber und 60 dB (A) nachts; welche Anzahl ergibt sich bei zu Grunde legen eines Mittelungspegels von 65 dB (A) tagsüber und 55 dB (A) nachts?

An Landesstraßen befinden sich im Land Brandenburg 17 von 61 Krankenhausstandorten.

Von diesen geben fünf an, die Lärm-Immissionswerte überschritten die genannten Mittelungspegel. Tatsächlich beruht diese Angabe nur in einem Fall auf einer Messung, die anderen Angaben sind Schätzungen der Krankenhausleitungen. Die gemessenen oder geschätzten Pegelüberschreitungen beziehen sich in allen Fällen nur auf die direkt an der Landesstraße gelegenen Teile des Krankenhauses.

Siehe hierzu auch Frage 16.

Der Landesregierung Brandenburg liegen keine Erkenntnisse über die Lärmbelastung von Schulen an Landesstraßen vor. Träger der Schulen sind im Land Brandenburg Landkreise, kreisfreie Städte sowie die kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Eine Erhebung für die im Schuljahr 2002/03

bestehenden 1007 Schulen in öffentlicher Trägerschaft und 88 Schulen in freier Trägerschaft wäre nur mit einem nicht zu vertretenden Arbeitsaufwand zu leisten.

- 18. In welchen Bereichen von Landesstraßen, die durch reine Wohngebiete führen, werden Mittelungspegel von über 65/55 dB (A) Tag/Nacht, darunter von über 70/60 dB (A) Tag/Nacht festgestellt?**

Angaben zu den Bereichen von Landesstraßen mit Mittelungspegeln von über 65/55 dB(A) Tag/Nacht sind in der Beantwortung der Frage 16 enthalten.

Zu Bereichen von Landesstraßen, die durch einen Mittelungspegel 70/60 dB(A) Tag/Nacht durch Lärm belastet sind, liegen der Landesregierung Brandenburg keine Informationen vor, auf deren Grundlage eine seriöse Aussage getroffen werden könnte.

- 19. Inwiefern hat die deutliche Zunahme von Straßenverkehrslärm, insbesondere in Städten und Ballungsgebieten, zu einer "Flucht", vor allem Besserverdienender, in die Randgebiete geführt?**

Der Zusammenhang zwischen der Zunahme von Umweltbelastungen durch Lärm und Luftschadstoffe und einem Wohnortwechsel in ruhigere Randgebiete oder das Umland ist vielfach beschrieben worden und es finden sich eine Reihe von Publikationen dazu.

Für einen Wohnortwechsel gibt es generell viele Gründe, so dass ein monokausaler Zusammenhang nicht darstell- und belegbar ist. Die dominierenden Wanderungsgründe sind persönlicher Art (z. B. man zieht zum Partner oder von ihm weg, verlässt Elternhaus) und arbeitsplatzbedingt.

Für den Wegzug aus Städten und Ballungsräumen gibt es eine Reihe von Gründen wie Wohneigentumsbildung, Wohnflächenbedarf, Bodenpreise, Miethöhen und auch die Wohnqualität.

Befragungen und Studien u. a. in Braunschweig, Hagen, Düsseldorf, Münster und Essen unterstützen diese Aussage.

Neben den genannten Faktoren steht der Wunsch nach besseren Umweltbedingungen relativ weit vorn. Jeder 2. Haushalt mit dem Wunsch des Wegzugs aus München führte dies mit als Umzugsgrund an.

C Schutz vor Straßenverkehrslärm

- 20. Für welche Landesstraßen bzw. Straßennetze, zu denen Landesstraßen gehören, wurden bisher Lärminderungspläne aufgestellt?**

Die Lärminderungsplanung nach § 47a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Aufstellung von Lärminderungsplänen – liegt in der Verantwortung der Gemeinden. Bereits seit 1993 wird im Land Brandenburg die Lärminderungsplanung durchgeführt. In insgesamt 48 Städten, darunter die vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) und vom Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung (MLUR) gemeinsam geförderten Modellstädte "Umweltfreundlicher Verkehr" Neuruppin, Oranienburg und Senftenberg, wird die Umsetzung vorliegender Konzepte für umweltschonende Verkehrsführungen, die eine Entlastung der Einwohner von Verkehrslärm mit sich bringen werden, schrittweise realisiert. Für 9 weitere Städte ist eine Lärminderungsplanung angelaufen.

- 21. Auf welchen Abschnitten der Landesstraßen, für die noch keine Lärminderungspläne bestehen, sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich?**

Angaben hierzu siehe Antwort zu Frage 16.

- 22. Durch welche Maßnahmen fördert die Landesregierung Lärmschutz an Landes- und Kommunalstraßen?**

Im Rahmen der Lärminderungsplanung beschließen die Gemeinden Lärminderungskonzepte, die die Vermeidung, Verminderung und die Verlagerung von Straßenverkehr zum Inhalt haben. Die möglichen Maßnahmen, die für eine Förderung durch die Landesregierung Brandenburg in Betracht kommen, sind u. a. aufgeführt in dem Gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung (MUNR), des Ministeriums des Innern (MI) und des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) vom 16. Juni 1995 zur Aufstellung von Lärminderungsplänen.

Gesonderte Förderprogramme zum Lärmschutz existieren im Bereich des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr nicht.

Von 1993 bis 2002 wurden in Kommunen Lärminderungsmaßnahmen (Investitionen/Modellvorhaben) durch MLUR in folgendem Umfang gefördert:

1993	3,7 Mio. DM
1994	4,0 Mio. DM
1995	2,0 Mio. DM
1996	0,8 Mio. DM
1997	3,1 Mio. DM
1998	2,3 Mio. DM
1999	2,4 Mio. DM
2000	0,7 Mio. DM
2001	2,2 Mio. DM
2002	1,6 Mio. DM

1993 – 2002 22,8 Mio. DM = 11,7 Mio. €

Diese Investitionsförderungen wurden nur für Straßen, Plätze und Wege in der Baulast der Kommunen gewährt. An 4 Vorhaben im Einflussbereich von Schienenwegen (Lübben, Lübbenau, Luckenwalde und Beelitz Heilstätten) wurden im Zusammenhang der Nachnutzung und Umnutzung bzw. zur Sanierung vorhandener Wohnnutzung gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO) Kosten für Lärmschutzmaßnahmen gewährt, die zu einer Aufwertung der betroffenen Gebiete führten.

EFRE – Mittel stehen bis 2006 weiterhin für diese Zwecke zur Verfügung (Rahmenplanung / die Ausgaben stehen unter dem Haushaltsvorbehalt).

23. Welche Position vertritt die Landesregierung zu einem generellen Nachtfahrverbot für Lkws innerhalb von Ortschaften?

Ein generelles Nachtfahrverbot für LKW in Ortschaften wird von der Landesregierung Brandenburg abgelehnt. Die rechtlichen Möglichkeiten der Verkehrsbehörden, mit Hilfe von Verkehrszeichen bestimmte Straßen generell für LKW oder LKW ab einer bestimmten Tonnage ständig oder zeitlich begrenzt zu sperren, sind ausreichend. Nicht alle durch Ortschaften führende Straßen müssen verkehrsberuhigte Zonen sein. Lieferverkehr in Ortschaften auch in den Nacht- und Morgenstunden trägt dazu bei, die Verkehrsdichte in den Verkehrsspitzen (Berufsverkehr) zu minimieren.

Außerdem muss, wie über die Lärminderungsplanung angestrebt, von Benutzervorteilen für lärmarme LKW (z. B. im Anlieferverkehr) und von LKW-Führungsrouten für Ortsdurchfahrten Gebrauch gemacht werden.

24. Wie stellt sich für Brandenburg das Verhältnis zwischen erreichten Erfolgen bei der Minderung von Straßenverkehrslärm und dem ständigen Mehr an Bewegungs- und Freizeitaktivitäten mit dem PKW dar? Wurden die Lärminderungserfolge im Straßenverkehr durch mehr Verkehr überkompensiert?

Die erreichten Lärminderungserfolge sind zum Einen auf verbesserte Fahrzeugtechnik einschließlich des Einsatzes von Leichtlaufreifen sowie zum Anderen auf verbesserte Straßenbeläge (z. B. Ersatz von Pflaster in Ortsdurchfahrten durch eine Schwarzdecke) zurückzuführen. Aus den in "Daten zur Umwelt 2000" veröffentlichten Ergebnissen geht hervor, dass die Erfolge der Lärminderung durch technische Maßnahmen am Fahrzeug und bei der Straße durch gestiegene Fahrleistung im Straßenverkehr wieder ausgeglichen wurden.

25. Welche Potenziale an Lärminderung im Straßenverkehr lassen sich kurz- und mittelfristig durch Überzeugung der Lärmverursachenden zu "lärmarmen" Verhalten (Wechsel des Verkehrsmittels, Einschränkung der Anzahl und Länge der Fahrten, Vermeidung von Fahrten usw.) real

erschließen?

Eine kurzfristige Erschließung von Potenzialen zur Lärminderung durch Überzeugung der Lärmverursacher wird als gering eingeschätzt.

Mittel- und insbesondere langfristig werden jedoch realistische Möglichkeiten der Lärminderung gesehen. Der Nutzung öffentlicher oder anderer Verkehrsmittel wird dabei – unabhängig von der davon ausgehenden Erhöhung der Verkehrssicherheit – auch eine für die Lärminderung erhebliche Bedeutung beigemessen. Eine Möglichkeit bildet daher die Schaffung bedarfsgesteuerter Verkehre wie z. B. Rufbus-Systeme, deren Nutzung sich nach den zeitlichen Bedürfnissen und Zielen der Fahrgäste richtet.

Neben der Schaffung der entsprechenden Rahmenbedingungen ist jedoch ein durch intensive Aufklärungsarbeit zu begleitender Einstellungswandel bei den Führern der Fahrzeuge erforderlich. Neben der Reduzierung der Nutzung für den Eigenbedarf kann eine fahrökonomische Fahrweise in diesem Zusammenhang zu einer Lärminderung beitragen. Entsprechende Programme hierfür wurden vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) entwickelt. Eine für alle Fahrzeugführer mögliche Schulung in diesen Programmen wird derzeit geprüft.

26. Welche Potenziale an Lärminderung lassen sich durch städtebauliche und regionalplanerische Maßnahmen der Verkehrsvermeidung und -verlagerung ausschöpfen?

Durch die raumordnerische Steuerung der Siedlungsentwicklung im zentralörtlichen System, bzw. an durch den Öffentlichen Nahverkehr erschlossenen Standorten im Sinne der Verkehrsvermeidung bzw. -verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger können Potenziale zur Lärminderung genutzt werden. Diese sind jedoch nicht flächendeckend quantifizierbar.

Die Effekte der Lärminderung, die über die Lärminderungsplanung durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung erzielt werden können, werden mit ca. 2 bis 5 dB eingeschätzt (wenn der Verkehrsstrom in einer Straße z. B. halbiert werden kann, verursacht dies eine Minderung um 3 dB).

27. Welche eigenständigen Maßnahmen, die auf die weitergehende Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs sowie auf Verkehrsvermeidung gerichtet sind, gedenkt die Landesregierung mittelfristig zu verfolgen?

Wichtige verkehrspolitischen Ziele der Landesregierung Brandenburg sind

- Verkehrsvermeidung,
- Verkehrsverlagerung und
- Verkehrsverknüpfung.

Ihre Ausgestaltung wurde bereits im Integrierten Verkehrskonzept (IVK) von 1995 dargestellt und im IVK 2002 fortgeschrieben.

Durch Investitionshilfen des Landes Brandenburg wird die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verbessert um die Benutzer des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen.

Im Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) sind dabei gute Ergebnisse erreicht worden. Seit 1993/94 hat sich die Anzahl der Fahrgäste im SPNV nahezu verdoppelt.

Mit der Erhöhung der Attraktivität des Angebotes (insbesondere durch Verkürzung der Reisezeiten, Verbesserung der Serviceleistungen, Einsatz moderner Fahrzeuge) wird die Alternative zum Individualverkehr für immer mehr Bürgerinnen und Bürger interessant.

Die Lärminderungsplanung (in Wechselwirkung zu Flächennutzungsplan und Verkehrsentwicklungsplan) ist ein integratives Planungsinstrument für das Erreichen eines stadt- und umweltfreundlichen Verkehrs. Allerdings sind diese Planungen eher auf langfristige Wirkungen ausgerichtet.

28. Wie bewertet die Landesregierung die Umsetzung der seit 01.02.2001 geltenden Vorschriften zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen in den brandenburgischen Gemeinden?

Mit der am 01.02.2001 in Kraft getretenen Neuregelung der StVO wird die Anordnung von Tempo 30-Zonen abseits der Hauptstraßen wesentlich erleichtert. Die Einrichtung von Tempo 30-Zonen dient der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer – insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder, Fußgänger, Radfahrer) – und verringert gleichzeitig die Belästigungen (Lärm / Schadstoffe) der Anwohner in den Zonen (Verbesserung des Wohnumfeldes und der Lebensqualität in Städten und Gemeinden). Aus diesen Gründen wird die Neueinrichtung von Tempo 30-Zonen unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben in der StVO von der Landesregierung Brandenburg begrüßt.

Die Anzahl der nach dem 01.02.2001 im Land Brandenburg neu eingerichteten Tempo 30-Zonen (siehe Frage 29) zeigt, dass von den zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörden in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen die nunmehr "vereinfachten" Möglichkeiten zur Ausweisung von Tempo 30-Zonen genutzt worden sind. Diese Verfahrensweise wird von der Landesregierung Brandenburg "positiv" bewertet.

29. In welchem Umfang haben die zuständigen Straßenverkehrsbehörden bisher lärm- und schadstoffreduzierende Tempo 30-Zonen nach den seit 01.02.2001 geltenden Vorschriften angeordnet?

Seit dem 01.02.2001 wurden in 120 Städten / Gemeinden des Landes Brandenburg insgesamt 246 neue Tempo 30-Zonen eingerichtet.

Von der Einrichtung dieser Zonen sind grundsätzlich nur kommunale Straßen betroffen, da sich die Zonen-Anordnung nach § 45 Abs. 1c) StVO nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs, wie z. B. Bundes- oder Landesstraßen, erstrecken darf.

30. In welchem Umfang wurde seit dem Jahr 2000 aus Gründen der Lärm-minderung an Landes- und Kreisstraßen von der Möglichkeit der Ein-zelfallentscheidung zur Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit streckenbezogen auf unter 50 km/h Gebrauch gemacht?

Seit dem 01.01.2000 wurden auf folgenden Landes-/Kreisstraßen Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h angeordnet:

L 30	(Ortslage Woltersdorf)
L 30	(Ortslage Erkner)
L 39	(Ortslage Friedersdorf)
L 40	(Ortslage Kummersdorf)
L 90	(Ortslage Glindow)
K 6738	(Ortslage Tempelberg / Gemeinde Steinhöfel)

31. Inwieweit wird im Land Brandenburg beim Bau oder der Sanierung von Straßen lärmmindernder Straßenbelag verwendet?

Lärm-mindernde Straßenbeläge (u. a. offenporige Asphalte) entfalten ihre Wirkung in der Regel erst bei Fahrgeschwindigkeiten über 60 km/h, scheiden innerorts also weitgehend für die Lärm-minderung aus. Außerorts werden bei Lärmbetroffenheit grundsätzlich lärmarme Deckbauweisen mit Abschlagwer-ten von -2 dB(A) angewandt.

Offenporige Asphalte, die zeitweise bis zu -7 dB(A) erreichen können, wer-den wegen technischer Probleme bezüglich der Dauerhaftigkeit und Ver-kehrssicherheitsfragen nur in begründeten Ausnahmefällen angewandt. Dazu hat das MSWV am 11.12.2002 einen Runderlass erstellt, der im Amtsblatt für Brandenburg veröffentlicht wurde.

32. Auf welche Art und Weise wird sicher gestellt, dass durch bauliche Maßnahmen zur Herabsetzung der möglichen Fahrgeschwindigkeit auf Gemeindestraßen keine Quellen für neue Lärmbelästigungen entste-hen?

Die "Brandenburgischen Empfehlungen für die Anlage von verkehrssicheren, ortstypischen, anwohnergerechten und kostensparenden Erschließungs-

straßen (BEATE)" des MSWV enthalten eine Reihe von Vorschlägen zur Verkehrsberuhigung in Gemeindestraßen. Bei Einhaltung der Verkehrsregeln durch alle Verkehrsteilnehmer sind keine neuen Lärmbelästigungen zu erwarten.

33. Welchem Kreis der Öffentlichkeit (Anwohnerinnen und Anwohner, Gemeinderäte, Gemeindeverwaltungen) werden Verkehrslärm-Untersuchungen an Landesstraßen jeweils bekannt gegeben?

Lärmuntersuchungen im Rahmen der Lärmvorsorge werden projektbezogen im Zusammenhang mit dem Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen vorgenommen.

Bei Lärmbetroffenheiten ist in der Regel ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dann muss der Plan in den betroffenen Gemeinden öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegt werden (§ 73 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz Brandenburg (VwVfGBbg)). Die Auslegung der Planunterlagen ist vorher (§ 73 Abs. 5 VwVfGBg) ortsüblich bekannt zu machen.

In der Lärminderungsplanung gibt es so wie in der Verkehrsentwicklungsplanung (die zunehmend mit der Lärminderungsplanung auch im Planungsablauf verknüpft wird) Termine der Öffentlichkeitsbeteiligung, an denen jedermann teilnehmen kann.

34. Für welche Anzahl von Krankenhäusern, Schulen, Kur- bzw. Altersheimen an Landesstraßen (einschließlich Ortsdurchfahrten) wurden seit dem Jahr 2000 Schallschutzmaßnahmen abgeschlossen; um welches Maß konnte der Mittelungspegel durchschnittlich gesenkt werden?

Nur in einem Krankenhaus wurde seit dem Jahre 2000 eine Schallschutzmaßnahme durchgeführt und abgeschlossen. Messungen über die erreichte Minderung des Lärmpegels wurden noch nicht durchgeführt. Das Problem wird sich durch die bevorstehende Verlegung des Durchgangsverkehrs auf eine Umgehungsstraße minimieren.

Im Übrigen siehe Antworten zu Fragen 16 und 17.

35. Wie ist der Realisierungsstand der an den Landesstraßen insgesamt für erforderlich gehaltenen Schallschutzmaßnahmen aktuell einzuschätzen?

Die Realisierung erfolgt planmäßig im Zuge des vorgesehenen Bauablaufs. Realisierungsrückstände von Lärmschutzmaßnahmen sind nicht zu verzeichnen.

36. Wie stellt sich der Stand der Bewilligung und Ausschöpfung der für Schallschutzmaßnahmen an Landesstraßen geplanten Haushaltsmittel des Landes für die Jahre 2000, 2001 und 2002 dar?

Die Straßenbauverwaltung finanziert erforderliche Schallschutzmaßnahmen projektbezogen (siehe auch Antwort zur Frage 1) über die veranschlagten Straßenbaumittel im Rahmen des Landeshaushaltes. Gesonderte Haushaltsmittel nur für diese Zwecke sind nicht veranschlagt.

37. Wie stellt sich der Stand der Bewilligung und Ausschöpfung der für Lärmsanierung an Landesstraßen geplanten Haushaltsmittel des Landes für die Jahre 2000, 2001 und 2002 dar?

Lärmsanierung an Landesstraßen wird nicht durchgeführt. Mittel sind im Haushaltsplan nicht veranschlagt.

38. Welche Mittel des Haushaltsplanes 2002/2003 dienen der Vorsorge und Nachsorge vor Straßenverkehrslärm, darunter unmittelbar und mittelbar?

Für Maßnahmen zur Vor- und Nachsorge vor Straßenverkehrslärm sind im Haushaltsplan keine Haushaltsmittel gesondert veranschlagt (siehe auch Antworten zu den Fragen 36 und 37).

D Fluglärm

39. Wie hoch ist der Anteil der Brandenburger Bevölkerung, der mäßig bis stark von Fluglärm betroffen ist?

Nach einer aktuellen repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes in allen Teilen Deutschlands aus dem Jahr 2002 (Umweltbewusstsein in Deutschland 2002, Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Berlin 2002) sind in der Bundesrepublik Deutschland 7 % der Bevölkerung durch Flugverkehrslärm äußerst bzw. stark gestört und belästigt. 63 % der Befragten fühlen sich überhaupt nicht gestört und belästigt, 9 % der Befragten fühlen sich mittelmäßig gestört und belästigt und 21 % der Befragten fühlen sich etwas gestört und belästigt.

Die Luftfahrtbehörde geht davon aus, dass die Ergebnisse der Umfrage auch für Brandenburg repräsentativ sind.

Eine mäßige Betroffenheit tags kann außerdem an verschiedenen Verkehrslandeplätzen bei starkem Flugbetrieb an Sommer-Wochenenden auftreten. Der Landesregierung Brandenburg sind dazu keine Erhebungen bekannt.

40. Wie unterscheiden sich die Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht?

Am Flughafen Berlin–Schönefeld entfielen im Jahr 2002 ca. 16,3 % der Flugbewegungen auf die Nacht (22:00 Uhr – 06:00 Uhr). Die Lärmbelastung in der Nacht ist somit niedriger als die Belastung am Tage.

Der Anteil der Bevölkerung, der sich durch Fluglärm nachts stark bzw. mäßig gestört und belästigt fühlt, ist nicht bekannt.

Im Bereich der allgemeinen Luftfahrt werden nur wenige Flugbewegungen in der Nacht durchgeführt. Die von den Flügen der allgemeinen Luftfahrt ausgehende nächtliche Lärmbelastung ist im Land Brandenburg somit als gering einzustufen.

41. In welchen Gebieten überschreitet die Belastung durch Fluglärm Werte von 65/55 dB (A) Tag/Nacht und Werte von 70/60 dB (A) Tag/Nacht?

Das derzeit gültige Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sieht eine nach Tag und Nacht getrennte Betrachtung der durch den Flugbetrieb verursachten Geräusche nicht vor.

Wie bereits in der Antwort auf Frage 2 ausgeführt, sank der äquivalente Dauerschallpegel an der am stärksten belasteten Messstelle 1 in Kienberg von 59,2 dB(A) im Jahr 1998 auf 56,1 dB(A) im Jahr 2002. In der Umgebung des Flughafens Berlin–Schönefeld wurden somit durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel mit Werten oberhalb von 65 dB(A) oder 70 dB(A) nicht ermittelt.

Gemäß § 19 a LuftVG sind Fluglärm-messanlagen nur für Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, vorgeschrieben.

An den Landeplätzen im Land Brandenburg werden somit keine kontinuierlichen Fluglärm-messungen vorgenommen. Aufgrund der Art der an den Landeplätzen verkehrenden Luftfahrzeuge (im wesentlichen kleine Flugzeuge mit Kolbenmotoren und einer maximalen Startmasse unterhalb von 2.000 kg) sowie der vergleichsweise geringen Anzahl an Flugbewegungen ist davon auszugehen, dass in Gebieten mit Wohnnutzung äquivalente Dauerschallpegel mit Werten oberhalb von 65 dB(A) oder 70 dB(A) in der Umgebung der Landeplätze nicht auftreten.

42. Welche gesundheitlichen Schädigungen, die auf eine Belastung durch Fluglärm zurück zu führen sind, wurden nachgewiesen?

Wie bereits zu Frage 15 ausgeführt, gibt es aus der Lärmwirkungsforschung hinreichende Kenntnisse, dass unerwünschte Geräusche zu Gesundheitsgefährdungen, –beeinträchtigungen und –schädigungen führen können. Wie stark die gesundheitliche Auswirkung ist, hängt von einer Reihe von Faktoren ab, die Art der Lärmquelle (hier Fluglärm) ist dabei nachrangig.

Gesundheitliche Schädigungen, die nachweislich und ausschließlich auf eine Belastung durch Fluglärm zurückgeführt werden können, sind hier weder in der Umgebung des Flughafens Berlin–Schönefeld noch in der Umgebung von Landeplätzen im Land Brandenburg bekannt geworden.

Aufgabe des Flugplatzunternehmers und der Genehmigungsbehörde ist es, durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass aus dem Betrieb eines Flughafens für die in der Umgebung des Flughafens lebende Bevölkerung keine Gesundheitsbeeinträchtigungen resultieren.

Aus diesem Grund hat das MSWV als für den Flughafen Berlin–Schönefeld zuständige Genehmigungsbehörde bereits im Jahr 1993 Beschränkungen des Nachtflugverkehrs für den Flughafen Berlin–Schönefeld angeordnet.

Ferner führt der Flughafenunternehmer seit 1992 ein freiwilliges Schallschutzprogramm zur Senkung der Lärmbelastung für Flughafenanwohner durch. Es ist davon auszugehen, dass die verbleibende Belastung durch Fluglärm in der Umgebung des Flughafens Berlin–Schönefeld zu keiner Schädigung des Gehörs führt.

43. An welchen Standorten in Brandenburg ist die Lärmbelastung der Bevölkerung besonders hoch, insbesondere auf Grund der Intensität des Flugverkehrs, des Aufkommens bestimmter Flugzeugtypen bzw. auf Grund von Nachtflug- und/oder Sondergenehmigungen?

Eine "besonders hohe" Lärmbelastung ist im Land Brandenburg derzeit an keinem Flugplatz vorhanden. (siehe auch Antwort zu Frage 41)

Die Lärmbelastung entsteht nicht nur durch die Langzeitbelastung (Beurteilungspegel als Jahresmittelwert), sondern auch durch Einzelereignisse (Überflugpegel). Aufgrund der Anzahl der Flugbewegungen, der Art der Luftfahrzeuge (hoher Anteil an strahlgetriebenen Luftfahrzeugen) sowie des nächtlichen Flugbetriebs, werden die in den An- und Abflugbereichen des Flughafens Schönefeld liegenden Ortschaften Kienberg, Selchow, Siedlung Hubertus, Waßmannsdorf, Blankenfelde und Mahlow deutlich stärker durch Fluglärm belastet als die Umgebung der übrigen Flugplätze im Land Brandenburg. Aufgrund der relativ geringen Zahl an Flugbewegungen (verglichen mit anderen Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland) bewegt sich sowohl die durch den äquivalenten Dauerschallpegel (vgl. Antworten zu den Fragen 2 und 41) als auch die durch die Anzahl von Einzelschallereignissen repräsentierte Lärmbelastung am Flughafen Berlin–Schönefeld derzeit jedoch auf einem vergleichsweise geringen Niveau.

An Verkehrslandeplätzen und am Militärflugplatz Cottbus treten diese besonderen Belastungen nicht auf.

44. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um die Belastungen durch Fluglärm zu mindern? Inwieweit wird im Land Brandenburg eine

vorausschauende Flächennutzungsplanung angewandt, um ein weiteres Heranrücken der Flughäfen an bebaute Gebiete zu verhindern?

Regelungen zur Raumordnung erfolgen auf Ebene des Landes sowie der Regionen durch das Landesentwicklungsprogramm, die Landesentwicklungs- bzw. Regionalpläne. Flächennutzungspläne werden auf Gemeindeebene aufgestellt. Sowohl das Landesentwicklungsprogramm als auch Landesentwicklungs- und Regionalpläne enthalten Regelungen zur Minderung der Belastung durch Fluglärm. Mit den Planungszonen Siedlungsbeschränkung kann eine Befriedung unterschiedlicher Interessen hergestellt werden.

Der Luftverkehr im Land Brandenburg muss sicher und umweltfreundlich gestaltet werden. Die Reduzierung des Fluglärms ist eine wesentliche Zielsetzung der Luftverkehrspolitik des Landes Brandenburg. Entsprechende Grundforderungen werden hierzu in "Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg – 1. Fortschreibung –" von Oktober 2000 getroffen, die bei allen Planungen zur Schaffung von Flugplätzen, ihren Ausbau sowie der Entwicklung des Luftverkehrs zu beachten sind.

Eine Verringerung der Belastung durch Fluglärm wird auch der zukünftig weiter steigende Anteil von Flugzeugen mit geringeren Geräuschemissionen bewirken, die entweder in der sog. Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen enthalten sind, oder den Anforderungen des von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) im vergangenen Jahr verabschiedeten Kapitel 4 des Anhangs 16 entsprechen.

Darüber hinaus lassen zahlreiche von staatlichen Institutionen, Triebwerksherstellern, Luftfahrzeugeherstellern und Luftverkehrsgesellschaften durchgeführte Forschungsvorhaben erwarten, dass auch zukünftig eine weitere Reduzierung der von Luftfahrzeugen verursachten Geräusche an der Quelle möglich sein wird.

Zum Schutz vor Fluglärm in der Umgebung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld wurde ein Lärmschutzbereich festgesetzt und als Rechtsverordnung im Bundesgesetzblatt veröffentlicht.

Im Lärmschutzbereich dürfen gemäß § 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm u. a. Krankenhäuser, Altenheime, Schulen und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden.

Zu einer weiteren Verringerung der Belastung durch Fluglärm tragen auch die von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in der Umgebung des Flughafens durchgeführten freiwilligen Schallschutzprogramme bei, die auch in den Jahren 2004 und 2005 fortgesetzt werden.

45. Welches Lärmschutzkonzept verfolgt die Landesregierung im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Schönefeld?

Konkrete Aussagen zu einem möglichen zukünftigen Lärmschutzkonzept für

den Flughafen Berlin–Schönefeld lassen sich derzeit noch nicht treffen, da die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses über die zur Begrenzung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens notwendigen Schutzanordnungen entscheiden wird.

E Schienenverkehrslärm

46. Wie hoch ist der Anteil der Brandenburger Bevölkerung, der sich durch Schienenverkehrslärm belästigt fühlt?

Nach einer aktuellen repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes fühlen sich 12,1 % der Bevölkerung durch Schienenverkehrslärm wesentlich belästigt. Es ist davon auszugehen, dass dieses Ergebnis auf Brandenburg übertragen werden kann.

47. An welchen Bahnstrecken wurden Mittelungspegel von über 65/55 dB(A) Tag/Nacht, darunter von über 70/60 dB (A) Tag/Nacht festgestellt?

Außer in den in der Antwort zu Frage 2 genannten Ortslagen werden auf folgenden Strecken abschnittsweise mittlere nächtliche Schallemissionspegel > 65 dB(A) erreicht:

- . Berliner Außenring,
- . Erkner – Frankfurt (O) – Eisenhüttenstadt
- . Eichwalde – Cottbus
- . Glasower Damm – Zossen – Landesgrenze
- . Genshagener Heide – Jüterbog – Landesgrenze
- . Potsdam – Belzig – Landesgrenze
- . Potsdam – Brandenburg – Landesgrenze
- . (B–Spandau) – Nauen – Neustadt (D) – Landesgrenze
- . Hennigsdorf – Fürstenberg – Landesgrenze
- . (B–Karow) – Angermünde – Prenzlau

48. Auf welchen Streckenabschnitten des Schienenverkehrs sind noch Lärmschutzmaßnahmen erforderlich bzw. geplant?

An den Ausbaustrecken Berlin – Frankfurt (O), Berlin – Leipzig, Berlin – Hamburg und Berlin – Rostock werden bei Erfüllung der Anwendungskriterien der 16. BImSchV Lärmvorsorgemaßnahmen geplant und ausgeführt.

Bezüglich der Lärmsanierung siehe Antworten zu Fragen 2 und 47.

49. Inwieweit nimmt die Landesregierung Einfluss auf die Betreiber von Schienenstrecken, mit dem Ziel, dass bevorzugt lärmarme Schienenfahrzeuge zum Einsatz kommen?

Als Aufgabenträger für den SPNV nimmt die Landesregierung Brandenburg insbesondere über die Vergabe von SPNV-Leistungen Einfluss auf den Einsatz lärmarmen Schienenfahrzeuge, in dem den Eisenbahnverkehrsunternehmen auferlegt wird, neue, moderne, den Stand der Technik entsprechende Fahrzeuge einzusetzen.

Über die Gestaltung der Förderrichtlinie zur Förderung von Investitionen für den Schienengebundenen Personennahverkehr besteht für den Fördergegenstand der Fahrzeugbeschaffung die Option den Stand der Technik zu realisieren. Das bedeutet, dass Umweltstandards wie emissionsarme Fahrzeuge wesentliche Kriterien für die Fahrzeugbeschaffung darstellen.

Darüber hinaus unterstützt die Landesregierung Brandenburg über die zuständigen Ländergremien z. B. die Verkehrsministerkonferenz, den Arbeitskreis Bahnpolitik und den Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen geeignete Aktivitäten zur Verbesserung der Lärmsanierung und des Einsatzes lärmarmen Schienenfahrzeuge.

Ein großes Lärminderungspotential liegt z. B. an der wesentlichsten Lärmquelle, dem Rollgeräusch von Güterwagen. Hier werden durch DB Cargo Neubau-Güterwagen nur noch mit Verbundstoff-Klotzbremsen beschafft. Diese ermöglichen eine glatte Radlauffläche und damit ein um ca. 8 bis 10 dB(A) geringeres Rollgeräusch als bei Güterwagen mit Grauguss-Klotzbremsen.

F Lärm am Arbeitsplatz

50. Wie hat sich die Zahl arbeitsmedizinischer Gehörvorsorgeuntersuchungen seit 1991 entwickelt?

Die Zahl arbeitsmedizinischer Gehörvorsorgeuntersuchungen im Land Brandenburg ist im Zeitraum 1992 bis 2001 von 22.658 auf 29.611 relativ kontinuierlich angestiegen. Für das Jahr 1991 liegen keine Daten vor.

Der Anstieg der Zahl der Vorsorgeuntersuchungen ist aus der Sicht des Ministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen (MASGF) vor allem darauf zurückzuführen, dass in zunehmendem Umfang die arbeitsmedizinische Betreuung auch für Kleinbetriebe in diesem Zeitraum obligat wurde.

Diese Interpretation wird auch dadurch unterstrichen, dass der relative Anteil der Gehörvorsorgeuntersuchungen an der Gesamtzahl der im Zuständigkeitsbereich der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung vorgenommenen arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen im betrachteten Zeitraum weitestgehend konstant geblieben ist.

Der Vergleich mit der bundesdeutschen Entwicklung in diesem Zeitraum zeigt auch hier einen ähnlichen Anstieg der arbeitsmedizinischen Gehörvorsorgeuntersuchungen von 739.860 im Jahr 1992 auf 1.049.854 im Jahr 2000.

51. In welchen Bereichen (Berufsfeldern) sind Schwerpunkte für Lärmbelastungen erkennbar?

Schwerpunkte der beruflichen Exposition gegenüber gehörschädigendem Lärm lassen sich anhand der Zahlen anerkannter Berufskrankheiten abschätzen.

Nach Wirtschaftszweigen ergibt sich für die Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf die Häufigkeit aus den Angaben des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften für die Jahre 1996 und 1999 folgende Reihenfolge. Der höchste Anteil mit 37 % (sowohl 1996 als auch 1999) aller anerkannten Fälle einer BK-Nr. 2301 (= Lärmschwerhörigkeit) entfiel auf den Bereich Metall (bzw. Eisen und Metall). Mit 21 % (1996) und 24 % (1999) folgt die Bauwirtschaft. An dritter Stelle und bereits mit erheblichem Abstand (1996 und 1999 jeweils 7 %) ist die Holzwirtschaft vertreten.

Spezifische für das Land Brandenburg erhobene Daten liegen nicht vor.

52. Durch welche Maßnahmen sollen diese Belastungen verringert werden?

Um die Gefahr des Entstehens einer Lärmschwerhörigkeit zu vermindern bzw. auszuschalten, sind in erster Linie Maßnahmen zur Lärminderung durch den Unternehmer zu veranlassen.

Die Fachkraft für Arbeitssicherheit und der Betriebsarzt sowie auch der Unfallversicherungsträger helfen dem Unternehmer bei der Auswahl und Festlegung der notwendigen Maßnahmen. Deren Rang- und Reihenfolge ist im Arbeitsschutzgesetz festgelegt. Die Mitarbeiter der Arbeitsschutzverwaltung des Landes Brandenburg beraten hierzu ebenfalls mit fachlicher Kompetenz. Sie üben gleichzeitig eine Kontrolltätigkeit aus, stellen in Besichtigungsschreiben konkrete Forderungen zur Risikominimierung und überwachen deren Realisierung. In Bereichen mit gehörschädigendem Lärm ist stets das Tragen individuellen Gehörschutzes notwendig. Hierzu berät der Betriebsarzt in der arbeitsmedizinischen Gehörvorsorge.

F **Gewerbelärm**

53. Wie hoch ist der Anteil der Brandenburger Bevölkerung, der sich durch Gewerbelärm belästigt fühlt?

Der Landesregierung Brandenburg sind dazu keine Untersuchungen bekannt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Angaben des Umweltbundesamtes für die Bundesrepublik (siehe Frage 1a) in etwa auf das Land Brandenburg übertragbar sind. Siehe dazu auch Frage 1f.

54. Welche gesundheitlichen Schädigungen sind infolge einer Belastung durch Gewerbelärm dokumentiert?

Der Landesregierung Brandenburg sind dazu keine Untersuchungen bekannt.

Die zulässigen Werte für die Lärmbelastung einer Nachbarschaft durch gewerbliche Anlagen (geregelt in der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm vom 26.08.1998) sind erheblich geringer als der für eine beginnende Gesundheitsbeeinträchtigung allgemein genannte Wert von 65 dB(A) tags. D. h. dass auch bei gelegentlicher Überschreitung der zulässigen Werte, eher eine erhebliche Belästigung aber keine gesundheitliche Schädigung auftritt.

H Freizeitlärm

Vorbemerkung:

Unter dem Begriff Freizeitlärm wird die von Anlagen zur Gestaltung der Freizeit ausgehenden Geräuschbelastungen und die durch das Freizeitverhalten der Bürger bestimmte Lärmexposition (z. B. durch Musikhören, Walkmans oder durch Musikinstrumente spielen) verstanden.

55. Inwieweit hat die Landesregierung sich bisher mit dem Problem Freizeitlärm auseinander gesetzt?

Mit der Freizeitlärm-Richtlinie (veröffentlicht in der Leitlinie des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung zur Ermittlung, Beurteilung und Vermeidung von Geräuschimmissionen vom 12. August 1996) hat die Landesregierung Brandenburg eine Verwaltungsvorschrift erlassen, über die unterschiedliche Interessen im Freizeitbereich hinsichtlich der entstehenden Lärmbelastung abgeglichen werden können. Eine Besonderheit sind Großveranstaltungen, für die ordnungsbehördliche Entscheidungen getroffen werden müssen.

Im Jahr 2000 wurde das Präventionsprojekt "Gehörschutz für Jugendliche" als gemeinsame Initiative des Landesausschusses für Jugendarbeitsschutz und der Arbeitsschutzverwaltung des Landes Brandenburg unter Federführung des Landesinstitutes für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin gestartet. Ausgangspunkt waren die zahlreichen Hinweise aus der Literatur und Fachpresse sowie eigene Erfahrungen, dass die durch Freizeitlärm verursachten Hörminderungen bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen Besorgnis erregend zunehmen und die lärmbedingte Schädigung des Gehörs bereits seit Jahren nicht mehr nur auf die Arbeitswelt konzentriert ist. Da die Jugendlichen fast nichts über das lärmbedingte Hörverlustrisiko wissen, wird versucht, dieses Risiko möglichst frühzeitig bewusst und fassbar zu machen, um ihnen eigenverantwortliches Handeln zu ermöglichen. Ziel dieses Projektes ist es, lärmbedingte Hörverluste zu vermeiden und damit sowohl die Le-

bensqualität als auch die Berufschancen zu erhalten. Den Jugendlichen soll möglichst frühzeitig dieses Risiko bewusst und fassbar gemacht werden, um ihr eigenverantwortliches Handeln zu stärken. Bezüglich der lärmbedingten Gehörschädigung ist Aufklärung die beste und zugleich wirtschaftlichste Form der Prävention.

Während die lärmbedingte Schwerhörigkeit als Berufskrankheit eher rückläufig ist nehmen die durch Lärm in der Freizeit verursachten Hörminderungen stark zu.

Die entscheidenden Quellen sind das laute Hören von Musik unter Köpfhörern, in Diskotheken, Rockkonzerten oder auch in Autos sowie ohrnaher Impulslärm durch Feuerwerk, Schießen und auch Spielzeuge.

Die Anforderungen an sicheres Spielzeug (auch bezüglich der Schallemission) sind in DIN EN 71 formuliert. Gemäß Spielzeugverordnung (2. GSGV) darf nur Spielzeug in den Verkehr gebracht werden, das diese Anforderungen erfüllt. Durch eine effektive Marktaufsicht wird diesem Aspekt des technischen Verbraucherschutzes durch die Arbeitsschutzverwaltung Rechnung getragen. Unabhängig davon ist die Mitwirkung der Eltern und anderer mit der Beaufsichtigung von Kindern betrauten Personen notwendig, denn häufig gehen gerade von Gegenständen, die nicht als Spielzeug gelten und dementsprechend auch nicht der 2. GSGV unterliegen, Gefährdungen aus.

Verkehrslärm ist zwar meist sehr belästigend, trägt jedoch zum Hörschaden fast nicht bei.

Als wichtigste Fakten sind zu vermitteln: Lärmpegel von 85 Dezibel und mehr sind gehörschädlich. Ein Verdopplung der Lautheitsempfindung des Menschen (entspricht einer Pegelerhöhung um ca. 10 dB) verzehnfacht das Schadensrisiko. Die wöchentliche Hördauer und die Lautstärke bestimmen das Risiko für einen Hörschaden. Das Hören von z. B. 160 CDs bei 79 dB belastet das Ohr genauso wie das Hören nur einer CD bei 101 dB. Diese wöchentliche Belastung (40 Stunden bei 85 dB) sollte nicht überschritten werden.

Geschädigte Hörzellen wachsen nicht nach. Die entstandene Schädigung ist nicht heilbar und somit irreversibel. Betroffene bemerken die Verringerung ihrer Hörfähigkeit über lange Zeit gar nicht, weil dieser Prozess schleichend und schmerzlos ist. Besonders problematisch ist, dass diese Schädigung die Berufseignung einschränken kann. In lauter Umgebung ist die Nutzung von Gehörschutzmitteln notwendig. Wissen und Einsicht ist der beste Schutz für das Gehör.

Zur Vermittlung dieser Informationen wurden im Rahmen des Präventionsprojektes ein "Lärmkabinett" im Landesinstitut für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin eingerichtet, indem bisher mit weit über 200 Schülern die Präventionsarbeit erprobt und praktiziert wurde, zwei Multiplikatoren-Seminare mit über 100 Lehrern durchgeführt, das Faltblatt "Laut ist out" entwickelt und gedruckt, der "Tag gegen Lärm" 2002 und 2003 für eine intensive Öffent-

lichkeitsarbeit genutzt und Kontakte zum Arbeitskreis "Arbeit und Gesundheit", den Kinder- und Jugendärztlichen Gesundheitsdienst (KJGD) sowie das OPUS-Netzwerk der Schulen hergestellt wurden.

56. Welche gesundheitlichen Schädigungen sind im Zusammenhang mit Freizeitlärm nachgewiesen worden?

Als aurale Wirkung des (Freizeit-)Lärms sind die Minderung des Hörvermögens und eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für das Auftreten von Tinnitus (Ohrgeräusche) bekannt.

Weitere Aussagen über Zusammenhänge freizeitlärmbedingter gesundheitlicher Schädigungen werden in der Frage 15 getroffen (siehe hierzu Frage 15).

57. Inwiefern unterstützt die Landesregierung Forschungen bzw. vergleichende Untersuchungen zu Folgen von Lärmeinwirkungen in der Freizeit, z. B. Disco, Konzerte, Großveranstaltungen?

Forschungen bzw. vergleichende Untersuchungen zu Folgen von Lärmwirkungen in der Freizeit wurden bisher nicht von der Landesregierung Brandenburg in Auftrag gegeben.

Es wird derzeit geprüft, inwieweit mit Unterstützung des Kinder- und Jugendärztlichen Gesundheitsdienstes (KJGD) im Zusammenhang mit der Schulabgangsuntersuchung einmalig mit einer Stichprobe der Hörstatus der Jugendlichen im Land Brandenburg bestimmt werden kann.

58. Welcher Art von Gesundheitsschäden durch Lärmeinwirkungen in der Freizeit sollte künftig verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet werden?

Das größte Gewicht ist zur Zeit auf die Prävention der lärmbedingten Verschlechterung der Hörleistung zu legen. Dementsprechend wurde die Erhaltung des Hörvermögens der Kinder und Jugendlichen als wichtiges Gesundheitsziel formuliert (siehe Frage 60). Zur Zeit werden Gespräche mit den in die weitere Präventionsarbeit einzubeziehenden Partnern geführt.

59. Welche Überlegungen gibt es in der Landesregierung in Hinblick auf gesetzliche Regelungen zu Lärmschutz im Freizeitbereich?

Zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm bieten die bestehenden gesetzlichen Regelungen wie z. B. das Gesetz über den öffentlichen Gesundheitsdienst, das Gaststättengesetz und das Jugendschutzgesetz gute Grundlagen.

Inwieweit eine gesonderte gesetzliche Regelung für die Begrenzung von

durch Beschallungsanlagen verursachte Schalldruckpegel notwendig ist, wird derzeit geprüft. Zur Zeit wird zunächst auf eine Neufassung der technischen Regel DIN 15905-5 (Oktober 1989) "Tontechnik in Theatern und Mehrzweckhallen; Maßnahmen zur Vermeidung einer Gehörgefährdung des Publikums durch hohe Schalldruckpegel bei Lautsprecherwiedergabe" als wichtige technische Eingriffsnorm Einfluss genommen.

Allgemeine Forderungen insbesondere hinsichtlich eines rücksichtsvollen Verhaltens und des Schutzes der Nachtruhe, z. B. bei Volksfesten und Motorsportveranstaltungen sind enthalten in §§ 3 und 10 des Landesimmissionsschutzgesetzes.

Für Freizeit-Anlagen gelten die Freizeitlärm-Richtlinie (Anhang B der Leitlinie des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung zur Ermittlung, Beurteilung und Verminderung von Geräuschemissionen (siehe auch Frage 55) und die Sportanlagenlärmschutz-Verordnung (18. BImSchV).

I Lärmschutzpolitik

60. Welchen Stellenwert hat der Lärmschutz in der brandenburgischen Umwelt-, Verkehrs- und Gesundheitspolitik gegenwärtig inne?

Der Lärmschutz hat einen hohen Stellenwert in der Umwelt-, Verkehrs- und Gesundheitspolitik des Landes Brandenburg.

In der Verkehrspolitik besteht eine wesentliche Aufgabe in den Zulassungsverfahren insbesondere darin, durch die Anordnung geeigneter Schutzmaßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass die Lärmbelastung, die von Verkehrsträgern ausgeht, soweit minimiert wird, dass keine Gesundheitsbeeinträchtigungen bzw. Gesundheitsgefährdungen eintreten.

Auch die durch das Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung geförderten und mit der fachlichen Begleitung des Landesumweltamtes Brandenburg in 57 Gemeinden Brandenburgs erarbeiteten Lärminderungspläne sind Ausdruck des hohen Stellenwertes, den der Lärmschutz, insbesondere als Teil des stadt- und umweltverträglichen Verkehrs hat.

Bei den diesjährigen "Fachtagungen zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen im Land Brandenburg" wurde wegen des hohen Stellenwertes des Lärmschutzes auf Vorschlag des Landesinstituts für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin die "Erhaltung des Hörvermögens der Kinder und Jugendlichen" als eines von 10 vorrangigen Gesundheitszielen aufgenommen. Für die Umsetzung dieses Ziels werden die Erfahrungen aus dem Präventionsprojekt "Gehörschutz für Jugendliche" eine gute Basis bieten.

61. Worin bestehen die zukünftigen Ziele und Schwerpunkte in der Lärmschutzpolitik der Landesregierung?

Ziel der Anstrengungen der Landesregierung ist, die Zahl der lärmbeeinträchtigten Bürger dauerhaft zu senken und somit eine höhere Lebensqualität und Gesundheitsschutz zu erreichen. Deshalb sind vorbeugender Lärmschutz in der Bauleitplanung und gegenseitige Rücksichtnahme bei der Zulassung von Vorhaben wichtige zu berücksichtigende Gesichtspunkte.

Das Ziel ist somit die schrittweise Minderung der Lärmbelastung, insbesondere die Reduzierung der Zahl der Betroffenen, die einem Beurteilungspegel > 65 dB(A) ausgesetzt sind.

Das geeignetste Instrument zur Erreichung dieses Zieles ist die Lärmminierungsplanung einschließlich ihrer Umsetzung.

Notwendig wäre allerdings eine Erhöhung ihrer Wirksamkeit, z. B. durch

- eine Herabsetzung des Eigenanteils der Gemeinden bei Inanspruchnahme der Fördermöglichkeiten bei der Förderung zur Umsetzung von Lärmminierungsmaßnahmen (Richtlinie über die Gewährung von Finanzhilfen des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg für Vorhaben des Immissionsschutzes und zur Begrenzung energiebedingter Umweltbelastungen – (Immissionsschutz-Förderrichtlinie)),
- eine Öffnung der Lärmminierungsplanung hin zum umweltfreundlichen Verkehr, u. a. durch die Prüfung einer möglichen Verknüpfung von Maßnahmen zur Lärmminierung mit solchen zur Luftreinhaltung,
- grundhaften Ausbau sowie die Erneuerung von Fahrbahndecken in den Ortsdurchfahrten und
- innerörtliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die geschwindigkeits- und lärmminierend wirken (s. "Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Brandenburg", Runderlass des MSWV Nr. 2/2000 v. 20.01.2000)

Weiterhin wirkt u. a. im Rahmen der Aufsicht in den Betrieben und Einrichtungen sowie der Marktaufsicht (im Sinne des technischen Verbraucherschutzes) die Arbeitsschutzverwaltung entsprechend dem Minimierungsgebot für Lärm auf eine weitere Zurückdrängung der Lärmexpositionen am Arbeitsplatz hin.

62. Was hat die Landesregierung zur Erarbeitung eines Lärmschutzkonzeptes für das Land Brandenburg getan?

Ein geschlossenes Konzept des Lärmschutzes, die verschiedenen Lärmquellen und die unterschiedlichen Handlungsebenen betreffend, existiert nicht.

Die Aufgabe "Lärmschutz" wurde rechtzeitig in die Richtlinienggebung der für die Vorsorge und Umsetzung zuständigen Ministerien integriert.

Dies ist z. B. geschehen, in dem der Ansatz der Lärminderung im Straßenwesen in den Technischen Regelwerken BEATE für die Anlage von Erschließungsstraßen und im OD-Leitfaden Brandenburg 2001 für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten im Land Brandenburg berücksichtigt wurde.

Für die Umsetzung der Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG hat die Landesregierung Brandenburg eine abgestimmte Strategie erarbeitet, die kontinuierlich verfolgt wird. Die Vorgehensweise wurde im Jahre 1995 in einem gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Straßenwesen, Wohnungsbau und Verkehr, des Ministeriums des Innern und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung festgeschrieben (Gemeinsamer Runderlass zur Durchführung des § 47a des BImSchG – Aufstellung von Lärminderungsplänen –).

Die Lärminderungsplanung ist ein wichtiger integrativer Bestandteil bei der Flächennutzungsplanung, den Verkehrsentwicklungsplänen und den Stadtentwicklungsplänen der Kommunen.

Durch Kumulierung der investiven Maßnahmen wurden die Umsetzungsmöglichkeiten auch kostenseitig optimiert.

Der Grundbaustein war das Programm der Modellstädte, wo nach der Analyse der Probleme in den Städten die Brandenburger Spezifik der Kommunen erfasst wurde, damit die Handlungsmöglichkeiten der Landesregierung Brandenburg zielgerichtet eingesetzt werden konnten und können.

Als weiterer Schritt wurde die Lärminderungsplanung sowie deren Umsetzung für das Land Brandenburg in die Immissionsschutz-Förderrichtlinie eingebunden. Bis heute wurden 57 Städte und Gemeinden gefördert. Diese Kommunen erarbeiten gemäß § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen Lärminderungsplan. Davon erfolgt bereits in 48 Kommunen die Umsetzung der Maßnahmepläne aus den erstellten kommunalen Lärminderungsplänen. Dies ist im Land Brandenburg ein wichtiger Beitrag zur Lärmreduzierung und damit zum Gesundheitsschutz.

Mit der Lärminderungsplanung wird vor allem dem Hauptverursacher des Lärms, dem Straßenlärm, begegnet.

Beim Gewerbelärm hat die Landesregierung als einziges Bundesland einen förmlichen Erlass zur Umsetzung der Musterverwaltungsvorschrift des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) als "Leitlinie zur Ermittlung, Beurteilung und Verminderung von Geräuschimmissionen" in Kraft gesetzt, womit gerade in den vordringlichen Genehmigungsverfahren eindeutige Rahmenbedingungen gesetzt wurden.

Auch nach der Novellierung der TA Lärm, die wichtige Bausteine der Geräuschleitlinie enthält, sieht die Landesregierung Brandenburg unverändert

die Notwendigkeit, an Grundregelungen des Erlasses festzuhalten, wie z. B. zur Regelung des Freizeitlärms oder zur Regelung des Gewerbelärm durch Nutzung der Lärmkontingentierung von Gewerbeflächen im Rahmen der Bauleitplanung.

Zum Schienenverkehrslärm, der gerade in städtischen Bereichen problembehaftet ist – vor allem auch infolge des Ausbaus des Schienenwegenetzes der Projekte Deutsche Einheit – wurden die von der Landesregierung Brandenburg angeregten gemeinsam mit den Städten angestrebten Lärmschutzmaßnahmen realisiert, was wesentlich zur innerstädtischen Entwicklung beigetragen hat.

Zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Fluglärm werden neben dem Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) in den Regionalplänen auch für wichtige Landeplätze Planungszonen ausgewiesen, um die Probleme des Lärmschutzes sachgerecht lösen zu können.

Im Hinblick auf die Reduzierung der vom Flugbetrieb ausgehenden Lärmbelastung hat sich die Luftfahrtbehörde erfolgreich dafür eingesetzt, dass bei den Landeentgelten eine lärmabhängige Spreizung (laute Flugzeuge zahlen deutlich höhere Landeentgelte als leisere Flugzeuge) vorgenommen wird, um den Luftverkehrsgesellschaften wirtschaftliche Anreize zu bieten, lärmärmere Flugzeuge einzusetzen.

Die Landesregierung Brandenburg misst insbesondere dem planerisch erzielbaren und vorsorgenden Lärmschutz eine hohe Bedeutung bei. Dem Entstehen von Konflikten zwischen wirtschaftlichen Tätigkeiten und Freizeitaktivitäten auf der einen sowie gesundem Wohnen auf der anderen Seite wird entsprechend entgegengewirkt.

63. Welche Position vertritt die Landesregierung zur Forderung nach einem Ruheschutz-Gesetz? Welche Regelungen sollte ein solches Gesetz beinhalten?

Der Begriff des "Ruheschutz-Gesetzes" ist kein eingeführter Begriff des Immissionsschutzrechts, da es bislang weder ein "Ruheschutz-Gesetz" gibt, noch ein solches Gegenstand aktueller rechtswissenschaftlicher oder politischer Diskussion bildet. Bekannt ist, dass der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) die Forderung nach einem "Ruheschutz-Gesetz" zum Internationalen Tag der Ruhe am 25. April 2001 erhoben hat. Er begründet dies auf seiner aktuellen Internetseite (www.bund.net/lab/reddot2/verkehr_1399.htm) mit der bisherigen Unterbewertung der von Lärm ausgehenden Gefahren.

Als mögliche Inhalte einer solchen Neuregelung werden genannt u. a. die "Vermeidung akustischen Abfalls" (Einführung produktspezifischer Emissionsnormen), Vorrang des aktiven vor dem passiven Schallschutz, Gleichbehandlung von Lärmquellen, gesetzlich verankerter Sanierungsanspruch für den von Verkehrswegen ausgehenden Lärm, ein Mindestmaß gesetzlich

geschützter Ruhe und eine Gesetzesprüfung auf ihre Ruheverträglichkeit. Gleichmaßen wird die Gesamtbetrachtung von Lärmquellen gefordert sowie die Umsetzung der Empfehlungen des Sachverständigenrats für Umweltfragen.

Der Gesetzgeber hat den Schutz der Ruhe durch Abwehr gegen bzw. Vorsorge vor Lärm in vielfältigen Rechtsvorschriften, namentlich im Bundes-Immissionsschutzgesetz mit seinen Durchführungsvorschriften (z. B. 18. BImSchV, 32. BImSchV, TA Lärm), verankert.

Das Land Brandenburg hat von seinen gesetzgeberischen Spielräumen bereits 1992 durch das Landesimmissionsschutzgesetz – LImSchG – Gebrauch gemacht (Landesimmissionsschutzgesetz i. d. F. der Bekanntmachung v. 22.7.1999, zuletzt geänd. durch Gesetz v. 25.6.2000, GVBl. I S. 90/100 – vorm. Vorschaltgesetz zum Immissionsschutz).

Dem Lärmschutz dienen eine Vielzahl von Regelungen des Landesimmissionsschutzrechts. Zu nennen ist die allgemeine verhaltensbezogene Grundpflicht zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 LImSchG), die Tierhalterpflicht zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 2 LImSchG), das Verbot lärmerzeugende Motoren unnötig an- oder laufen zu lassen wie auch das Verbot motorisierter Wassergegeräte wie z. B. Wasserkatzen und Schneefahrzeuge (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 und 2 LImSchG), das Verbot mit Ausnahmezulassungsmöglichkeit für Sportveranstaltungen mit Verbrennungsmotoren (§ 3 Abs. 6 LImSchG) sowie andere öffentliche Veranstaltungen wie etwa Jahrmärkte, von denen erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind (§ 3 Abs. 6 Satz 1 und 2 LImSchG). Weitere Lärmschutzregelungen enthält der Abschnitt III des Landesimmissionsschutzgesetzes unter dem Titel "Schutz der Ruhe" mit einer Bestimmung zum Schutz der Nachtruhe von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr (§ 10 LImSchG), einer Regelung zur Benutzung von Tongeräten (§ 11 LImSchG), zum Abbrennen von Feuerwerken (§ 12 LImSchG), schließlich existiert eine Ermächtigung für den Umweltminister zu weiteren besonderen Ruheschutzbestimmungen (§ 13 LImSchG). Für bundesrechtlich nicht genehmigungsbedürftige Anlagen gilt im übrigen der Vorsorgegrundsatz (§ 3 Abs. 5 LImSchG), der damit die bundesrechtlichen Vorschriften ergänzt.

Aus dem Vorgenannten ist ersichtlich, dass bereits eine Vielzahl von Gesetzen zum Schutz der Ruhe bzw. dem Schutz vor Lärm dient. Daher bedarf es jedenfalls keines neuen Gesetzes, um die durch den BUND für ein Ruheschutz-Gesetz genannten Regelungsgegenstände zu verankern.

Wegen der erhobenen weitergehenden Forderungen zum Ruheschutz im einzelnen bedürfen diese zum Teil der Konkretisierung und liegen nicht in der Kompetenz des Landesgesetzgebers (z. B. EU-rechtliche Produktnormen).

- 64. Wie bewertet die Landesregierung den Vorschlag zur Neufassung der Lärmgesetzgebung, der im Mai 2001 durch die Verkehrsministerkonferenz vorgelegt wurde?**

Durch den Deutschen Bundestag wurde die Bundesregierung 1998 aufgefordert, Vorschläge für Verbesserungen im Bereich des Schutzes vor Fluglärm vorzulegen.

Die Landesregierung Brandenburg teilt die Auffassung des Deutschen Bundestages, dass das derzeitige Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm durch zu hohe Grenzwerte insbesondere für die Bauleitplanung inzwischen weitgehend wirkungslos ist.

Die Landesregierung Brandenburg unterstützt die Bestrebungen, das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm mit deutlich verbesserten Schutzzielen zu versehen und den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu verbessern.

65. Inwieweit richtet die Landesregierung ihre Politik auf das vom Rat der Sachverständigen für Umweltfragen formulierte Nahziel im Lärmschutz – den kritischen Wert für erhebliche Belastungen von 65 dB (A) möglichst nicht mehr zu überschreiten – aus?

Die vom Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) formulierten Ziele stellen Handlungsempfehlungen für die Politik dar.

Zielstellungen des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen müssen zunächst in nationalen Gesetzen Niederschlag und haushaltsrechtliche Berücksichtigung finden.

Die Landesregierung Brandenburg befürwortet die formulierten Ziele. In ihrer konkreten Lärmschutzpolitik orientiert sie sich an bestehenden Gesetzen sowie an der aktuellen Rechtsprechung.

Große Initiativen hat die Landesregierung Brandenburg in der Lärmminierungsplanung und deren Umsetzung entwickelt, um die Erreichung der formulierten Qualitätsziele anzustreben.

66. Welche verkehrs- und haushaltspolitischen Konsequenzen würden sich aus der Verfolgung des vom Rat formulierten Nahziels im Lärmschutz für das Land Brandenburg ergeben?

Derartige Konsequenzen sind im Detail bisher nicht herausgearbeitet worden. (siehe auch Frage 65)

Die Verkehrsentwicklungsplanung wird zunehmend verbunden mit der Lärmminierungsplanung, womit sie auf einen stadt- und umweltfreundlichen Verkehr orientiert. Diese Orientierung ist ein langfristiger Prozess, der nur konsequent fortgesetzt werden kann durch eine dauernde Förderung der Gemeinden bei der Umsetzung von Maßnahmen.

67. Welche Konsequenzen hat die Landesregierung aus der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Verkehrslärm gezogen?

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm muss zunächst in nationales Recht umgesetzt werden. Konkrete Aussagen über mögliche Konsequenzen lassen sich erst nach Abschluss der Umsetzung treffen.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet zunächst insbesondere zu zwei Aufgaben:

- Aufstellung von Lärmkarten
- Erarbeitung und Umsetzung von Aktionsplänen.

Zur Aufstellung von Lärmkarten laufen in der Landesregierung Brandenburg vorbereitende Arbeiten, z. B. hinsichtlich der Feststellung der Gebiete, über die der EU Bericht erstattet werden muss und über die Tauglichkeit vorhandener Schallimmissionspläne für die Berichterstattung.

Aktionspläne müssen (wie die Maßnahmepläne in der bisherigen Lärmminierungsplanung) erstellt werden. Die Aufgabe des Landes Brandenburg besteht darin, durch entsprechende Förderung die Umsetzung der Aktionspläne zu ermöglichen.

68. Inwieweit erfolgt im Bereich der Lärmschutzpolitik Brandenburgs eine Abstimmung mit dem Land Berlin, in welchem eine Verordnung zur Bekämpfung des Lärms Anwendung findet?

Die in Brandenburg in allgemeiner Form zu klärenden Probleme des Immissionsschutzrechts, zu denen auch solche des Lärmschutzes zählen, werden auf Arbeitsebene eng mit den Verwaltungsvertretern des Landes Berlin abgestimmt. Dies geschieht insbesondere durch regelmäßige Zusammenkünfte der brandenburgischen Immissionsschutzverwaltung, zu denen auch der betreffende Berliner Vertreter eingeladen ist.

Im übrigen diene die Lärmbekämpfungsverordnung des Landes Berlin (fortgeschriebene Verordnung zur Bekämpfung des Lärms i. d. F. v. 6.7.1994, GVBl. S. 231 – LärmVO) im Jahre 1992 als einer von mehreren Orientierungspunkten bei der Erarbeitung des Landesimmissionsschutzgesetzes für das Land Brandenburg (damals Vorschaltgesetz zum Immissionsschutz v. 3.3.1992, GVBl. I S. 78, nunmehr Landesimmissionsschutzgesetz i. d. F. der Bekanntmachung v. 22.7.1999, GVBl. I S. 386, zuletzt geänd. durch Gesetz v. zuletzt geänd. durch Gesetz v. 25.6.2000, GVBl. I S. 90/100). Mit Ausnahme der Ruhezeitenregelung (§ 2 LärmVO) vermittelt das Brandenburgische Landesimmissionsschutzgesetz praktisch das gleiche Lärmschutzniveau, enthält allerdings außerhalb des Lärmschutzes weitere Regelungsbereiche (siehe hierzu bereits oben die Antwort zu Frage 63). – Umgekehrt wurde in jüngerer Vergangenheit von Seiten der Berliner Verwaltung der Text des Brandenburgischen Landesimmissionsschutzgesetzes erbeten, weil nunmehr auch im Land Berlin die Idee existiert, ein Landesimmissions-

schutzgesetz zu schaffen.

69. Welchen Stellenwert hat der Lärmschutz bei der gesundheitsmedizinischen Aufklärung?

Die Aufklärung über mögliche gesundheitsgefährdende Einflüsse aus der Umwelt hat einen hohen Stellenwert. Die Vermeidung von schädigenden Einflüssen ist die beste Gesundheitsvorsorge. Dies bezieht sich auch auf den Schutz vor Lärm.

Der Entwicklung des Lärmbewusstseins der Bürger kommt eine wesentliche Bedeutung zu.

Aufklärung ist insbesondere da angezeigt, wo sich Jugendliche einem hohen Risiko durch überlauten Musikkonsum aussetzen.

Die personellen Kapazitäten sind allerdings eng bemessen, so dass der notwendige Aufwand für eine sachgerechte Aufklärung nicht immer zur Verfügung steht.

70. Inwieweit hat die Landesregierung Einfluss darauf genommen, dass das Thema Lärm in den Rahmenplan der Schulen aufgenommen wird bzw. durch welche Anregungen unterstützt sie die Vermittlung von Lärmschutz an den Schulen?

In den gültigen Rahmenlehrplan für das Fach Physik ist das Thema Lärm in Verbindung auch mit dem Fach Biologie eingebunden. Dies trifft sowohl auf den Grundschulbereich als auch die Sekundärstufe 1 zu.

Zu den Qualifikationserwartungen zum Abschluss der Jahrgangsstufe 10 gehört für den Rahmenlehrplan Physik, dass die Schüler "Nutzungsmöglichkeiten physikalischer Erkenntnisse in der Technik sowie Gefahren des möglichen Missbrauchs oder der unreflektierten Nutzung physikalischer Erkenntnisse für Mensch und Natur weitgehend einschätzen" können, "sich den Normen... des vorbeugenden gesundheits- und Arbeitsschutzes entsprechend verhalten" lernen.

Konkret wird beim Thema "Informationsübertragung mithilfe von Schwingungen und Wellen" bei der Behandlung von Schall und Schallquellen der ausdrückliche Bezug zu den menschlichen Stimm- und Hörorganen gefordert.

Im Zusammenhang mit den "Wellenphänomenen" und dem Arbeitsfeld "Physik und Medizin" werden Überschallgeschwindigkeit, Lärmprobleme und Lärmschutz behandelt.

Entsprechend der Schulgesetzgebung im Land Brandenburg ist die Ebene der "Übergreifenden Themenkomplexe" für die Unterrichtsarbeit an den Schulen aller Schulstufen verpflichtend. Die Behandlung von Lärm und

Lärmschutz erfolgt demnach im übergreifenden Themenkomplex "Gesundheit und jugendliche Lebenswelt".

Die Lehrer werden durch Fortbildungsmaßnahmen und Handreichungen bei der Unterrichtsgestaltung zu dem Thema unterstützt. In der ergänzenden Handreichung zu dem Thema "Gesundheit und jugendliche Lebenswelt" wird u. a. auf Gesundheitsrisiken und ihre Bewältigung in den verschiedenen Umweltbereichen bei Lärm auf Musik- und Verkehrslärm, gesundheitliche Auswirkungen, Audiometrie, Musikhörgewohnheiten, Lärmschutzrecht, Lärmschutztechnik Schall und Töne eingegangen.

Auch über die Fachberaterinnen und Fachberater für den übergreifenden Themenkomplex "Gesundheit und jugendliche Lebenswelt" sowie über die Kontaktlehrkräfte an den Schulen werden Informationen zu dem Thema wie z. B. zum Aktionstag gegen Lärm gegeben.

71. Wie bewertet die Landesregierung das Lärmbewusstsein der Bevölkerung im Land Brandenburg, das heißt, die Bereitschaft zu Verhaltensänderungen mit dem Ziel der Vermeidung bzw. Verringerung von Lärm allgemein und in den einzelnen Bereichen Straßenverkehr, Flugverkehr und Freizeit?

Aus der Umfrage zum Umweltbewusstsein in Deutschland 2002 geht hervor, dass der Bereich Mobilität und Verkehr nach besonderer Aufmerksamkeit verlangt. In diesem Bereich wird die Diskrepanz zwischen Wissen und eigenem Verhalten besonders groß.

Obwohl der Straßenverkehr in der Bevölkerungsumfrage als das größte Umweltproblem benannt wird, vor allem von denjenigen, die an vielbefahrenen Straßen wohnen, scheint sich keine Trendwende zu anderen Mobilitätsformen abzuzeichnen.

Mögliche umweltpolitische Maßnahmen und Initiativen wie der Ausbau von öffentlichem Personennahverkehr und Radnetzen, die Errichtung verkehrsberuhigter Zonen sowie die Einrichtung eines autofreien Tages finden große Zustimmung. 77% der Befragten sind "sehr dafür" oder "eher dafür", dass Fußgängern mehr Platz zum Flanieren zur Verfügung steht; 67 % sind dafür, dass Straßen für den Fahrradverkehr reserviert werden und 65 % befürworten, dass die Innenstädte weitgehend für den Autoverkehr gesperrt werden.

Ihr Verhalten zu ändern, also der Verzicht auf PKW-Fahrten, der Umstieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), mehr zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren, können sich jedoch nur ca. 20 – 40 % der Befragten vorstellen, selbst wenn die Benzinpreise sich verdoppeln würden.

Die ambivalente Situation zwischen dem, was die Mehrheit wünscht und dem, was sie bereit ist dafür zu tun, führt dazu, dass die Durchsetzungsfähigkeit von freiwilligen Maßnahmen von den jeweiligen Bedingungen vor Ort und dem konkreten Zugewinn der Betroffenen abhängig ist.

72. Was unternimmt die Landesregierung in ihrer Öffentlichkeitsarbeit, um in der Bevölkerung das Lärmbewusstsein und die Bereitschaft zur Lärmvermeidung bzw. Lärminderung zu verbessern?

Die Landesregierung Brandenburg nimmt durch verschiedene Publikationen und Aktionen direkt und indirekt Einfluss auf lärmverursachendes Verhalten der Bevölkerung:

- Herausgabe (MSWV, MLUR) der "Städtebaulichen Lärmfibel" als Dienstleistung für die Bauleitplanung, 2001
<http://www.brandenburg.de/land/mlur/i/lrmfibel.pdf>
- "Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Brandenburg", Runderlass des MSWV Nr. 2/2000 v. 20.01.2000 (geschwindigkeits- und lärm mindernde Maßnahmen in Ortsdurchfahrten)
- Herausgabe (MLUR) der Bürgerinformation zum Lärmschutz "Wer leise lebt – lebt besser" (Beispiele, Hinweise, Verordnungen, Gesetze und Adressen), 2000
- "Gemeinsamer Runderlass des MLUR, MI und MSWV zur Durchführung des § 47a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes v. 16.06.1995" (Lärminderungsplanung)
- Veröffentlichung eines Berichts über die Mitwirkungsmöglichkeiten der Fluglärmkommission des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld in einer der ersten Ausgaben der Broschüre "MSWV – Aktuell"
- Information interessierter Flughafenanlieger des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld über Lärmbelastungen und Messmethoden bei Fluglärm im Rahmen der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung 2002
- zum Thema Fluglärm des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld erfolgen durch das Umweltbüro der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH regelmäßige monatliche Auswertungen, öffentliche Anfragen werden dort in Zusammenarbeit mit der Pressestelle des Flughafenbetreibers beantwortet
- Die Arbeitsschutzverwaltung nutzt aktiv aktuelle Anlässe wie die Europäische Woche für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit oder den Internationalen Aktionstag gegen Lärm für öffentlichkeitswirksame Maßnahmen (Informationen über Presse, Rundfunk, Fernsehen, Internet, Fortbildungsveranstaltungen, Multiplikatorenseminare mit Verbänden, Kammern, Innungen) zu Aufklärung über Gesundheitsgefahren durch Lärm.
- Zur Aufklärung über das lärmbedingte Gehörschadensrisiko wurde vom Landesinstitut für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin das Faltblatt "Laut ist out – Schütze dein Gehör" publiziert, das auch per Internet verfügbar ist (<http://bb.osha.de/publications/merkbll/laermfaltbl.pdf>)
- Für die Auswahl und den Einsatz leiser Maschinen soll mit einem Merkblatt über die Kennzeichnung entsprechend der jetzt gültigen Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) informiert werden. Das Merkblatt wird von der Arbeitsschutzverwaltung als der für die Marktaufsicht zuständigen Behörde vorbereitet.
- Mitarbeiter des Landesumweltamtes Brandenburg treten auf in Bürgerversammlungen, die in den Gemeinden zur Lärminderungsplanung, zum Prozess Agenda 21 oder zu speziellen Verkehrsproblemen stattfinden, und auch in Fachveranstaltungen.
Aktuelle Anlässe wie die Europäische Woche für Sicherheit und Gesund-

heitsschutz bei der Arbeit oder der Internationale Aktionstag gegen Lärm werden für öffentlichkeitswirksame Maßnahmen (Informationen über Presse, Rundfunk, Fernsehen, Internet, Fortbildungsveranstaltungen, Multiplikatorenseminare mit Verbänden, Kammern, Innungen) zu Aufklärung über Gesundheitsgefahren durch Lärm werden aktiv genutzt.

73. In welchen Gemeinden ist die Erstellung und Realisierung von Lärm-minderungsplänen für Wohngebiete und andere schutzwürdige Gebiete am weitesten fortgeschritten; in welchen Gemeinden besteht Nachholbedarf?

Unter den 48 Kommunen, die mit der Umsetzung der Lärm-minderungsplanung anhand konkreter Projekte und Maßnahmen begonnen haben, gibt es viele, in denen für konkrete Problemsituationen Besonderes realisiert wurde.

Nachholbedarf i. S. von Handlungsdruck zur Fortführung der Umsetzung der Lärm-minderungsplanung besteht in den Kommunen weiterhin und insbesondere in den 9 Kommunen, die zwar eine Lärm-minderungsplanung begonnen haben, wo aber die Umsetzung bisher nicht in Angriff genommen wurde. Die vollständige Umsetzung der Lärm-minderungsplanung ist in keiner Kommune abgeschlossen.

74. Durch welche Maßnahmen unterstützt die Landesregierung Kommunen bei der Erstellung von Lärmstudien bzw. entsprechenden Lärm-minderungsplänen und worin sieht sie die größten Hemmnisse?

Die Landesregierung Brandenburg unterstützt die Kommunen bei der Erstellung von Lärm-minderungsplänen im unmittelbarem Zusammenhang mit investiven Maßnahmen über die "Förderrichtlinie für Vorhaben des Immissionsschutzes und zur Begrenzung energiebedingter Umweltbelastungen" im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Als Hemmnis hat sich in den letzten Jahren aufgrund der angespannten Finanzlage in den Kommunen die 50%ige Komplementärfinanzierung der Fördermaßnahmen gezeigt. Durch einen höheren Fördersatz wären die Kommunen eher in der Lage, die erforderlichen Maßnahmen zur Lärm-minderung zeitnäher und zielgenauer umzusetzen.

Darüber hinaus leistet das Landesumweltamt Brandenburg nach wie vor fachliche Unterstützung sowohl bei der Erarbeitung von Schallimmissionsplänen als auch bei der Begleitung des eigentlichen Planungsprozesses der Lärm-minderungsplanung. Ein großes Hemmnis dabei stellen (in Anbetracht oftmals "unpopulärer", den Straßenverkehr einschränkender Maßnahmen) die heftig widerstreitenden Interessen in den Gemeindeverwaltungen dar. Hier ist eine fach- und zielgerechte Moderation hilfreich.

75. Welchen Stellenwert bei der Lärminderung wird zukünftig die Erschließung der Möglichkeiten des technischen Fortschritts einschließlich entsprechender Schallschutzprogramme erhalten?

Schallschutzprogramme umfassen in der Regel aktiven Schutz durch Lärmschutzwände und passiven Schutz durch Schallschutzfenster. Sie besitzen einen hohen Stellenwert um das Ziel, Lärmbelastungen über 65 dB(A) zu vermeiden, zu erreichen.

Einen gleichen Stellenwert hat die zeitnahe und vollständige Umsetzung des technischen Fortschritts. Die konstruktiven Details, wie Flugzeuge, Eisenbahnen, LKW um 10 dB leiser gemacht werden können, sind bekannt und befinden sich in einer ständigen Fortentwicklung. Der Forschungsverbund "leiser Verkehr" ist hierfür ein lebhaftes Beispiel.

76. Mit welchen über die gesetzlichen Verpflichtungen und Standards hinausgehenden Maßnahmen der Lärmschutzpolitik wird der besonderen Lärmempfindlichkeit von Kranken und Kindern Rechnung getragen?

Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes schreibt Immissionsgrenzwerte für verschiedene bauliche Nutzungsarten vor.

Dabei sind für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime mit 57 dB(A) für den Tag und 47 dB(A) für die Nacht niedrigere Werte, als in allgemeinen Wohngebieten einzuhalten. In der städtebaulichen Planung der Kommunen besteht die Möglichkeit, Krankenhäuser, Kinder- und Alteneinrichtungen in Sondergebiete zu legen, für die ein besonderer Schutzanspruch erhoben werden kann.

77. In welcher Höhe waren in den Jahren 2000, 2001 und 2002 Haushaltsmittel des Landes für Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen?

Gesonderte Förderprogramme zum Lärmschutz existieren im Bereich des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr nicht. Haushaltsmittel nur für diesen Zweck sind nicht veranschlagt.

Im Bereich des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung bietet sich folgendes Bild:

Die Ausgaben für kommunalen Lärmschutz im Rahmen der Förderrichtlinie Immissionsschutz waren Bestandteil des Landeshaushaltes in den Jahren 2000 bis 2002

Ansätze (einschließlich EFRE):

2000: 4.6 Mio. DM	davon für Lärmschutz geplant	rd. 2 Mio. DM
2001: 5.3 Mio. DM	—"–	rd. 2.5 Mio. DM

2002: 2.5 Mio. €

–"–

rd. 1.2 Mio. €

Neben Lärmschutz sind weitere Fördergegenstände des Immissions- und Klimaschutzes (Luftreinhaltung, Maßnahmen zur Ressourcenschonung, Klimaschutz) an der gleichen Stelle im Landeshaushalt enthalten. Die Planung zur Aufteilung der Landeshaushaltsmittel wurde angesichts der politischen Notwendigkeiten und umweltseitigen Erfordernisse von Jahr zu Jahr neu gestaltet.

78. Wie ist der Stand der Bewilligung und Ausschöpfung der für den Lärmschutz eingeplanten Haushaltsmittel in den Jahren 2000, 2001 und 2002 und wie bewertet die Landesregierung diesen?

Gesonderte Förderprogramme zum Lärmschutz existieren im Bereich des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr nicht. Haushaltsmittel nur für diesen Zweck sind nicht veranschlagt.

Im Bereich des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung bietet sich folgendes Bild:

Die Ausschöpfung der Haushaltsmittel für kommunale Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Förderrichtlinie Immissionsschutz beträgt

2000:	35 %
2001:	88 %
2002:	67 %
Durchschnitt:	62 %

Bewertung:

Die geringe Inanspruchnahme der Mittel erfolgte aufgrund fehlender Eigenmittel in den Kommunen. Eine schwierige Planung und damit geringere Ausschöpfung des Mitteleinsatzes ist auch durch mehrfache Haushaltssperren begründet. (siehe Antwort zur Teilfrage 22).

Korrekturblatt

zur Drucksache 3/6208

Antwort

der Landesregierung auf die Große Anfrage Nr. 60 der Fraktion der PDS
–Drucksache 3/5727 –

Lärmschutz

Die oben genannte Antwort der Landesregierung (Drucksache 3/6208) wird wie folgt berichtigt:

Auf der Seite 43 zu Frage 72 Anstrich 9 lautet die vollständige Internet-Adresse wie folgt:

(<http://bb.osha.de/publications/merkbl/laermfaltbl.pdf>)