

**Antwort auf eine Große Anfrage**  
– Drucksache 12/4308 –

Betr.: **Lärm als Umweltbelastung in Niedersachsen**

Wortlaut der Großen Anfrage der Fraktionen der SPD und der Grünen vom 17. 12. 1992

Nahezu alle Bürgerinnen und Bürger sind in irgendeiner Form vom Lärm betroffen. Viele können nicht mehr ruhig wohnen, schlafen oder arbeiten. Die Auswirkungen sind beträchtlich. Lärm bedeutet Stress und führt zur Entstehung von Herz-Kreislauf-Krankheiten. Die offenen und verdeckten Kosten der Lärmschäden gehen in Milliardenhöhe. Lärm ist sowohl ein Problem jeder Bürgerin und jedes Bürgers als auch ein wichtiges Problemfeld der Umwelt- und Sozialpolitik.

Niedersachsen ist nicht nur von der allgemein enormen Zunahme des Verkehrs, sondern zusätzlich von dem in die neuen Bundesländer fließenden Verkehr in besonderem Maße betroffen. Straßen- und Schienenverkehrslärm haben stellenweise tolerable Ausmaße weit überschritten und dies in einer Situation, wo Niedersachsen – wie kein anderes Bundesland – nach wie vor unter dem militärischen Lärm auf den größten Truppenübungsplätzen, unter Schießplätzen, Flugplätzen und einem Bombenabwurfplatz leidet.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

**I. Allgemeines**

1. Wie beurteilt sie die Entwicklung lärmbedingter Emissionen in Niedersachsen seit 1982? Haben sich in diesem Zeitraum wesentliche Veränderungen ergeben? Welches sind die häufigsten Lärmquellen, und wie verteilen sie sich nach Quellen und regional in Niedersachsen?
2. Welche Prognosen über das zukünftige Verkehrsaufkommen auf Straße und Schiene liegen der Landesregierung vor? In welchem Maße wird es dabei absehbar zu einer weiteren Zunahme der Lärmbelastung in Niedersachsen kommen?
3. Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse über die von Lärm verursachten gesundheitlichen Schäden beim Menschen liegen der Landesregierung vor?
4. Bestehen Unterschiede in der Lärmbelastung und deren Entwicklung zu anderen Bundesländern? Welche Konsequenzen wurden in anderen Bundesländern bereits gezogen?

**II. Straßenverkehr**

1. In welcher Form werden die Kommunen bei übergeordneten Verkehrskonzepten (Generalverkehrsplänen), in denen verkehrliche, städtebauliche und umweltbe-

- dingte Aspekte integriert betrachtet werden, von der Landesregierung beraten, und mit welchem Mitteleinsatz werden sie unterstützt?
2. Welche Konzepte gibt es zur Verkehrsberuhigung von Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen, und in welcher Form erhalten die Kommunen dabei Unterstützung von der Landesregierung?
  3. Wie ist der Stand der Bemühungen um Lärmsanierung an bestehenden Autobahnen und Bundesstraßen?
  4. Wie hoch sind die derzeitigen Aufwendungen für
    - a) Lärmschutzwände und -wälle und
    - b) Bezuschussung erhöhter baulicher Schalldämmung an besonders lärmbelasteten Straßen,jeweils aufgeschlüsselt für Straßen in der Baulast des Bundes, des Landes, der Kommunen?
  5. Wie hoch schätzt die Landesregierung das erforderliche Mittelvolumen und den zeitlichen Rahmen, wenn die 16. BImSchV auf Lärmsanierungsmaßnahmen für öffentliche Straßen ausgeweitet wird (aufgeschlüsselt für Straßen in der Baulast des Bundes, des Landes, der Kommunen)?
  6. Wie beurteilt sie die bisherigen Erfahrungen mit
    - Verkehrsberuhigungsmaßnahmen/Tempo 30 km/h in Wohngebieten,
    - Ausbau der Fahrradwege (Angaben über Umsteiger im innerstädtischen Bereich),
    - Zufahrtsbeschränkungen in Innenstädten und restriktive Parkplatzbewirtschaftung,
    - Ausbau des ÖPNV (Akzeptanz von Umweltfahrtscheinen, Job-Ticket etc.),
    - bestehende Park-and-Ride-Systeme,
    - LKW-Fahrbeschränkungen/Nachtfahrverbote/Tonnagebeschränkungen,
    - lärmarme Fahrbahnbeläge?
  7. Welche Möglichkeiten sieht sie, die Lärmbelastungen aus dem innerstädtischen Güterverteilungsverkehr zu vermindern durch
    - a) Güterverteilzentren,
    - b) durch Begrenzung auf geräuscharmen LKW-Verkehr?
  8. Welche Möglichkeiten sieht sie, LKW-Verkehr generell zu reduzieren oder zumindest dessen Anstieg zu stoppen?

### III. Schienenverkehr

1. Wo in Niedersachsen liegen an Bundesbahnstrecken und nicht bundeseigenen Eisenbahnstrecken die Schwerpunkte notwendiger Lärmschutz- und Lärmsanierungsmaßnahmen?
2. Wie ist der Stand der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen? Welche Initiative hat die Landesregierung ergriffen, den geplanten Einstieg des Bundes in die Lärmsanierung voranzutreiben?
3. Welche vorbeugenden/sanierenden Maßnahmen zur Schallemissionsminderung des besonders lärmintensiven Güterverkehrs werden von der Landesregierung unterstützt?

4. Welche Lärmschutzmaßnahmen sieht der Bundesverkehrswegeplan an Ausbau- und Neubaustrecken vor? Wird die Landesregierung Lärmschutzmaßnahmen auch an den in Niedersachsen gelegenen Ausbaustrecken nach dem Bundesverkehrswegeplan vorsehen, an denen kein erheblicher baulicher Eingriff i. S. der 16. BImSchV vorgenommen wird?
5. Welche Möglichkeiten der Lärmreduzierung gibt es direkt an den Fahrzeugen der Deutschen Bundesbahn (Roll- und Bremsgeräusche)?

#### IV. Flugverkehr

1. Wie hat sich die Lärmbelastung an den Linienflughäfen Bremen und Hannover-Langenhagen, den Militärflugplätzen Wittmundhafen, Upjever, Oldenburg und Ahlhorn sowie dem Bombenabwurfplatz Nordhorn-Range seit Festsetzung der Schutzbereiche gemäß Fluglärmschutzgesetz entwickelt? Wann genau wurde diese Entwicklung jeweils überprüft, warum wurden die Überprüfungsabstände von zunächst fünf, später zehn Jahren zum Teil nicht eingehalten, und wo ist ggf. eine Neufestsetzung der Schutzbereiche erforderlich geworden?
2. In welchem Umfang wird der bis zur Jahrtausendwende erwartete Anstieg des Passagieraufkommens auf den Linienflughäfen Bremen und Hannover-Langenhagen zu vermehrten Lärmbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner führen? Welche absehbare Ausdehnung werden dabei die Lärmschutzbereiche erreichen müssen, und wie beurteilt die Landesregierung in diesem Zusammenhang die kommunalen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden Stuhr und Langenhagen?
3. In welcher Weise gestaltet sich bisher die Zusammenarbeit zwischen den Landesregierungen in Niedersachsen und Bremen bezüglich der vom Linienflughafen in der Hansestadt ausgehenden Lärmbelastungen für niedersächsische Anwohnerinnen und Anwohner? Inwieweit lassen sich Lärmreduktionen durch eine aufeinander abgestimmte Planung der Verkehrsflughäfen Hannover, Bremen und Hamburg erreichen?
4. Wie viele zivile Flug- und Landeplätze gab es in den Jahren 1972, 1982 und 1992 in Niedersachsen jeweils? Wie viele Flugbewegungen wurden in diesen Jahren dort registriert, und wie hat sich im Verhältnis dazu die Lärmbelastung dort entwickelt?

#### V. Industrie- und Gewerbelärm

1. Wo in Niedersachsen liegen die Schwerpunkte besonders lärmbelasteter industrieller und gewerblicher Arbeitsplätze?
2. Wie beurteilt die Landesregierung die Auswirkungen der Dauerbeschallung auf die Beschäftigten im Handel mit Musik?
3. In welchem Maße investieren Industrie und Gewerbe in den Lärmemissionsschutz?
4. In welcher Weise kontrollieren die niedersächsischen Gewerbeaufsichtsämter bisher die Einhaltung der EG-Richtlinie zur Lärmarmut bei Maschinen (Maschinen-Lärminformations-Verordnung – 3. GSGV) innerhalb und außerhalb von Betrieben, und zu welchen Ergebnissen sind sie dabei gekommen?
5. Wie beurteilt sie die Möglichkeit der Einbeziehung von durch just-in-time-production verursachten Warteschleifen anliefernder Lastkraftwagen in die Ermittlung anlagenbedingter Emissionswerte?

## VI. Lärm im Sport- und Freizeitbereich

1. Wie beurteilt sie die Entwicklung lärmbedingter Emissionen im Sport- und Freizeitbereich („Sportplatz um die Ecke“)?
2. Sieht sie Handlungsbedarf, zum Schutz stehender und fließender Gewässer sowie des Wattenmeeres unter Berücksichtigung laufender Naturschutz-Landesprogramme die motorbetriebene Freizeitschifffahrt hinsichtlich verwendeter Bootsklassen und deren Schallemissionswerten etwa durch Benutzerverordnungen zu reglementieren? Wo geschieht dies, und wo gibt es entsprechende Initiativen von Kommunal- oder Mittelbehörden?
3. Mit der Ausbreitung bestimmter Sportarten zu Massensportarten, wie etwa beim Tennis, nehmen auch Beschwerden über den damit verbundenen Lärm von Anwohnern und Erholungssuchenden zu. Welche Lösungsmöglichkeiten verfolgt die Landesregierung zur Beilegung der dadurch entstehenden Konflikte?
4. In welchem Umfang haben die Schlepptests auf Segelflugplätzen in den letzten Jahren zugenommen, und mit welchen Regelungen werden die hier meistens an Wochenenden auftretenden Lärmbelastungen wirksam eingegrenzt?
5. Wie sieht sie das Problem bei Motorsportflugplätzen, insbesondere durch die stärkere Flugaktivität an Wochenenden und Feierabendstunden?
6. Wie sieht sie das Problem der Lärmemissionen bei Modellflugplätzen?
7. Besonders im ländlichen Raum haben sich in den letzten Jahren zunehmend Großdiskotheken angesiedelt. Der damit verbundene Lärm durch die Besucher und Besucherinnen und an- und abfahrende Fahrzeuge bringt erhebliche Lärmbelastungen für die Anwohner und Anwohnerinnen mit sich. Durch welche Maßnahmen wird sichergestellt, daß die Belange der Betroffenen in diesen Fällen ausreichend berücksichtigt werden?
8. Wie beurteilt sie das Problem der Lärmbelastung in Diskotheken
  - für die Besucherinnen und Besucher
  - für die Beschäftigten?
9. Wie stellt sich derzeit die Genehmigungspraxis für Automobilrennen und andere Motorsportveranstaltungen dar? Inwieweit wird das Kriterium Lärmbelastung bei Zulassung oder Versagung solcher Veranstaltungen mitberücksichtigt?

## VII. Militärische Lärmbelastung

1. Wie beurteilt die Landesregierung den militärischen Anteil (Schießlärm, Fluglärm, Panzerlärm, Straßenverkehrslärm, Lärm der Übungen außerhalb militärischer Übungsplätze) an der Lärmbelastung in Niedersachsen quantitativ und qualitativ?
2. Wie hat sich der Fluglärm in den 75-m-Tiefflugzonen in Niedersachsen in den letzten Jahren entwickelt? Sind die 75-m-Zonen öffentlich-rechtlich noch von Bestand? Welche konkreten Messungen liegen dazu vor?
3. Wie wird sich die Lärmbelastung durch Militärhubschrauber auch im Rahmen der Übungen außerhalb von Truppenübungsplätzen konkret entwickeln? Welche Zusagen gibt es von den Alliierten und der Bundeswehr?
4. Wie beurteilt die Landesregierung die Tatsache, daß abweichend vom zugrundeliegenden Befehl des Kommandierenden Generals der Luftwaffe aus dem Jahre 1990, „Fluglärmkommissionen“ an allen Flugplätzen der Bundeswehr, an denen Strahl-

- flugzeuge stationiert sind, zu bilden, diese (etwa in Upjever) ohne Beteiligung der Landesregierung eingerichtet worden sind?
5. Wie hat sich aus ihrer Sicht die Arbeit in der 1988 als Modellversuch eingerichteten Lärmschutzkommission am Militärflugplatz Wittmundhafen entwickelt? Welche konkreten Verbesserungen sind durch deren Arbeit erreicht worden?
  6. Welche Gründe stehen aus ihrer Sicht einer Novellierung des Luftverkehrsgesetzes entgegen, die analog zu Verkehrsflughäfen auch für Militärflugplätze mit Strahlflugbetrieb die Bildung von Lärmschutzkommissionen mit der in § 32 b LuftVG geregelten Zusammensetzung festschreibt? Ggf. wann wird die Landesregierung eine Bundesratsinitiative mit dieser Zielsetzung auf den Weg bringen?
  7. Welchen Einfluß hat sie bisher auf den Betrieb auf Militärflugplätzen ohne Strahlflugantrieb, und in welcher Weise hat sich die Zusammenarbeit mit der Bundeswehr bzw. den Alliierten an den betroffenen Standorten entwickelt? Ist es aus Sicht der Landesregierung sinnvoll, auch hier Kommissionen nach dem Vorbild von § 32 b LuftVG einzurichten?
  8. Wie beurteilt sie die immissionsschutzrechtliche Situation auf den in Niedersachsen gelegenen Truppenübungsplätzen von Bundeswehr und NATO? Welches ist der aktuelle Stand bei der Erfüllung der Anzeigepflicht und das Erfordernis von Änderungsgenehmigungen? Wie ist der Sachstand im Hinblick auf das anhängige Anzeigeverfahren gem. § 67 Abs. 2 BImSchG für die Übungsplätze Munster und Bergen?
  9. Welche Erkenntnisse liegen ihr vor über mögliche Auswirkungen des vor allem bei Schießübungen mit großkalibrigen Waffensystemen auftretenden Infraschalls auf den menschlichen Organismus? Zu welchen (Zwischen-)Ergebnissen ist die bereits Ende der 80er Jahre im Auftrag der EG-Kommission begonnene Untersuchung „Joint project on impulse noise“ gekommen?
  10. Welche Erklärung gibt es dafür, daß der 1985 gebildeten Lärmschutzkommission die Ergebnisse der Bestandsaufnahme des Militärlärms im Landkreis Soltau-Fallingb. bis heute nicht vorliegen? Wann wird das Lärmkataster hierfür vorliegen? Warum wurde die für November 1992 geplante Sitzung der Kommission erneut verschoben? Wer hat die Gründe dafür zu vertreten? Welche rechtlichen Einwirkungsmöglichkeiten hat hier das Land Niedersachsen? Ist hier eine Bundesratsinitiative geplant?

#### VIII. Rechtliche und planerische Maßnahmen

1. Für welche besonders belasteten Regionen in Niedersachsen gibt es Lärmkataster (Schallimmissionspläne), und in welcher Form werden diese auf Landes- und Kommunalebene umgesetzt? Ggf. welche Unterstützung erhalten entsprechende Privatinitiativen?
2. Welche Anstrengungen werden vom Land und den Kommunen zur Aufstellung von Lärminderungsplänen gem. § 47 a BImSchG unternommen?
3. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, das auch für Lärm geltende Vorsorgeprinzip vor schädlichen Umwelteinflüssen, das nach dem BImSchG nur für „genehmigungsbedürftige Anlagen“ gilt, auszuweiten?
4. Wie beurteilt sie die Entstehung von auch für Lärmschutzfragen (Grenzwerte, passive Schallschutzmaßnahmen etc.) häufig maßgeblichen VDI-Richtlinien? Wie viele und welche nicht-staatlichen Vertreter sind in den maßgeblichen Gremien zugegen, und welches Gewicht haben diese gegenüber denen aus Bundes- und Landesministerien?

5. In welcher Weise gedenkt sie die interessierte Öffentlichkeit zukünftig über die Entwicklung lärmbedingter Emissionen im Land regelmäßig zu unterrichten?
6. Welche Maßnahmen zu einer Lärminderung bzw. einer luftrechtlichen Steuerung des Sportflugverkehrs sind von seiten der Landesregierung geplant?
7. Welche Kenntnisse hat sie über die ökologischen und populationsbiologischen Auswirkungen von Fluglärm auf die Tier- und Vogelwelt? Welcher wissenschaftliche und rechtliche Handlungsbedarf ergibt sich aus diesen Kenntnissen?
8. Welche wesentlichen juristischen und tatsächlichen Unterschiede bestehen in den Handlungsmöglichkeiten der Kommunal- und Landesbehörden sowie der betroffenen Bürgerinnen und Bürger zwischen Militär und sonstigen Lärmemissionen? Sind politische Initiativen zur Veränderung geplant und wann werden diese vorliegen?

#### **Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Umweltministerium  
– 604 – 01425/5/5 – 1 –

Hannover, den 8. 2. 1993

Von allen Umweltbelastungen führt Lärm zur höchsten persönlichen Betroffenheit. Lärm erreicht viele Menschen in ihrer Wohnung oder in ihrem Wohnumfeld, wo sie sich von alltäglichem Streß erholen und entspannen wollen. Hierbei wird Lärm gerade dann besonders lästig empfunden, wenn das Erholungs- und Ruhebedürfnis am höchsten ist, in den Abend- oder Nachtstunden und am Wochenende. Viele Forschungsarbeiten belegen, daß die Lärmbelastung ein hohes gesundheitliches Risiko darstellt.

Vom Lärm betroffen sind besonders die sozial Schwachen, die Schichtarbeiter, die Kranken und Kinder; aber auch diejenigen, die wegen niedriger Mietkosten an Autobahnen, Eisenbahnen, in Einflug- oder Tiefflugschneisen oder in der Umgebung von militärischen Übungsplätzen wohnen.

Mühsame und zeitaufwendige Bemühungen, durch Änderung internationaler Normen oder EG-Richtlinien den Lärm an der Quelle zu mindern, werden durch die prognostizierte Zunahme des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs aufgezehrt; insgesamt ist mit einem weiteren Anstieg der Lärmbelastung zu rechnen.

Die Landesregierung sieht daher die Lärmschutzpolitik als einen wichtigen Bestandteil ihrer Umweltpolitik an. Zur Lärminderung wird sie sich vorrangig dafür einsetzen, daß

- in der Verkehrspolitik das Verursacherprinzip gilt, weil eine durchaus mögliche finanzielle Belastung der jeweiligen Verkehrssysteme mit ihren wahren Kosten (einschließlich der Umweltschäden) lärmmindernde Wirkung hat und damit auch Finanzierungs- und Gestaltungsspielraum für mehr und für einen besseren öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eröffnet und
- das Planungs- und Informationssystem Lärm ausgebaut wird, um in übersichtlicher Form raumbedeutsame Lärmbelastungsdaten in Planungsprozesse der Gebietskörperschaften gleichrangig einzubringen.

Dies vorangestellt, beantwortet die Landesregierung die Anfrage wie folgt:

Zu I.1:

Trotz vielfältiger Anstrengungen und Aktivitäten zur Lärmbekämpfung hat die Lärmbelastung der Bevölkerung in den letzten Jahren weiter zugenommen. Dies ist um so bedenklicher, als gerade durch Lärmeinwirkungen der einzelne in hohem Maße persönlich betroffen ist. So fühlt sich mittlerweile über die Hälfte der Bevölkerung durch Lärm belästigt.

Lärmbelästigungen sind deshalb besonders unangenehm, weil sich der Mensch an Lärm nicht gewöhnen kann. Lärm kann je nach dem Zeitpunkt und dem Ausmaß seiner Einwirkung Streß erzeugen oder zu gesundheitlichen Schäden führen. Dem Lärmschutz kommt daher eine wichtige Bedeutung zu.

Differenziert man nach den einzelnen Lärmursachen, so fühlen sich über zwei Drittel der Betroffenen vom Straßenverkehrslärm beeinträchtigt, beim Fluglärm ist es etwa die Hälfte, Wohn- und Freizeitlärm folgen mit einer Belastung von ca. 30 % und der industriell-gewerbliche Lärm mit ca. 20 %.

Der Straßenverkehrslärm tritt bei steter Zunahme des Verkehrs auch infolge der Wiedervereinigung in erheblichem Maße flächendeckend auf. Das gilt besonders in den Räumen Hannover – Braunschweig – Helmstedt und in dem früheren Zonenrandgebiet.

Auch außerhalb dieser Räume haben sich hohe Zunahmen der Verkehrsmengen auf dem Straßennetz in Niedersachsen ergeben. So betrug z.B. der Zuwachs auf dem Abschnitt Osnabrück–Bremen der BAB A 1 in der Zeit von 1982 bis 1992 etwa 60 %. Im Gegensatz dazu betrug der Zuwachs im Bundesdurchschnitt nur etwa 35 %.

Im zivilen Luftverkehr hat die Zahl der Flugbewegungen an den niedersächsischen Flugplätzen seit 1982 eine Steigerung von rd. 25 % erfahren. Allerdings konnte durch den vermehrten Einsatz von Flugzeugen mit moderner Technologie (neue Strahltriebwerke und Motoren, strömungsgünstige Bauweisen) sowie durch lärmmindernde Zulassungs- und Verkehrsvorschriften eine Reduzierung fluglärmbedingter Emissionen erreicht werden.

Zu den Lärmquellen gehört auch der Schienenverkehr. Gesicherte Informationen über die Entwicklung der davon ausgehenden Emissionen liegen z.Z. nicht vor. Insgesamt gesehen hat der Schienenlärm in den zurückliegenden 10 Jahren deutlich zugenommen, da das Verkehrsaufkommen, insbesondere in Ost-West-Richtung, mit Öffnung der innerdeutschen Grenze und mit der Öffnung Osteuropas gestiegen ist und die Zuggeschwindigkeiten vielfach heraufgesetzt wurden.

Zu I.2:

Für den Bundesverkehrswegeplan 1992 hat der Bund für die westdeutschen Bundesländer eine Zielprognose gewählt, die folgende Steigerungen des Verkehrsaufkommens bis zum Jahre 2010 erwarten lassen:

Personenverkehr (Personenkilometer)		Güterverkehr (Tonnenkilometer)	
Pkw	+17 %	Lkw (Fern)	+ 64 %
Bahn	+ 68 %	Bahn	+103 %
ÖPNV	+ 21 %		

Von ähnlichen Verkehrszunahmen wird auch in Niedersachsen ausgegangen, wobei die Zuwächse in den östlichen Teilen des Landes und auf den großen Ost-West-Verbindungen stärker sein werden.

Es wird jedoch erwartet, daß der Lärm aufgrund der ergriffenen und geplanten Schutzmaßnahmen nicht im selben Maße zunimmt.

Aussagen über die künftige Lärmbelastung an einzelnen Straßen oder Schienenwegen können nur aufgrund differenzierter lärmtechnischer Untersuchungen gemacht werden, die der Landesregierung derzeit nicht vorliegen.

Zu I.3:

Wissenschaftliche Erkenntnisse über die von Lärm verursachten gesundheitlichen Schäden beim Menschen liegen seit vielen Jahren vor und haben ihren Niederschlag in zahlreichen Vorschriften, Richtlinien und Normen gefunden, z.B. in der Berufskrankheitenverordnung, der Arbeitsstättenverordnung und der Unfallverhütungsvorschrift Lärm. Es ist gesichert, daß eine langjährige Exposition bei Beurteilungspegeln über 85 dB(A) Lärmschwerhörigkeit verursacht. Die Zahl der angezeigten Fälle, bei denen Verdacht auf eine beruflich erworbene Lärmschwerhörigkeit besteht, liegt in Niedersachsen bei etwa 900 pro Jahr.

Darüber hinaus kann Lärm am Arbeitsplatz über Verärgerungsreaktionen zu Stresssituationen führen, die in psycho-vegetative Störungen oder Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems münden können. Diese Lärmwirkung wird in der Arbeitsstättenverordnung berücksichtigt, nach der die Lärmbelastung am Arbeitsplatz bei überwiegend geistiger Tätigkeit einen Grenzwert von 55 dB(A), bei einfachen oder überwiegend mechanisierten Bürotätigkeiten oder vergleichbaren Tätigkeiten 70 dB(A) und bei allen sonstigen Tätigkeiten 85 dB(A) nicht überschreiten darf.

Lärmeinwirkungen auf Wohngebiete können auch deutlich unter 70 dB(A) zu gesundheitlichen Schäden und gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Sie können die Wohnqualität sowie das psychische Wohlbefinden mindern, zu Störungen der Kommunikation führen und nicht zuletzt die Erholung in der Freizeit beeinträchtigen.

Gehörschäden, vegetative Störungen und Schlafstörungen sowie psychische Beeinträchtigungen stehen im Vordergrund der von Lärm ausgelösten Gesundheitsrisiken.

Das Umweltbundesamt hat im August 1991 eine umfangreiche Studie zu den gesundheitlichen Wirkungen des Tieffluglärms vorgelegt, die eine ausführliche Darstellung des derzeitigen Kenntnisstandes über Lärmwirkungen auf den Menschen enthält (Forschungsbericht 91 – 105 01 116). Danach wird zwischen auralen Lärmwirkungen (Gehörschäden) und extraauralen Lärmwirkungen unterschieden. Zu den letzteren gehört insbesondere der Lärmstreß mit seinen Sekundäreffekten. Beiden Wirkungsarten ist gemeinsam, daß Lärmintensität und Expositionsdauer über das Ausmaß der Schädigung entscheiden. Während Gehörschäden in erster Linie durch kurze Impulse sehr hoher Lautstärke oder länger anhaltende bzw. wiederkehrende Schallereignisse geringerer Intensität, aber entsprechend längerer Dauer ausgelöst werden, kann Lärmstreß schon bei völlig normalen Lärmbelastungen auftreten, wenn diese als Belästigung empfunden und somit innerlich abgelehnt werden.

Die lärmbedingten Streßwirkungen bestehen i.d.R. auf einer Beeinflussung des vegetativen Nervensystems. Die Aktivierung des autonomen Nervensystems führt zu einer erhöhten Ausschüttung von Streßhormonen (Adrenalin, Noradrenalin und Cortisol), zu einer Verengung der kleinen Blutgefäße und zu einer Zunahme der Herzaktivität. Als Spätfolge dieser Belastungen nimmt das Risiko zu, an Herz-Kreislauf-Leiden zu erkranken. Bei bereits bestehendem Bluthochdruck tritt erschwerend das Phänomen auf, daß die zum Streßabbau benötigten lärmfreien Intervalle immer länger werden.

Daneben werden auch Streßreaktionen mit minderem Krankheitswert beschrieben, so z.B. Änderungen des Fettstoffwechsels sowie der Fließ- und Gerinnungseigenschaften des Blutes. Die erhöhte Infektanfälligkeit, für die es einzelne Hinweise gibt, könnte auf einer



partiellen Immunsuppression beruhen, die ihrerseits eine Folge der streßbedingten Erhöhung der Glucocorticoideausschüttung ist.

Tieffluglärm hat ähnlich wie Schießlärm die unangenehme Eigenschaft, daß die Lärmbelastungen zu nicht vorhersehbaren Zeitpunkten schlagartig eintreten. Wie in der Zeitschrift LÄRMEDIZIN (3/89) berichtet wird, reagieren Kinder im Vorschulalter auf derartige Schallereignisse besonders empfindlich. Es ist nicht auszuschließen, daß sich bei jahrelanger, wiederholter Einwirkung von Lärm hoher Intensität allgemeine Nervosität und Herz-Kreislaufsymptome einstellen könnten, wie sie von Arbeitern an lärmbelasteten Arbeitsplätzen und von Flughafenanrainern bekannt sind.

Zu I.4:

Die flächenhafte Darstellung des Lärms in hochbelasteten Gebieten läßt sich sinnvoll nur mit Schallimmissionsplänen darstellen.

Diese sind in nennenswertem Umfang nur in Niedersachsen vorhanden. Insofern ist ein Vergleich mit anderen Bundesländern erst möglich, wenn vergleichbare Darstellungen auch dort vorliegen.

Bei einem Vergleich der Hauptlärmquelle, dem Verkehr, ergeben sich Unterschiede insbesondere in Abhängigkeit von der Besiedlungsdichte. Dieser Gesichtspunkt wird jedoch dadurch relativiert, daß Niedersachsen für Ost-West-Verkehre und zukünftig auch für Verkehre von und nach Skandinavien verstärkt zum Transitland wird.

Unterschiede bei der Fluglärmbelastung ergeben sich im wesentlichen aus

- der Anzahl der Starts und Landungen,
- der Besiedlungsdichte in der Umgebung der Flugplätze sowie
- der Art der startenden und landenden Flugzeuge.

Zu II.1:

Grundsätzlich ist die Aufstellung von Generalverkehrsplänen Sache der Kommunen. Wegen der großen Anzahl der Planungen kann sich die Landesregierung nur dann beteiligen, wenn besondere, übergeordnete Ziele dieses zweckmäßig erscheinen lassen.

Zum Beispiel trägt die Landesregierung für die integrierte Verkehrsplanung Harz im Zusammenhang mit dem geplanten Nationalpark ein Drittel der Kosten. Für die Planungen zur Entwicklung eines S-Bahnnetzes im Großraum Hannover im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung für die EXPO übernimmt sie die Hälfte der Kosten. Die Standortuntersuchungen für Güterverkehrszentren aus verkehrlicher und umweltrelevanter Sicht unterstützt die Landesregierung finanziell zur Hälfte. Darüber hinaus bezuschußt die Landesregierung die Erstellung regionaler ÖPNV-Verkehrskonzepte zur Verbesserung der Kooperation der Verkehrsträger und zur Optimierung der Verkehrsbedienung zur Hälfte bzw. bis zu 100 000 DM je Untersuchung. Entsprechend ihrer finanziellen Beteiligung ist die Landesregierung auch beratend an der Erstellung der Verkehrskonzepte beteiligt.

Zu II.2:

Wissenschaftlich abgesicherte Konzepte zur Verkehrsberuhigung sind den Gemeinden bekannt. Der Verkehrsberuhigung von Hauptverkehrs- oder Durchgangsstraßen muß ein Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde vorangehen, bei dem die Funktion und die Zweckbestimmung dieser Straßen zu beachten sind. Hierbei unterstützt die Landesregierung die Gemeinden bei der Aufstellung von Lärminderungsplänen, die eine wesentliche Erkenntnisquelle für die Erarbeitung von Verkehrsberuhigungskonzepten sind.

Verkehrsberuhigung „mittels Verkehrszeichen“ ohne diese planerischen Grundlagen kann es i.d.R. nicht geben. Hierzu wird auf die Antwort zu II.6 verwiesen. Aufgrund der Vielfalt der Planungs- und Gestaltungsmöglichkeiten sowie der Auswirkungen vor Ort ist dies eine Aufgabe kommunaler Entscheidungsträger.

Hierzu siehe auch Antwort zu Frage II.6.

Zu II.3:

Die notwendigen Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Autobahnen und Bundesstraßen in Niedersachsen sind planerisch erfaßt und werden im Rahmen der jährlich verfügbaren Mittel im Straßenbauplan des Bundes und der dort festgelegten Grenzwerte als freiwillige Leistung – ohne Rechtsanspruch – ausgeführt. Von 1978 bis 1991 sind in Niedersachsen 114,5 Mio. DM für Sanierungsmaßnahmen verausgabt worden. Das sind 13,4 % der Gesamtausgaben des Bundes für Lärmsanierung im Bundesgebiet. Unter der Voraussetzung, daß die Grenzwerte nicht weiter abgesenkt werden und das Verkehrsaufkommen nicht unerwartet steigt, kann schätzungsweise von einer Abwicklungsdauer der Lärmsanierungsmaßnahmen an Autobahnen und Bundesstraßen von etwa 10 Jahren ausgegangen werden.

Zu II.4:

Der Bundesminister für Verkehr veröffentlicht alljährlich eine „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen“. Diese Statistik basiert auf Erhebungen, die die Straßenbauverwaltungen der Bundesländer jährlich durchführen. Die nachfolgenden Daten ergeben sich aus den entsprechenden Erhebungen, die die niedersächsische Straßenbauverwaltung im Jahre 1990 und 1991 unter Einbeziehung der Landesstraßen durchgeführt hat.

Für 1992 liegen noch keine Ergebnisse vor.

- a) Aufwendungen für die in den Jahren 1990 und 1991 fertiggestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen:  
(Mio. DM Gesamtsummen)

	Lärmschutzwände		Lärmschutzwälle	
	Lärmvorsorge	Lärmsanierung	Lärmvorsorge	Lärmsanierung
Bundesautobahnen	14,4	7,07	6,22	0,11
Bundesstraßen	12,00	4,39	1,28	–
Landesstraßen	–	–	–	–

- b) In den Jahren 1990 und 1991 geleistete Entschädigungen für passiven Lärmschutz (erhöhte bauliche Schalldämmung):  
(Mio. DM Gesamtsummen)

	Lärmvorsorge	Lärmsanierung
Bundesfernstraßen (BAB u. B)	5,92	1,56
Landesstraßen	1,03	–

Die Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen sind gegenüber denen an Bundesfernstraßen vor allem deswegen so gering, weil zum einen eine Lärmvorsorge nur bei Straßenneubauten oder bei wesentlichen baulichen Änderungen erfolgt (§ 41 BImSchG i.V.m. § 16 BImSchG), derartige Straßenbaumaßnahmen im Zuge von Landesstraßen aber so gut wie nicht durchgeführt wurden, und zum anderen eine Rechtsverpflichtung für Lärmsanierung zu Lasten der Straßenbaulasträger nicht besteht. Für Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung sind im Landeshaushalt keine Straßenbaumittel ausgewiesen.

Die Höhe der Aufwendungen der Kommunen liegen nicht vor.

Zu II.5:

Im Zusammenhang mit der Diskussion des Entwurfs des Verkehrslärmschutzgesetzes wurden bereits Ende 1981 ähnliche Kostenschätzungen durchgeführt. Unter Beibehaltung der damaligen Systematik wird die Ermittlung nunmehr auf die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ausgeweitet.

Da die Verordnung die Immissionsgrenzwerte (IGW) entsprechend der Bau-nutzungs-verordnung abstuft, wird aus Gründen der Vereinfachung von einem mittleren IGW = 62/52 dB(A) ausgegangen. In Anlehnung an das Umweltgutachten (BT-Drs 8/1938) kann von einem Bevölkerungsanteil mit den o.g. Lärmpegeln von 35 % ausgegangen werden. Dieser Bevölkerungsanteil ist nicht mit den „Schutzbedürftigen“ gleichzusetzen, da in sehr vielen Fällen die entsprechenden Lärmschutzfenster bereits vorhanden sind. Bei der weiteren Abschätzung der Kosten wird daher mit 25 % gerechnet. Mit der Einwohnerzahl des Landes (rd. 7,2 Mio.) und der Annahme, daß auf drei Personen im Durchschnitt ein Haushalt kommt und der Schutz einer Wohneinheit etwa 10000 DM beträgt, würde sich bei der Anwendung der Lärmvorsorge-Grenzwerte auf Sanierungsmaßnahmen eine Gesamtsumme von rd. 6 Mrd. DM ergeben.

Der Verteilungsschlüssel auf die einzelnen Baulastträger (Bund/Land/Kreise/Gemeinden = 3,6/0,9/0,7/15,0) wird aus den bisherigen Kostenschätzungen entnommen. Wenn ein zeitgleicher Rahmen von 20 Jahren vorgegeben wird, würden sich folgende Kosten ergeben:

Bund:	53,5 Mio. DM/Jahr
Land:	13,4 Mio. DM/Jahr
Landkreise:	10,4 Mio. DM/Jahr
Gemeinden:	222,7 Mio. DM/Jahr.

Zu II.6:

Die Landesregierung begrüßt alle Maßnahmen, die geeignet sind, den Straßenverkehrslärm zu reduzieren. Die aufgezeigten Möglichkeiten beurteilt sie wie folgt:

– Verkehrsberuhigungsmaßnahmen/Tempo-30-Zonen

Von der Möglichkeit der Straßenverkehrsordnung, verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen einzurichten, machen die örtlich zuständigen Behörden häufig Gebrauch.

Verkehrsberuhigte Bereiche dürfen nur eingerichtet werden, wenn in dem dafür vorgesehenen Gebiet bauliche Maßnahmen vorgenommen worden sind, die in den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung näher erläutert werden. Sind diese Bereiche eingerichtet, gilt hier die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und Schrittgeschwindigkeit für den Fahrzeugverkehr. Wo verkehrsberuhigende Bereiche eingerichtet sind, wird dies positiv beurteilt. Lärm- und Abgasbelastigungen gehen zurück.

Die Landesregierung appelliert an die Gemeinden, vor der Einrichtung von Tempo-30-Zonen zumindest die Einfahrtbereiche baulich umzugestalten, obwohl hierzu keine gesetzliche Verpflichtung besteht. Wo keine bauliche Umgestaltung vorgenommen wird, wird kaum der erhoffte Erfolg eintreten. Ein Umdenken und eine Änderung des Verhaltens der Kraftfahrer wird erst dann erfolgen, wenn die auch von der Landesregierung unterstützte Regelgeschwindigkeit innerorts von 30 km/h generell eingeführt wird. Mit dieser Regelgeschwindigkeit können die Lärmbelastigung von Anwohnern gesenkt, Kraftstoff eingespart und Unfälle vermindert werden.

– Ausbau der Fahrradwege

Zahlenangaben über Umsteiger auf das Fahrrad liegen der Landesregierung nicht vor. Tendenziell ist jedoch zu beobachten, daß Fahrräder immer mehr benutzt werden. Der Bau von Fahrradwegen wird zunehmend ein Investitionsschwerpunkt; auch wird vorhandener Verkehrsraum in stärkerem Maße als bisher dem Fahrradverkehr vorbehalten. Die Landesregierung fördert den Ausbau der Fahrradwege.

– Zufahrtsbeschränkungen in Innenstädten und Parkplatzbewirtschaftung

Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte setzen entsprechende städtebauliche Entscheidungen kommunaler Gremien und möglicherweise (Teil-)Entwidmungen von Straßen voraus. Da der Bürger an die Benutzung seines Pkw auch innerorts gewöhnt ist, gibt es erhebliche Widerstände gegen Zufahrtsbeschränkungen, wie sie z.B. in Lübeck praktiziert werden. Auch sind erhebliche bauliche und verkehrliche Veränderungen notwendig, um den Verkehr vor der Innenstadt abzufangen und die Fahrzeuge unterzubringen. Zufahrtsbeschränkungen werden sich deshalb politisch nur durchsetzen lassen, wenn die Verkehrsbelastung in der Innenstadt als besonders schwerwiegend empfunden wird. In solchen Fällen würde die Landesregierung kommunale Entscheidungen begrüßen, die Zufahrt in die Innenstädte zu beschränken.

Parkraumbewirtschaftung wird zunehmend angewandt, um den Pkw-Verkehr in Innenstädten zu reduzieren, ohne zu dem schärferen Mittel der generellen Zufahrtsbeschränkungen zu greifen. Die Landesregierung begrüßt grundsätzlich eine Parkraumbewirtschaftung, die allerdings mit einer Verbesserung des ÖPNV Hand in Hand gehen muß. Sie praktiziert dies z.B. durch das Job-Ticket in Hannover für die Landesbediensteten, weil im Rahmen dieses Modellversuchs die Benutzung der Behördenparkplätze praktisch entgeltpflichtig wird.

– Ausbau des ÖPNV (Akzeptanz von Umweltfahrtscheinen, Job-Ticket etc.)

Tarifliche Spezialangebote der Verkehrsträger wie Umweltabonnements, Kombi-Tickets in Verbindung mit Großveranstaltungen und auch das Job-Ticket werden in erfreulichem Umfang und zunehmend aufgenommen.

Das Land wird mit seinem Modellversuch Job-Ticket einen weiteren Nachfrageschub auslösen.

– Park + Ride-Systeme

P+R-Anlagen an den Endhaltepunkten von Stadtbahnen und insbesondere an den Haltepunkten und Bahnhöfen der DB werden sehr gut angenommen und müssen häufig bald nach Inbetriebnahme bereits erweitert werden.

– Lkw-Fahrbeschränkungen usw.

Lkw-Fahrbeschränkungen, Nachtfahrverbote und Gewichtsbeschränkungen sind von der Straßenverkehrsverordnung nur dann gedeckt, wenn sie z.B. zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen erforderlich sind und geeignete Umleitungsstrecken für die Verkehre zur Verfügung stehen. Hierbei sind die Interessen betroffener Bürger gegen die des Wirtschaftsverkehrs abzuwägen.

Wo entsprechende Regelungen getroffen werden konnten, haben diese zur Verminderung der Belästigung beigetragen.

– Lärmarme Fahrbahnbeläge

In Niedersachsen sind zwei Versuchsstrecken auf Bundesstraßen mit offenporigen Asphaltdeckschichten (sog. Drain- bzw. Flüsterasphalt) im Rahmen eines Untersuchungsprogrammes des Bundesministers für Verkehr gebaut worden. Das Programm ist noch nicht abgeschlossen, so daß Erfahrungen hieraus noch nicht vorliegen.

Seit Einführung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-81 bzw. RLS-90) werden in Niedersachsen von der staatlichen Straßenbauverwaltung auf Straßen in lärmschutzbedürftigen Wohngebieten, auf denen schneller als 60 km/h gefahren werden darf, Fahrbahndecken in Auftrag gegeben und ausgeführt, bei denen die verkehrslärmmindernde Wirkung nachgewiesen ist. Den kommunalen Straßenbaulastträgern ist die Anwendung der Richtlinie empfohlen worden.

Zu II.7:

- a) Güterverteilzentren des Spediteurgewerbes wie auch die vom Land geplanten Güterverkehrszentren dienen neben anderen Aufgaben auch der gemeinsamen und koordinierten Belieferung von Abnehmern in den Innenstädten. Durch die bessere Auslastung der Fahrzeuge durch mehrere Spediteure wird eine Reduzierung von Fahrten und damit eine Minderung des Lärms erreicht. Ebenso dienen diese Zentren der Umladung vom großen Fernlaster auf denen kleinerer und leiserer Lieferwagen. Allerdings stößt die Akzeptanz und Umsetzung in konkreten Fällen auf erhebliche Schwierigkeiten bei den Kommunen.
- b) Nach der Straßenverkehrsordnung ist es möglich, bestimmte Strecken für Lkw zu sperren (wenn für diese geeignete Umleitungsstrecken zur Verfügung stehen) und lärmarme Lkw hiervon generell oder für bestimmte Tageszeiten auszunehmen. Entsprechende Entscheidungen beurteilt die Landesregierung positiv.

Zu II.8:

Es bestehen folgende Möglichkeiten:

1. Die Transportnachfrage kann auf umweltverträglichere Verkehrsmittel wie Bahn und Binnenschiff gelenkt werden. Zu diesem Zweck setzt sich die Landesregierung für den Bau von Güterverkehrszentren in Niedersachsen als Verknüpfungspunkt zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ein. Durch die Inbetriebnahme solcher Anlagen ist eine Verminderung der Anzahl von Beförderungen im Güterfernverkehr möglich. Außerdem können die Siedlungskerne von schweren Lkw entlastet werden, da der notwendige Verteilerverkehr mit kleinen Nahverkehrsfahrzeugen durchgeführt werden kann.
2. Durch den Ausbau des kombinierten Verkehrs der Bahnen und der Binnenschifffahrt kann weitere Kapazität zur Verlagerung von Straßengüterverkehr geschaffen werden.
3. Durch veränderte Standort- und Gewerbeansiedlungspolitik kann langfristig auf die notwendigen Transportleistungen Einfluß genommen werden. Das Ziel muß sein, die Entfernungsstruktur zwischen Produktions- und Zulieferbetrieben zu verkürzen (Transportvermeidung).
4. Die Landesregierung hält eine gerechte Anlastung der Wegekosten an den Lkw-Verkehr, zu der auch Kosten für den Umweltverbrauch hinzukommen müssen, für notwendig. Damit kann der finanzielle Wettbewerbsvorteil des Straßengüterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern zurückgeführt werden. Im EG-Binnenmarkt sind jedoch gleiche Wettbewerbsbedingungen und eine europäische Lösung dieses Problems erforderlich. Die Landesregierung fordert, die Voraussetzungen für die Erhebung einer differenzierten Straßenbenutzungsgebühr zu schaffen. Damit kann auch der ausländische Straßengüterverkehr zu den Kosten herangezogen werden. Dies wird den Anreiz verstärken, den kombinierten Verkehr im Transit zu benutzen.
5. Die von der EG-Kommission betriebene generelle Freigabe des Kabotageverkehrs (Binnenverkehr durch EG-Ausländer) unter dem Aspekt der Dienstleistungsfreiheit wird die Anzahl der häufigen Leerfahrten von ausländischen Lkw in Deutschland reduzieren. Eine solche Freigabe ist jedoch abhängig von erfolgreichen Verhandlungen auf EG-Ebene bei der Harmonisierung der Lkw-Abgaben in den Mitgliedstaaten.

Zu III.1:

Lärmschutzmaßnahmen sind überall dort vorzusehen, wo Schienenwege neu gebaut oder baulich wesentlich verändert werden. Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, so handelt es sich um Lärmsanierungsmaßnahmen.

Wesentliche Aus-/Neubaumaßnahmen im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn sind der geplante Ausbau der Strecke Hannover–Stendal–Berlin sowie der Strecke Löhne–Braunschweig–Wolfsburg und die Wiederinbetriebnahme der Strecken Stendal–Uelzen–Langwedel sowie Harzburg–Vienenburg. Im Zuge der Planfeststellungsverfahren wird von der Bundesbahn zu prüfen und festzulegen sein, ob und in welcher Weise Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen werden müssen.

Sanierungsschwerpunkte kann die Deutsche Bundesbahn derzeit nicht benennen, da eine Studie aus dem Jahre 1980 überholt und die Ergebnisse einer im Jahre 1992 durchgeführten Erhebung noch nicht vorliegen.

Problemfälle im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind nicht bekannt.

Zu III.2:

Die Deutsche Bundesbahn sieht sich aufgrund ihrer angespannten Finanzsituation nicht in der Lage, freiwillig Sanierungsmaßnahmen in Angriff zu nehmen. Anders als beim Fernstraßenbau stellt aber die Bundesregierung keine Haushaltsmittel für diese Aufgabe zur Verfügung. Die Landesregierung hat den Bundesverkehrsminister in der Vergangenheit wiederholt auf die Dringlichkeit dieses Problems aufmerksam gemacht und Anfang 1992 die Zusage des Bundesverkehrsministers erhalten, sich für die Bereitstellung von Mitteln für die Lärmsanierung an Schienenwegen im Bundeshaushalt 1993 einzusetzen.

Diese Zusage ist leider nicht eingehalten worden.

Die Landesregierung hat daraufhin über den Bundesrat versucht, daß entsprechende Mittel in den Bundeshaushalt 1993 eingestellt werden. Darüber hinaus hat Niedersachsen im Bundesrat einen Entschließungsantrag des Landes Rheinland-Pfalz zur Frage der Lärmsanierung an Schienenwegen im Grundsatz unterstützt und präzisiert, um die Bundesregierung endlich zu konkreten Schritten zu veranlassen.

Zu III.3:

Die Landesregierung hält eine Lärmsanierung an Schienenwegen für dringend notwendig. Strecken mit hohem Anteil des besonders lärmintensiven Güterverkehrs genießen dabei besondere Priorität. Vorbeugende Maßnahmen an den Fahrzeugen werden begrüßt, können das Problem nach Einschätzung der Landesregierung allein aber nicht lösen. Auch andere vorbeugende Maßnahmen, wie z.B. das großräumige Umlenken von Verkehrsströmen, werden nur im Einzelfall zu einer Lösung beitragen können, da die Eisenbahnstrecken historisch bedingt fast ausnahmslos durch innerstädtische Bereiche führen und damit im Regelfall auch Wohngebiete tangieren.

Zu III.4:

Der Bundesverkehrswegeplan selbst sieht keine Lärmschutzmaßnahmen vor. Diese müssen entsprechend den gesetzlichen Vorschriften in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren festgelegt werden. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, daß alle Maßnahmen, die zu einer Erhöhung des von dem Schienenweg ausgehenden Lärms führen können, durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen gemindert werden.

Zu III.5:

Nach Auskunft der Deutschen Bundesbahn unternimmt diese seit Jahren umfangreiche Anstrengungen, um bei der Konstruktion neuer Fahrzeuge und Anlagen die Schallabstrahlung zu mindern. Danach soll durch verschiedene Einzelmaßnahmen die Zunahme des Lärmpegels, insbesondere infolge der höheren Fahrgeschwindigkeiten bei den Personenzügen und den Hochgeschwindigkeitsgüterzügen, weitgehend aufgefangen worden sein. Beispiele hierfür sind die Beschaffung nur noch scheibengebremster Reisezugwagen

und die Laufwerke des InterCity-Express-Zuges, der bei einer Geschwindigkeit von 250 km/h nicht lauter als ein D-Zug bei einer Geschwindigkeit von 140 km/h sein soll.

Zu IV.1:

Die Lärmbelastung an den Verkehrsflughäfen Bremen und Hannover–Langenhagen hat sich seit der erstmaligen Festsetzung der Lärmschutzbereiche nach dem Fluglärmschutzgesetz wesentlich verringert. Die z.Z. für Hannover–Langenhagen geltenden Lärmschutzbereiche wurden durch Verordnung vom 22.1.1975 festgelegt. Die nach dem Fluglärmschutzgesetz vorgesehene Überprüfung dieser Festlegung ist 1985 verschoben worden, weil bereits zu diesem Zeitpunkt abzusehen war, daß durch den geplanten Startbahnausbau nicht unerhebliche Veränderungen der Schutzbereichskontur erfolgen würden. Das Überprüfungsverfahren ist daher erst nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens zur Verlängerung der Nordparallelbahn eingeleitet worden. Mit einer formellen Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche für den Verkehrsflughafen Hannover–Langenhagen wird noch im Jahre 1993 gerechnet.

Die Lärmschutzbereiche des Verkehrsflughafens Bremen sind erstmals 1974 festgesetzt worden. Nachdem Überprüfungen in den Folgejahren keine Veränderungen in der Lärmbelastung ergeben hatten, ist erst anlässlich der Datenerhebungen für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die Bahnverlängerung 1987/88 eine erneute Überprüfung erfolgt. Das Verfahren für die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche des Verkehrsflughafens Bremen wird in absehbarer Zeit eingeleitet werden.

An den Militärflughäfen Wittmund, Jever, Oldenburg und Ahlhorn ist die Lärmbelastung nach Erkenntnissen des Innenministeriums noch immer hoch. Insbesondere in der Umgebung des Luft-/Boden-Schießplatzes Nordhorn-Range ist die Bevölkerung auch heute noch unerträglichen Lärmbelastungen ausgesetzt. Trotz eines im Vergleich zu den vergangenen Jahrzehnten insgesamt geringeren Militärlugaufkommens und auch unter Berücksichtigung der durch örtliche Initiativen zum Flugbetrieb erreichten Erleichterungen ist die Lärmbelastung nach wie vor hoch. Die Landesregierung wird daher auch in Zukunft mit Nachdruck für eine weitere Lärmentlastung an den betroffenen Standorten eintreten und dabei insbesondere geltend machen, daß die neue sicherheitspolitische Gesamtlage sowohl eine Verringerung des Flugaufkommens als auch eine Veränderung von Flugverfahren ermöglicht.

Hinsichtlich der festgesetzten Lärmschutzbereiche ergibt sich nach Aktenlage folgendes Bild:

Wittmundhafen:	3. 9.1976	–	Verordnung zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs
	5. 8.1981	–	Einleitung der Überprüfung durch den Bundesinnenminister Ergebnis: Neufestsetzung eines kleineren Schutzbereichs ist erforderlich.
	25. 1.1983	–	Einleitung des Anhörungsverfahrens
	15. 3.1984	–	Verordnung zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs
Jever:	22.12.1976	–	Verordnung zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs
	27.11.1981	–	Einleitung der Überprüfung durch den Bundesinnenminister Ergebnis: Neufestsetzung eines kleineren Schutzbereichs ist erforderlich.
	18. 3.1983	–	Einleitung des Anhörungsverfahrens
	15. 2.1984	–	Verordnung zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs

- Oldenburg: 6. 3.1979 – Verordnung zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs  
 21. 2.1984 – Einleitung der Überprüfung durch den Bundesinnenminister  
 Ergebnis: Neufestsetzung eines kleineren Lärmschutzbereichs ist erforderlich.  
 8. 4.1986 – Einleitung des Anhörungsverfahrens  
 28. 1.1987 – Verordnung zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs
- Ahlhorn: 20. 2.1986 – Verordnung zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs
- Nordhorn-Range: 9.11.1978 – Verordnung zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs  
 1987 – Einleitung der Überprüfung durch den Bundesumweltminister  
 13. 8.1991 – Mitteilung des Bundesumweltministers über das Ergebnis der Überprüfung und Einleitung des Anhörungsverfahrens: Die Neufestsetzung eines erheblich größeren Lärmschutzbereichs ist erforderlich. Hiergegen hat die Niedersächsische Landesregierung energisch protestiert. Das Verfahren wurde wegen der Notwendigkeit einer nochmaligen Prüfung durch den Bundesumweltminister ruhend gestellt.

Die Gründe für die Nicht-Einhaltung des vorgeschriebenen Überprüfungsabstandes für den Lärmschutzbereich des Luft-/Boden-Schießplatzes Nordhorn-Range sind der Landesregierung nicht bekannt. Die 1991 vom BMU vorgelegten Unterlagen bestätigen jedoch die Vermutung der Landesregierung, daß sich der Flugbetrieb dort erheblich intensiver entwickelt hat, als dies bei der Festsetzung des Lärmschutzbereichs prognostiziert wurde. Die Initiativen der Landesregierung, die Aufgabe des Luft-/Boden-Schießplatzes zu erwirken und die damit verbundenen Lärmbelastungen zu beseitigen, werden mit Nachdruck fortgeführt. Bis zur Erreichung dieses Ziels wird die Landesregierung den Bundesverteidigungsminister an seine Zusage zur Verminderung des Übungsbetriebs um 50 % binden. Eine inzwischen zwischen dem Bundesverteidigungsministerium und den britischen Streitkräften ausgehandelte und paraphierte Nutzungsvereinbarung über die Nordhorn-Range trägt gleichfalls zur Verminderung der Lärmbelastung bei. Niedersachsen konnte hier unter Aufrechterhaltung der Forderung nach Beseitigung des Übungsplatzes eigene Forderungen einbringen.

#### Zu IV.2:

Tendenziell wird sich die unter I.1. beschriebene Entwicklung der letzten 10 Jahre auch in das nächste Jahrtausend hinein fortsetzen. Höhere Verkehrszahlen im Luftverkehr werden nach dem gegenwärtigen Stand der Erkenntnisse die fluglärmbedingten Emissionen nicht wesentlich verändern. Dementsprechend sind auch keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich der Ausdehnung der Lärmschutzbereiche zu erwarten. Hieraus folgt, daß die kommunalen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden Stuhr und Langenhagen durch die Neufestsetzung von Lärmschutzbereichen nicht weiter eingeschränkt werden. Zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen sollten aber auch Wohngebiete nicht in Richtung der Flugplätze entwickelt werden.

#### Zu IV.3.:

Der zuständige Bremer Senator setzt das Niedersächsische Wirtschaftsministerium über alle wesentlichen Änderungsvorhaben hinsichtlich der Anlage und des Betriebs des Verkehrsflughafens Bremen in Kenntnis. Nach dem Ergebnis der daraufhin durchzuführenden Anhörungs- oder Planfeststellungsverfahren wird dem Bremer Senator mitgeteilt, ob Niedersachsen dem geplanten Vorhaben zustimmt oder nicht. Darüber hinaus nehmen



die niedersächsischen Vertreter in der Lärmschutzkommission für den Verkehrsflughafen Bremen Einfluß auf das Verwaltungsverfahren der Bremer Genehmigungsbehörde. Die Berücksichtigung der berechtigten Interessen der niedersächsischen Flughafenanlieger ist somit auf jeden Fall gewährleistet.

Soweit aufeinander abgestimmte Planungen der Verkehrsflughäfen Hannover-Langenhagen, Bremen und Hamburg zu verminderten Flugbewegungen führen, ist eine Lärmreduktion erreichbar. Sie setzen jedoch die Akzeptanz der Flughafennutzer (Reisende und Fluggesellschaften) voraus.

Zu IV.4:

Neben dem Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen gab bzw. gibt es in Niedersachsen folgende Anzahl an zivilen Flughäfen und Landeplätzen:

1972:	35
1982:	46
1991:	47
1992:	47

Auf diesen haben folgende Bewegungen mit Flugzeugen, Hubschraubern und Motorseglern stattgefunden:

1972:	474 280
1982:	472 438
1991:	590 790.

Die Zahlen für 1992 liegen noch nicht vollständig vor.

Inwieweit sich die Lärmbelastung verändert hat, kann derzeit nicht beurteilt werden.

In einem vom Umweltministerium in Auftrag gegebenen Gutachten wird am Beispiel ausgewählter Flugplätze und Flugzeugmuster ein Verfahren entwickelt, um die Lärmbelastung für jeden Platz in Abhängigkeit von den Flugbewegungen berechnen zu können.

Zu V.1:

Der Schwerpunkt der besonders lärmbelasteten Arbeitsplätze in Niedersachsen liegt bei den metallverarbeitenden Gewerbe- und Industriebetrieben. Mehr als 50 v.H. der durch Lärm geschädigten Arbeitnehmer sind in diesem Wirtschaftszweig beschäftigt. Mit erheblichem Abstand folgt das Baugewerbe, das einen Anteil von etwa 10 % an den Lärmgeschädigten hat. Die Wirtschaftszweige Steine und Erden, Holzverarbeitung, Textil, Elektrotechnik und Chemie weisen einen etwa gleichen Anteil auf, der unter 5 % liegt. Die übrigen Wirtschaftszweige haben nur eine untergeordnete Bedeutung für die Lärmbelastung.

Zu V.2:

Die Beschallung der im Handel beschäftigten Arbeitnehmer mit Musik wird von diesen überwiegend positiv empfunden und kann aufgrund der geringen Lautstärke Schädigungen des Gehörs auch bei langjährigen Einwirkungen nicht hervorrufen. Gesundheitliche Störungen sind jedoch nicht auszuschließen, wenn die Musik bei den Beschäftigten regelmäßig zu starken Verärgerungsreaktionen führt. Die Verärgerung kann bei den Betroffenen Streß verursachen und somit indirekte Gesundheitsstörungen hervorrufen.

## Zu V.3:

Die Entwicklung der Lärmschutzinvestitionen im produzierenden Gewerbe Niedersachsens (ohne Baugewerbe) stellt sich in den Jahren 1984 bis 1990 nach der Statistik wie folgt dar:

1984	13,5 Mio. DM	1988	22,6 Mio. DM
1985	15,5 Mio. DM	1989	27,8 Mio. DM
1986	16,0 Mio. DM	1990	14,7 Mio. DM
1987	keine Angaben		

## Zu V.4:

Nach der Maschinenlärminformations-Verordnung vom 18. Januar 1991 haben Hersteller und Einführer, die technische Arbeitsmittel in den Verkehr bringen oder ausstellen, diesen eine Betriebsanleitung beizufügen, die Angaben über das von dem Gerät ausgehende Geräusch enthält. Die Kontrolle dieser Vorschrift durch die Gewerbeaufsichtsämter erfolgt im Rahmen der sicherheitstechnischen Überprüfung von technischen Arbeitsmitteln nach dem Gerätesicherheitsgesetz. Kontrollen werden vor allem im Handel und bei den Herstellern, aber auch bei Ausstellern auf Messen durchgeführt.

Kontrollen der Gewerbeaufsichtsämter nach der Maschinenlärminformations-Verordnung bei 18 Herstellern und Ausstellern ergaben, daß bei 19 überprüften Maschinen die Angaben über die Geräuschemission in der Betriebsanleitung fehlten. Die Beseitigung der Mängel wurde von den Gewerbeaufsichtsämtern veranlaßt.

## Zu V.5:

Durch die just-in-time-production werden durch den anliefernden Lkw-Verkehr in der unmittelbaren Nachbarschaft der Warteschleifenbereiche in erheblichem Umfang Lärmimmissionen verursacht. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ist dieser Lärm den Betrieben insoweit zuzurechnen, als er in einem räumlich überschaubaren Bereich zum Betrieb stattfindet und noch nicht im Geräuschpegel des allgemeinen Straßenverkehrs untergegangen ist.

Im Zuge der Novellierung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, daß bundeseinheitlich durch Warteschleifen auf Wohngebiete einwirkende Lärmemissionen grundsätzlich den Betriebsgeräuschen zuzurechnen sind. Damit soll verhindert werden, daß Anwohner mit ihrer Gesundheit für die Kosteneinsparungen im gewerblichen Bereich bezahlen.

Im übrigen werden in derartigen Fällen die zuständigen Behörden darauf hingewiesen, daß ggf. geeignete straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor unzumutbarem Verkehrslärm zu treffen sind. Hierzu zählen z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lkw-Fahrverbote. Bewährt haben sich auch geeignete Warteschleifen-Parkplätze, von denen die Lkw nach Bedarf abgerufen werden können.

## Zu VI.1:

Sporttreiben ist eine wichtige und ernstzunehmende Lebensäußerung des Menschen. Sie verliert nach Auffassung der Landesregierung ihren Sinn in einer gestörten, ungesunden Umwelt. Die Verwirklichung der sozialen Ziele des Sports setzen eine ausreichende, an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientierte Anzahl von Sportgelegenheiten voraus. Die Landesregierung unterstützt deshalb alle Initiativen zur Entwicklung eines den Grundsätzen von Humanität und Ökologie verantwortlichen Bau und Betrieb von Sportanlagen.

Eingebunden in dieses Konzept ist auch die Erhaltung bestehender und die Schaffung von neuen Sportgelegenheiten im unmittelbaren Wohnumfeld (Sportplatz um die Ecke). Um

mögliche Konflikte mit der Wohnnachbarschaft erst gar nicht aufkommen zu lassen, hat die Landesregierung schon frühzeitig darauf hingewirkt, daß bei der Errichtung von Neuanlagen die bauplanungs- und immissionsschutzrechtlichen Grundanforderungen eingehalten werden. Für die Beurteilung der durch Sport- und Freizeitanlagen verursachten Geräusche hat sie im Jahre 1988 einen Gemeinsamen Runderlaß herausgegeben, der sowohl das Schutzbedürfnis der Anwohner zu besonderen Zeiten, als auch die berechtigten Interessen der Bevölkerung nach Sport- und Freizeitgestaltung angemessen berücksichtigt.

Mit der Sportanlagenlärmverordnung vom 18. Juli 1991 ist für Sportanlagen eine spezielle Regelung in Kraft getreten. Aus der Sicht der Landesregierung wird damit den Belangen des Sports ausreichend Rechnung getragen und der Bestand an Sportanlagen sowie die weitere Entwicklung bedarfsorientierter Sportgelegenheiten im Wohnumfeld gesichert.

Die Landesregierung legt großen Wert darauf, daß zur rechtzeitigen Abstimmung der gegenseitigen Interessen von Sport und Anwohnern schon im Vorfeld von Planungsmaßnahmen die betroffenen Bürger rechtzeitig beteiligt werden. Hierzu verweist sie auf die Entschließung des Niedersächsischen Landtages vom 14.11.1984 „Sicherung des Sports als Teil einer lebenswerten Umwelt“ sowie auf die gemeinsamen Empfehlungen der Sportministerkonferenz und der Umweltministerkonferenz vom Februar 1987.

Zu VI.2:

Motorbetriebene Freizeitschifffahrt findet in Niedersachsen auf Bundeswasserstraßen, auf zum Verkehr zugelassenen Landeswasserstraßen (schiffbare Gewässer) und im Bereich des Wattenmeeres statt.

Auf den niedersächsischen Binnenseen (z.B. Steinhuder Meer, Dümmer, Zwischenahner Meer) ist motorbetriebene Freizeitschifffahrt grundsätzlich nicht zugelassen.

Auf den in Niedersachsen verlaufenden Bundeswasserstraßen bestehen allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen nach der Binnenschifffahrtsstraßenordnung sowie Einzelfallregelungen für bestimmte Streckenabschnitte. Für die Schifffahrt auf den schiffbaren Landesgewässern sind ebenfalls Geschwindigkeitsbeschränkungen von 6 bis 12 km/h durch entsprechende Verordnungen der Bezirksregierungen festgelegt.

Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die mittelbar auch für die anderen Bundeswasserstraßen im Rahmen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung Anwendung findet, regelt z.B. auch für Sportfahrzeuge mit einer Wasserverdrängung ab 15 m<sup>3</sup>, daß „bei Dauerleistung der Motoren das Fahrgeräusch in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand 75 dB(A) nicht überschreiten darf“. Dieser Grenzwert dürfte auch von kleineren Fahrzeugen i.d.R. nicht überschritten werden.

Diese Regelungen reichen zur Begrenzung des Lärms aus. Für die Bundes- und Landeswasserstraßen sind derzeit keine Regelungen geplant, Schallemissionsgrenzwerte cvtl. gestaffelt nach bestimmten Kriterien für Sportboote mit Verbrennungsmotoren vorzuschreiben.

Für das Wattenmeer hat aufgrund niedersächsischer Initiative der zuständige Bundesminister für Verkehr eine Befahrensregelung erlassen. Nach dieser Regelung (Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks) haben sich die Verkehrsteilnehmer so zu verhalten, daß die Tierwelt nicht geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar gestört wird. Außerdem ist ein Befahren der Bundeswasserstraßen in den Nationalparks mit Luftkissenfahrzeugen untersagt. Daneben enthält die Verordnung zum Schutz der in den Ruhezeiten des Nationalparks liegenden Seehundschutzgebiete und Brut- und Mauergebiete der Vögel eine zeit- und gebietsbezogene Befahrensregelung. Außerhalb der Fahrwasser dürfen auf den Bundeswasserstraßen in den

Ruhezonen des Nationalparks motorisierte Wasser- und Sportfahrzeuge eine Geschwindigkeit von 15 km/h nicht überschreiten. Diese Bundeswasserstraßen dürfen auch nicht mit motorisierten Wasserskiern, Wassermotorrädern oder sonstigen motorisierten Wassersportgeräten befahren werden.

Darüber hinaus hält Niedersachsen ebenso wie Hamburg und Schleswig-Holstein ein grundsätzliches Verbot des Befahrens ausgewiesener Gebiete des Wattenmeeres für erforderlich. Diese zu schützenden Gebiete sollten nicht nur Seehundschutzgebiete sowie Brut- und Mäusergebiete, sondern grundsätzlich die Ruhezonen der Nationalparke insgesamt umfassen.

Im übrigen sieht die Landesregierung aus wasserwirtschaftlicher Sicht keinen Handlungsbedarf.

Zu VI.3:

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die auf das Gesetz gestützte, bereits erwähnte Sportanlagenlärmschutzverordnung bieten genügend Handhabe, möglichen Nachbarnbeschwerden über unzumutbare Lärmbelästigungen abzuwehren. Bei Neuanlagen kommt es vor allem auf die richtige Standortwahl und eine sichere Beurteilung der zu erwartenden Lärmimmissionen an, um die Auswirkungen auf angrenzende schutzwürdige Baugebiete richtig einschätzen und entsprechende Minderungsmaßnahmen treffen zu können.

Zu VI.4:

Die Zahl der Flugzeugschleppstarts auf den Segelfluggeländen in Niedersachsen hat sich in den Jahren 1982 bis 1991 wie folgt entwickelt:

1982:	6528	1987:	5440
1983:	8035	1988:	7501
1984:	6323	1989:	6323
1985:	6335	1990:	6727
1986:	8277	1991:	6777

Die Jahreszahlen schwanken sehr stark, was auch auf die Wetterabhängigkeit des Segelfliegens zurückzuführen ist. Der Durchschnitt beträgt in diesen 10 Jahren 6931 Starts, wobei der Durchschnitt in den Jahren 1982 bis 1986 mit 7308 Starts deutlich über dem Durchschnitt der Jahre 1987 bis 1991 liegt, in denen er nur 6554 Starts betrug. Daraus ergibt sich insgesamt eine fallende Tendenz.

Im Jahre 1991 wurden auf den 43 niedersächsischen Segelfluggeländen insgesamt 97631 Starts mit Segelflugzeugen durchgeführt. Der Anteil der Flugzeugschleppstarts betrug 6,9 %.

Soweit es im Einzelfall zu berechtigten Beschwerden über Flugzeugschleppstarts gekommen ist, konnten durch freiwillige Selbstbeschränkungen der Halter der Segelfluggelände oder durch Festlegung von Betriebszeiten für die Schleppmaschinen Lärminderungen erreicht werden.

Zu VI.5:

In Niedersachsen gibt es 45 Landeplätze für den Betrieb von Flugzeugen; davon sind 28 als Verkehrslandeplätze und 17 als Sonderlandeplätze genehmigt. Die Verkehrslandeplätze dienen dem allgemeinen Luftverkehr, die Sonderlandeplätze den besonderen Zwecken der Platzhalter. Allgemein ist jedoch zu sagen, daß der Betrieb von Flugzeugen nicht als Sport zu betrachten ist. Flugzeuge sind Verkehrsmittel und werden als solche auch benutzt. Die Nutzung von Flugzeugen für private Zwecke ist als „Individuellluftverkehr“ ein Teil der allgemeinen Luftfahrt.

Bei Flugplätzen mit erhöhten Flugbewegungen gelten zeitliche Einschränkungen für den nichtgewerblichen zivilen Flugbetrieb mit bestimmten Flugzeugen, die nicht erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen.

Im übrigen wird auf die Ausführungen zu VIII.6 verwiesen.

Zu VI.6:

Die Anlage und der Betrieb von Modellflugplätzen bedarf der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde des Landes. Im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens wird u.a. auch geprüft, ob der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm angemessen berücksichtigt wird. Erforderlichenfalls werden zeitliche und räumliche Einschränkungen für den Modellflugbetrieb festgelegt.

Zu VI.7 und VI.8:

Diskotheiken sind Vergnügungsstätten und gehören zu den Gewerbebetrieben, die typischerweise das Wohnen stören. Um diese Störungen auf ein verträgliches Maß zu minimieren, hat die Landesregierung einen Gemeinsamen Runderlaß veröffentlicht. In ihm werden neben Rechts- und Verwaltungsvorschriften auch praktische Hinweise gegeben, wie einzelne Schutzziele erreicht werden können. Dabei werden nicht nur Maßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen aufgezeigt, sondern auch der Schutz der Beschäftigten und der Gäste.

Während im Arbeitsschutzbereich (Bedienungspersonal, Diskjockey) der Schutz vor Lärm und der optischen Strahlung (Laser) behandelt werden, wird beim Nachbarschutz auf den Lärm abgestellt, der von der Diskothek selbst emittiert wird und der auf die An- und Abfahrt sowie das Verhalten der Gäste zurückzuführen ist.

Die Lärmeinwirkung in Diskotheken kann weit über 90 dB(A) liegen.

Wenn man davon ausgeht, daß ein Diskjockey regelmäßig einem Wirkpegel von 102 dB(A) ausgesetzt ist, dann ist bereits nach sechs Jahren mit einem erheblichen Gehörschaden zu rechnen. Untersuchungen des Staatlichen Gewerbearztes haben ergeben, daß zwei Drittel der in Diskotheken beschäftigten Arbeitnehmer eine lärmbedingte Schwerhörigkeit aufweisen und nur ein Drittel ohne Hörverlust war. Daher wird in dem Gemeinsamen Runderlaß die Lärmbelastung in Diskotheken auf 90 dB(A) begrenzt.

Kinder sind grundsätzlich anfälliger für Innenohrschäden als Erwachsene; das regelmäßige Hören lauter Musik kann bei ihnen zu dauerhaften Innenohrschäden führen. An Jugendlichen mit erworbenen Gehörschäden wurde festgestellt, daß sie sich durchschnittlich 4,2 Stunden pro Woche in Diskotheken aufhalten, während Jugendliche mit normalem Gehör im Durchschnitt nur 2,6 Stunden pro Woche dort zubrachten. Eine darauf basierende Hochrechnung ergab, daß regelmäßiger Diskothekenbesuch bei bis zu 3 % der Jugendlichen im Verlauf von 5 Jahren zu einem Hörverlust von 30 dB aufgrund von Innenohrschäden führen kann.

Als geeignete Maßnahmen zur Reduzierung des unmittelbar von der Diskothek emittierten Lärms kommen in Betracht:

- Einbau eines Schallpegelbegrenzers,
- bauliche Schallschutzmaßnahmen,
- Änderung bei der Anordnung der Lautsprecher.

Diese Maßnahmen dienen den Beschäftigten, den Gästen und Anwohnern gleichermaßen.

Besonders störend wirken sich oft die An- und Abfahrt der Beschäftigten und der Gäste aus, wenn die Kraftfahrzeuge in angrenzenden Wohngebieten geparkt werden. Nach ständiger Rechtsprechung ist der damit verbundene Verkehrslärm der Diskothek zuzurechnen. Für die Beurteilung der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen wird es i.d.R.

erforderlich sein, eine Prognose bzw. ein Meßgutachten erstellen zu lassen. Können die zulässigen Lärm-Immissionsrichtwerte trotz baulicher und technischer Maßnahmen nicht eingehalten werden, kommen u.U. die Vorverlegung des Beginns der Sperrzeit oder straßenverkehrsrechtliche Regelungen in Betracht.

Zu VI.9:

Motorsportliche Veranstaltungen mit Renncharakter auf öffentlichen Straßen sind grundsätzlich verboten (§ 29 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung). Werden Ausnahmen hiervon beantragt, ist das öffentliche Interesse gegen die besonderen Belange des Antragstellers unter Beachtung des Gebots der Verhältnismäßigkeit abzuwägen. Die Landesregierung hat die zuständigen Bezirksregierungen angewiesen, dabei auch Belange des Lärmschutzes zu berücksichtigen.

Für die Genehmigung von Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen in der freien Natur und Landschaft gilt die sogenannte Moto-Cross-Verordnung vom 23.1.1990. Danach dürfen Genehmigungen nur dann erteilt werden, wenn Konflikte, Belastungen und Beeinträchtigungen für Mensch, Tier und Umwelt weitgehend minimiert werden. Hierunter ist auch der Lärmschutz zu verstehen.

Zu VII.1:

Militärische Anlagen, wie Schießstände für Handfeuerwaffen und Schießplätze – hier insbesondere die Truppenübungsplätze Munster und Bergen –, Tieffluggebiete, Militärflughäfen und der Bombenabwurfplatz Nordhorn-Range, müssen regional bzw. örtlich als die dominierenden Lärmquellen angesehen werden. Nach Zahl und Größe der Anlagen trägt Niedersachsen dabei die Hauptlast der von militärischen Anlagen auf die Bevölkerung einwirkenden Lärmbelastungen. In Einzelfällen wird die Situation noch dadurch verschärft, daß von Außenfeuerstellungen mit großkalibrigen Waffen über Ortschaften hinweggeschossen wird.

Erhebliche Belastungen stellt auch das gleichzeitige Üben verschiedener Waffengattungen, wie z.B. Heer-/Luftwaffe, insbesondere während der Nachtzeit sowie an Wochenenden, dar.

Während im industriell-gewerblichen Bereich Einzelanlagen selten Schalleistungspegel von 100 dB(A) überschreiten, erreichen Mündungs-/Geschoßknall von großkalibrigen Waffen Pegel im Bereich um 140 dB (A). Entsprechend weiträumiger ist auch der lärmbelastende Einwirkungsbereich.

Die Umsetzung der Truppenreduzierungen läßt insbesondere im Bereich des militärischen Tieffluges wie auch bei Manöverübungen außerhalb von Truppenübungsplätzen Entlastungen erwarten. Die erheblichen Umweltbeeinträchtigungen im Gebiet des Soltau-Lüneburg-Abkommens werden durch die von der Landesregierung erreichte Aufhebung des Abkommens ab 31.7.1994 ebenfalls zurückgehen.

Zu VII.2:

Durch das grundsätzliche Verbot von Tiefflügen unterhalb von 300 m über Grund aus dem Jahre 1990 und durch den Fortfall der Flugbeschränkungszone ADIZ hat sich die Fluglärmbelastung auch in den Tiefflugzonen in Niedersachsen generell verringert. Mit Genehmigung des Bundesverteidigungsministers dürfen allerdings in einigen Fällen noch immer Flugübungen unterhalb dieser Grenze durchgeführt werden. Nach Mitteilung des Bundesverteidigungsministers wird die Flughöhe von 75 m jedoch nur bei Zielendankflügen im Rahmen bestimmter genehmigter Flugübungen genutzt.

Das Innenministerium geht derzeit Hinweisen nach, nach denen die Fluglärmbelastung in der Tieffluggzone AREA 1 im Raum Lönningen auch weiterhin noch sehr hoch sein soll.

Die Festlegung der 75-m-Tieffluggzonen erfolgte durch den Bundesminister der Verteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und hat auch heute noch Bestand.

Konkrete Messungen darüber, wie sich der Fluglärm in den letzten Jahren in den 75-m-Tieffluggzonen entwickelt hat, liegen der Landesregierung nicht vor.

Zu VII.3:

Im Zuge des neuen Übungskonzeptes für die Bundeswehr und die Alliierten, wonach Gefechtsübungen außerhalb von Truppenübungsplätzen erheblich reduziert werden, wird sich die Lärmbelastung durch Militärhubschrauber rückläufig entwickeln. Darüber hinaus werden durch die Auflösung bzw. Verlegung von fliegenden Einheiten im Zuge der Truppenreduzierungen in einigen Standorten weitere örtliche Lärmbelastungen durch Militärhubschrauber beseitigt. Die Landesregierung wird die weitere Entwicklung aufmerksam verfolgen.

Zu VII.4:

Das Innenministerium hat, unmittelbar nachdem es von dem genannten bundeswehrinternen Befehl Kenntnis erhielt, die bis dahin nicht erfolgte Beteiligung von Landesbehörden an den Sitzungen der Lärmschutzkommissionen an Militärflughäfen mit Strahlflugzeugen gegenüber dem Wehrbereichskommando II mißbilligt. Diese Dienststelle wurde darüber hinaus ersucht, die Beteiligung von Vertretern des Innen- und des Umweltministeriums an künftigen Sitzungen entsprechender Lärmschutzkonferenzen zu veranlassen. Das Innenministerium wird die Angelegenheit weiter verfolgen.

Zu VII.5:

Nach Mitteilung des Landkreises Wittmund konnte aufgrund der damaligen Gespräche in der Lärmschutzkommission erreicht werden, daß in den Sommermonaten grundsätzlich auf den Nachtflug verzichtet wird, so daß nunmehr während des gesamten Jahres im Regelfall nach 20.00 Uhr kein örtlicher Flugverkehr mehr stattfindet. Die Lärmschutzkommission hat allerdings seit etwa drei Jahren nicht mehr getagt, weil man dort zu der Auffassung gelangt ist, daß man durch unmittelbare Gespräche auf die konkreten Hinweise und Beschwerden aus der Bevölkerung flexibler reagieren kann. Diese Gespräche sowie weitere Maßnahmen haben nach Mitteilung des Landkreises Wittmund zu einer starken Entlastung der Lärmsituation durch Bundeswehrflugzeuge geführt. So konnte z.B. in Gesprächen mit der örtlichen Geschwaderführung erreicht werden, daß während des gesamten Jahres im Regelfall in der Zeit von 12.30 Uhr bis 13.30 Uhr keine Starts und von 13.30 Uhr bis 14.30 Uhr kein Flugbetrieb stattfindet. Der Sirenenlärm, der auch sonntags durch die Shelter- und Hallentore verursacht wurde, die im Zusammenhang mit dem Einsatz der sog. Alarmrotte geöffnet wurden, ist abgestellt worden. Desweiteren wurde von der Geschwaderführung Rücksicht auf Beerdigungen im Ort Middels genommen; außerdem wurde z.B. die Endanflugkurve Startbahn 08 verändert, um weniger Häuser überfliegen zu müssen. Dem Landkreis und der Stadt Wittmund sind nach diesen erreichten Entlastungen bislang keine konkreten Beschwerden aus der Bevölkerung wegen Lärmimmissionen durch Bundeswehrflugzeuge bekanntgeworden.

Zu VII.6:

Aus der Sicht der Landesregierung stehen einer entsprechenden Novellierung des Luftverkehrsgesetzes keine Gründe entgegen. Sie wird daher eine gleichlautende gesetzliche Festschreibung solcher Lärmschutzkommissionen für Militärflugplätze mit Strahlflugzeugen

über die z.Z. federführend vom Innenministerium vorbereitete Bundesratsinitiative betreffend militärspezifische Sonderregelungen anstreben.

Zu VII.7:

Die Landesregierung kann bei bestehenden Militärflugplätzen ohne strahlbetriebene Luftfahrzeuge aufgrund der bestehenden Rechtslage i.d.R. nur durch Verhandlungen mit den entsprechenden militärischen Ansprechpartnern auf Lärmentlastungen hinwirken. In der Zusammenarbeit mit den militärischen Dienststellen insbesondere auf Standortebene ist in den vergangenen Jahren die Bereitschaft erkennbar geworden, den zivilen umweltpolitischen Belangen in Teilbereichen entgegenzukommen, z.B. durch Verlegung von Flugrouten oder Änderungen von Flugbetriebszeiten. Militärspezifische Besonderheiten erschweren der Landesregierung und den vor Ort betroffenen Dienststellen jedoch vielfach die notwendige Durchsetzung der aus ziviler Sicht erforderlichen Maßnahmen. Es ist für die Landesregierung ein bedeutsames Ziel, hier die gleichen Grundvoraussetzungen wie bei zivilen Einrichtungen zu erreichen. Darauf soll auch mit einer entsprechenden Bundesratsinitiative hingewirkt werden.

Zu VII.8:

Sowohl der Landesregierung als auch den zuständigen Landkreisen als Genehmigungsbehörden nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) liegen Informationen über die immissionsschutzrechtliche Situation in der Umgebung von Schießplätzen auf Truppenübungsplätzen von Bundeswehr und NATO nur unvollständig vor. Die Landkreise haben die Dienststellen der Bundeswehr aufgefordert, die noch fehlenden Daten und Unterlagen nunmehr innerhalb einer Frist zu übersenden.

Im Rahmen des Anzeigeverfahrens nach § 67 (2) BImSchG für die Truppenübungsplätze Munster und Bergen hat der Landkreis Soltau-Fallingb. mit Verfügungen vom 3./4. Juni 1992 die Truppenübungsplatzkommandanturen aufgefordert, die Unterlagen innerhalb von 6 Wochen zu vervollständigen. Die Bundeswehr hat dagegen Widerspruch eingelegt, der am 22. Dezember 1992 von der Bezirksregierung Lüneburg als nicht begründet zurückgewiesen worden ist. Gleichzeitig wurde die Frist für die Übersendung der Unterlagen auf den 1.3.1993 festgesetzt.

Gegen die Verfügung des Landkreises Soltau-Fallingb. hat die Bundeswehr am 20.1.1993 Klage beim Verwaltungsgericht Stade – Kammern Lüneburg – erhoben.

Zu VII.9:

Eine im Auftrag des Bundesumweltministers durchgeführte wissenschaftliche Untersuchung von Frau Professor Griefahn, Universität Düsseldorf, hat ergeben, daß der u.a. durch Schießübungen verursachte Lärm besonders nachteilige Auswirkungen auf den Organismus hat, weil eine Gewöhnung nur in geringem Umfang möglich ist. Dies liegt im wesentlichen daran, daß der Eintritt des Schallereignisses für den Betroffenen nicht vorhersehbar ist. Abrupt auftretender Lärm verursacht offenbar starke vegetative Funktionsveränderungen im Sinne einer Streßreaktion. Wie aus einer kürzlich veröffentlichten Kurzdarstellung der Ergebnisse des obigen F&E-Vorhabens hervorgeht (B. Griefahn: Die Wirkung von Schießgeräuschen auf die Herzfrequenz im Schlaf. Zeitschrift für Lärm-bekämpfung 36 [1989] S. 61 bis 65), kommt es bei jedem einzelnen Schuß zu einem Anstieg von Herzfrequenz und Blutdruck. Zu Schlafstörungen kommt es besonders in der morgendlichen Leichtschlafphase. Weitere, in der Literatur beschriebene Effekte sind die Ausschüttung von Streßhormonen und die dadurch ausgelösten Änderungen des Blutzuckerspiegels und des Fettstoffwechsels (zitiert in der Zeitschrift LÄRMMEDIZIN 2 [1989] S. 6).

Die Europäische Kommission, Directorate General for Research and Development, hat unter dem Titel „Joint project on impulse noise“ ein Projekt vergeben, an dem auf deut-



scher Seite das Medizinische Institut für Umwelthygiene in Düsseldorf beteiligt ist. Innerhalb dieses Projekts läßt sie unter dem Titel „Human response to impulse noise“ u.a. die Wirkung von Schießlärm auf den Menschen epidemiologisch untersuchen. Wie eine Rücksprache mit dem die Befragung durchführenden Projektnehmer ergab, wird von den Anwohnern eines militärischen Schießplatzes (Sennelager) der Lärm von großkalibrigen Geschützen als weitaus unangenehmer empfunden als jede andere Art von Lärm.

Zu VII.10:

Die zuständigen Bundesdienststellen haben trotz mehrfacher Aufforderungen durch die Landesregierung noch immer keine Lärmkataster und ein zur Beurteilung der Lärmimmissionen erforderliches Meß- und Bewertungsverfahren für großkalibrige Waffen vorgelegt.

Ein konkreter Termin für die Vorlage dieser Unterlagen ist der Landesregierung bislang noch nicht benannt worden. Um den Genehmigungsbehörden eine Beurteilungsgrundlage an die Hand geben zu können, wird das Umweltministerium eine entsprechende Schießlärmrichtlinie erarbeiten.

Die für November 1992 geplante Sitzung der Lärmschutzkommission wurde verschoben, weil die zuständigen Bundesdienststellen die notwendigen Abstimmungsverhandlungen für die Vorlage einer vervollständigten Version des Lärmkatasters für die Truppenübungsplätze Bergen und Munster nicht abschließen konnten. Darüber hinaus konnte die Wehrbereichsverwaltung II zu diesem Zeitpunkt keine gesicherten Erkenntnisse zur Umstrukturierung der Truppenübungsplätze weitergeben. Die Wehrbereichsverwaltung II hat aus diesem Grund die vorgesehene Besprechung vertagt.

Im übrigen hat die Bundeswehr die Lärmschutzkommission gebildet, ohne rechtlich dazu verpflichtet zu sein. Die Landesregierung beabsichtigt nicht, hierfür über eine Bundesratsinitiative eine Rechtsverpflichtung zu begründen, da sie die Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Durchsetzung von Lärmschutzmaßnahmen für ausreichend hält. Darüber hinaus hält es die Landesregierung für erforderlich, das tatsächliche Ausmaß der Lärmbelastung, das von den Truppenübungsplätzen Bergen und Munster ausgeht, durch ein eigenes wissenschaftliches Gutachten ermitteln zu lassen.

Zu VIII.1:

Die zunächst auf Freiwilligkeit beruhende Lärminderungsplanung ist mit Inkrafttreten des § 47 a Bundes-Immissionsschutzgesetz am 1.9.1990 auf eine gesetzliche Grundlage gestellt worden. Danach haben die Gemeinden für Wohngebiete und andere schützenswerte Gebiete Lärminderungspläne aufzustellen, in denen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden.

Zur Auswahl der hierfür in Frage kommenden Gebiete wird das Land bei der gesetzlich vorgeschriebenen Feststellung der schädlichen Umwelteinwirkung durch Lärm die Kommunen auch weiterhin mit Schallimmissionsplänen (farbigen Lärmbelastungskarten) unterstützen, die vom Nieders. Landesamt für Ökologie (NLÖ) angefertigt und im „Planungs- und Informationssystem Lärm“ für die Gemeinden und sonstige Nutzer im Bereich der Fachbehörde aktuell gehalten werden. Im NLÖ können auch Konfliktgebiete und die für ihre Entstehung maßgeblichen oder geplanten Emissionsquellen abgerufen werden. Mit der bisher intensiven Nutzung dieses Systems sind Land und Kommunen in der Lage, über die reine Lärminderungsplanung hinaus einen Beitrag zu leisten im Rahmen

- der Umweltverträglichkeitsprüfung,
- einer übersichtlichen und nachvollziehbaren Abwägung von Planungen für Einzelvorhaben, einschließlich der Prüfung von Varianten und Alternativen,

- der Feststellung landesweiter Lärmsanierungsbedürftigkeit (Rangfolge der Maßnahmen) von Verkehrswegen.

Die für die Aufgaben des Landes und der Gemeinden notwendigen Lärm-Daten liegen für folgende Kommunen vor:

Bad Harzburg	Göttingen	Oldenburg
Bad Laer	Goslar	Osnabrück
Bad Münder	Hemmingen	Ronnenberg
Bad Zwischenahn	Isernhagen	Rotenburg
Bremervörde	Langenhagen	Salzgitter
Celle	Leer	Seelze
Cloppenburg	Lehre	Seevetal
Delmenhorst	Liebenaue	Uelzen
Fallingb. Ostel	Lingen	Wallenhorst
Ganderkesee	Lüneburg	Wardenburg
Garbsen	Nienburg	Wilhelmshaven
Georgsmarienhütte	Northeim	Wunstorf.

Für folgende Kommunen werden unter deren aktiver Mitwirkung gegenwärtig lärmrelevante Daten erhoben, nachdem sie die Erstellung eines Schallimmissionsplanes beantragt haben:

Alfeld/L.	Hameln	Nordenham
Bad Essen	Hannover	Otterndorf
Barsinghausen	Hildesheim	Oyten
Buxtehude	Holdorf	Sarstedt
Damme	Hude	Stadthagen
Dörverden	Meppen	Vechta
Elze	Norden	Wedemark.

Flächendeckende Daten und Informationen zum Lärmschutz, die auf diese Weise mit Hilfe der Kommunen gewonnen werden, sind wichtige Daten für die Raumordnung, den Städtebau, die Verkehrswegeplanung und die Industrieansiedlung. Planungs- und Entscheidungsprozesse werden wesentlich beschleunigt. Daher wird das „Planungs- und Informationssystem Lärm“ weiter ausgebaut.

Die öffentlich-rechtliche Aufgabe der Lärminderungsplanung schließt nicht aus, daß auch im Rahmen der „Bürgerbeteiligung“ in den entsprechenden Ratsgremien der Kommunen Vorschläge und Anregungen eingebracht werden können, denn Maßnahmen, die der Lärminderung und damit der Wohnumfeldverbesserung dienen, setzen die Akzeptanz der Bürger voraus.

Zu VIII. 2:

Mit der Aufstellung von Lärminderungsplänen nach § 47a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist dem Land und den Kommunen eine Aufgabe übertragen worden, die nur mit erheblicher Anstrengung von beiden Seiten gelöst werden kann. So sind im Lärminderungsplan alle

- technischen,
- baulichen,
- gestalterischen,
- verkehrlichen,
- planerischen und
- organisatorischen

Maßnahmen anzugeben, die der Lärminderung und der Verhinderung des weiteren Anstiegs der Lärmbelastung in den vom Lärm hoch belasteten Gebieten dienen.

Das Land unterstützt die Kommunen hierbei durch die Auffindung der maßgeblichen Quellen und der Gebiete, die vom Lärm besonders betroffen sind. Aufgabe der Kommunen ist es dann, nach einem vom Land vorgegebenen Lösungsschema die wesentlichen Quellen zu mindern. Gesondert ausgewiesene Haushaltsmittel des Landes stehen hierfür nicht zur Verfügung, so daß auf die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten, wie z.B. auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, zurückgegriffen werden muß.

Nicht immer sind jedoch kostenintensive bauliche Maßnahmen erforderlich. Auch mit administrativen Maßnahmen, wie die Verlagerung von Lkw-Routen auf Gebiete, die nicht dem Wohnen dienen, Senkung der Geschwindigkeit im Straßenverkehr, organisatorische Maßnahmen im Betriebsablauf eines Gewerbebetriebes oder planerische Maßnahmen in der städtebaulichen Entflechtung unverträglicher Nutzungen, können als Maßnahmen zum Lärmschutz im Lärminderungsplan festgelegt werden.

Einzelheiten ergeben sich aus einem Gem.RdErl. des MU und des MW vom 16.10.1992 (Nds. MBl. S. 1445), der praxisnahe Vorschläge zur Aufstellung von Lärminderungsplänen enthält.

Zu Frage VIII.3:

Das Vorsorgeprinzip vor schädlichen Umwelteinflüssen gilt nicht nur für genehmigungsbedürftige Anlagen, sondern kann aufgrund der Regelung des § 23 BImSchG auch bei nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen Bedeutung erlangen, wenn aufgrund des § 23 BImSchG Vorsorgeanforderungen an die Errichtung, die Beschaffenheit und den Betrieb bestimmter nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen durch Rechtsverordnungen vorgeschrieben werden.

Auf dieser Grundlage sind zur Lärmbekämpfung bisher allerdings nur die Rasenmäherlärm-Verordnung (8. BImSchV) und die Sportanlagen-Lärmschutzverordnung (18. BImSchV) erlassen worden.

Eine allgemeine Ausweitung des Vorsorgeprinzips auf nicht genehmigungsbedürftige Anlagen ist z. Z. im Bundesrat nicht mehrheitsfähig.

Neben der Lärmvorsorge bei der Errichtung und dem Betrieb von Anlagen nach den Vorschriften des Bundes-Immissionschutzgesetzes ist dies schon bei der Planung wirksam einzubringen. Hierfür ergeben sich nicht nur in der Bauleitplanung, sondern auch in der Raumordnung Ansatzpunkte.

Die bereits im noch geltenden Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) von 1982 erfolgte Akzentuierung des vorsorgenden Lärmschutzes ist im Rahmen der beabsichtigten Neuaufstellung des LROP (Entwurf 1992) mit der Einführung neuer raumordnerischer Instrumente noch verstärkt worden.

Der bedeutendste Beitrag aktiven Lärmschutzes im Sinne der Vorsorge wird danach in der Einhaltung entsprechender Abstände geplanter Nutzungen zu lärmerzeugenden Verkehrswegen und Anlagen bestehen.

Es ist bauleitplanerisch sicherzustellen, daß die Abstände zur Wohnbebauung und zu sonstigen lärmempfindlichen Anlagen nicht geringer werden, z.B. soll ein Heranwachsen der Wohnbebauung an Flugplätze verhindert werden. Grundlage dafür werden in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festzulegende Lärmbereiche sein sowie – als Sonderfall – der für den Verkehrsflughafen Hannover im LROP festzulegende Siedlungsbeschränkungsbereich. Diese Lärmbereiche sind als Abstandsflächen zur vorsorgenden Konfliktminimierung zu verstehen.

Zu VIII.4:

Wesentliche Grundlage für die Beurteilung von Geräuschen, die von immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen ausgehen, bildet die TA Lärm aus dem Jah-

re 1968. Da diese Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung in vielen Teilen nicht mehr dem Stand der Lärmbekämpfungstechnik entspricht, ist eine Novellierung dringend notwendig.

Zahlreiche technische Regelungsbereiche werden durch Richtlinien (DIN-VDE-Normen, VDI-Richtlinien) festgelegt, die von nichtstaatlichen Gremien, wie z.B. die Deutsche Elektrotechnische Kommission im DIN und VDE oder Kommissionen des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) erarbeitet werden. Deren Regelsetzungsgremien sollen eine ausgewogene Zusammensetzung von Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Behörden/Technische Überwachungsvereine aufweisen. Über die Regelwerke soll im Konsens entschieden werden, Mehrheitsentscheidungen sind aber möglich.

Bei gravierenden Meinungsunterschieden werden Regelwerke nicht verabschiedet bzw. als nicht verbindliche Vornormen herausgegeben.

Zu VIII.5:

Die Landesregierung hat ein hohes Interesse, die Öffentlichkeit regelmäßig und umfassend über die Entwicklung lärmbedingter Emissionen im Lande zu unterrichten. So sind bisher die vom Land erstellten Schallimmissionspläne grundsätzlich in den betreffenden Ratsgremien unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorgestellt worden.

Darüber hinaus wird die Landesregierung durch Pressemitteilungen und Fachberichte auch weiterhin die interessierte Öffentlichkeit über interessante Entwicklungen auf dem Gebiet der Lärm-Emissionsbegrenzung informieren.

Es ist beabsichtigt, noch in dieser Legislaturperiode den „Lärmatlas Niedersachsen“ herauszugeben.

Zu VIII.6:

Zu dem Begriff „Sportflugverkehr“ wird auf die Ausführungen zu VI.5. verwiesen.

Die Luftfahrtbehörden in Niedersachsen genehmigen bereits seit mehreren Jahren die Gebührenordnungen der Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze nur noch, wenn diese lärm differenzierte Landegebühren enthalten, um dadurch einen finanziellen Anreiz für die Nutzung lärm armer Luftfahrzeuge zu schaffen.

Niedersachsen unterstützt die Initiative zur Novellierung der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16.8.1976 (BGBl. I S. 2216). Nach dieser Verordnung gelten zeitliche Einschränkungen für den nicht gewerblichen zivilen Flugbetrieb mit bestimmten Flugzeugen, die nicht erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen. Eckwerte dieser Novellierung sollen sein:

1. Einbeziehung aller motorgetriebenen Luftfahrzeuge bis zum Höchstgewicht von 5,7 t,
2. Einbeziehung aller gewerblichen Starts und Landungen mit Flugzeugen bis zu einem Höchstgewicht von 5,7 t für Platzrunden und Schulflüge,
3. Durchführung von Überlandflügen in der Beschränkungszeit nur in den Fällen, bei denen das Luftfahrzeug mindestens 60 min vom Flugplatz abwesend ist,
4. Ausdehnung der Sperrzeiten auf den Samstagnachmittag, ausgenommen Flugzeugschleppstarts für den Segelflugbetrieb.

Zu VIII.7:

Das Problem der Auswirkungen von Fluglärm auf die Tier- und Vogelwelt ist so vielschichtig, daß eine ausführliche Beantwortung der Frage in der Kürze der Zeit nicht mög-

lich ist. Dies insbesondere deshalb nicht, weil die Auswirkungen auf die verschiedenen Tier- und Vogelarten sich je nach Art des Fluglärms und den sonstigen örtlichen Gegebenheiten differenziert darstellen. Beispielhaft seien nur einige Problembereiche aufgeführt:

- militärischer Tiefflug, z. B. im Nationalpark Wattenmeer (Wat- und Wasservogel),
- Hubschrauberübungen in Mooren (Birkhuhn),
- Verkehrsflugplätze, z. B. Wendeschleife Langenhagen (Kranichrastplatz Bissendorfer Moor),
- Ultraleichtflugzeuge (Brachvogel),
- Modellflugplätze (Wanderfalke).

Zu den militärischen Tiefflügen bleibt anzumerken, daß das Bundesverteidigungsministerium bemüht ist, die Tiefflüge über Gebiete, die für den Vogelschutz bedeutsam sind, zu minimieren bzw. – soweit möglich – ganz zu vermeiden. Zur Zeit werden dort an Hand einer Kartendokumentation die entsprechenden Gebiete zusammengestellt.

Zu VIII.8:

1. Handlungsmöglichkeiten der Kommunal- bzw. Landesbehörden gegenüber Lärmimmissionen im militärischen Bereich

Im Mittelpunkt dieser Diskussion steht die Lärmbelastung durch Truppenübungsplätze. Die Schießplatzanlagen der Bundeswehr fallen unter die Genehmigungspflicht des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (s. 4. BImSchV, Anhang, Spalte 2, Nr. 10.18). Genehmigungsbehörde ist der Landkreis. Die immissionsschutzrechtliche Aufsicht ist den Ländern durch die Verordnung über Anlagen der Landesverteidigung – 14. BImSchV – entzogen. Aufsichtsbehörde ist die Wehrbereichsverwaltung. Aufsichtsbehördliche immissionsschutzrechtliche Anordnungen können deswegen von Kommunal- oder Landesbehörden nicht getroffen werden.

Die vorgenannten Anlagen unterliegen aber den Bestimmungen über „wesentliche Änderungen genehmigungsbedürftiger Anlagen“ gem. § 15 BImSchG. Für die Entscheidung über den Genehmigungsantrag hinsichtlich einer wesentlichen Änderung der Schießanlagen sind die Landkreise als Genehmigungsbehörde zuständig.

2. Handlungsmöglichkeiten der Landes- bzw. Kommunalbehörden gegenüber sonstigen Lärmimmissionen

Bei sonstigen Lärmimmissionen, insbesondere bei Sport- und Freizeitlärm, haben die zuständigen Landes- bzw. Kommunalbehörden die Möglichkeit, zur Gewährleistung der Erfüllung der Pflichten nach § 2 Abs. 1 der 18. BImSchV, also der Einhaltung der vorgeschriebenen Immissionsrichtwerte, Auflagen oder Bedingungen zu den erforderlichen Zulassungsentscheidungen zu erteilen. Darüber hinaus sind sie befugt, den Anlagenbetreiber im Weigerungsfall zur Erfüllung der Pflichten anzuhalten, indem sie die zur Durchführung der Verordnung erforderlichen Anordnungen treffen. Kommt der Betreiber einer vollziehbaren Anordnung nicht nach, kann die zuständige Behörde den Betrieb der Anlage ganz oder teilweise bis zur Erfüllung der Anordnung untersagen. Bei erheblicher Gefährdung kommt eine Untersagung auch ohne vorherige Anordnung in Betracht.

Wird einer Anordnung nicht nachgekommen, liegt eine Ordnungswidrigkeit vor, die von der zuständigen Behörde entsprechend geahndet werden kann.

3. Handlungsmöglichkeiten der betroffenen Bürgerinnen und Bürger

Bei der Abwehr von Lärmemissionen, die von Einrichtungen der Hoheitsträger bei der Erfüllung öffentlich-rechtlich geordneter Aufgaben ausgehen, hat der betroffene Bür-

ger einen öffentlich-rechtlichen Folgenbeseitigungs- oder Unterlassungsanspruch. Desweiteren besteht ein Recht auf Festsetzung von Lärmschutzauflagen, deren Einhaltung der Begünstigte von der Behörde verlangen kann. Im übrigen kann in Einzelfällen auch Anfechtungsklage eines Dritten gegen Genehmigungen Aussicht auf Erfolg haben.

Bei privat-rechtlich betriebenen Anlagen können Abwehransprüche nach §§ 1004 i.V.m. 906 des Bürgerlichen Gesetzbuches bestehen.

#### 4. Politische Initiativen

Die Landesregierung wird darauf hinwirken, daß die Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge weiter vermindert werden, um die vom Kraftfahrzeuglärm ausgehenden gesundheitlichen Risiken zu minimieren.

Sie wird die Bundesregierung auffordern, sich in der EG mit Nachdruck dafür einzusetzen, daß insbesondere bei Lastkraftwagen der Stand moderner Lärmbekämpfungstechnik generell Eingang findet. Der lärmarme Lkw muß mittelfristig nicht als Ausnahme, sondern als Regelfall auf unseren Straßen anzutreffen sein.

Griefahn