

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Dr. Hauff, Daubertshäuser, Frau Dr. Hartenstein, Frau Schmidt (Nürnberg), Reuter, Egert, Fischer (Homburg), Müntefering, Jung (Düsseldorf), Bachmaier, Schäfer (Offenburg), Stahl (Kempen), Frau Zutt und der Fraktion der SPD
– Drucksache 10/233 –

Schutz vor Lärm

Der Bundesminister des Innern – U II 4 – 98/1 – hat mit Schreiben vom 2. November 1983 die Große Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Einleitung

1. Lärm ist in den letzten Jahrzehnten zu einer ernsten Belastung der Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland geworden. Wirtschaftswachstum und Wohlstand haben mannigfache Lärmquellen entstehen lassen. So bedingte die Industrialisierung des Landes den Einsatz von immer zahlreicheren und leistungsfähigeren Maschinen. Wachsende Güterproduktion und Güternachfrage hatten immer größere Transportleistungen zur Folge. Der Ausbau des Wegenetzes erschloß auch abgelegene, ruhige Gebiete dem Verkehr und der wirtschaftlichen Belebung. Immer mehr Menschen leisteten sich das „Wohnen im Grünen“ und nahmen längere, tägliche Fahrten zum Arbeitsplatz in Kauf. Kräftig steigende Individualeinkommen begünstigten eine rapide Zunahme des PKW-Verkehrs und förderten die Mobilität in Freizeit und Urlaub. Anspruchsvollere Lebensgestaltung war verbunden mit dem Erwerb vielfältiger maschineller Helfer in Haus und Garten.

Welche Dynamik dieser Entwicklung innewohnte, verdeutlichen folgende Zahlen:

Im Jahre 1955 gab es in der Bundesrepublik Deutschland etwa 1,6 Millionen PKW. Sechs Jahre später hatte sich die Zahl

verdreifacht. Heute sind im Bundesgebiet etwa 25 Millionen PKW zum Verkehr zugelassen. Die Zahl der Neuzulassungen in den ersten sechs Monaten dieses Jahres entspricht fast dem Gesamtbestand an PKW im Jahre 1955.

Die Beförderungsleistung der LKW im Fernverkehr wuchs zwischen 1960 und 1980 von rund 24 auf annähernd 80 Milliarden Tonnenkilometer.

In diesen beiden Jahrzehnten stieg die Zahl der Starts im gewerblichen Flugverkehr in der Bundesrepublik Deutschland von weniger als 200 000 auf etwa 740 000.

2. Die rasche Zunahme der Lärmquellen wirkte sich besonders gravierend aus, weil die Bundesrepublik Deutschland allgemein dicht besiedelt ist und große, hochverdichtete Siedlungs- und Wirtschaftsräume aufweist. In den meisten anderen Staaten sind die Verhältnisse weniger ungünstig. Aus diesem Grunde gilt Lärmschutz in vielen Ländern nicht für so vordringlich wie in der Bundesrepublik Deutschland. Dies erschwert die Bemühungen der Bundesregierung, wirksame Maßnahmen der Lärmbekämpfung mit anderen Staaten abzustimmen.
3. In der Bundesrepublik Deutschland wurde verhältnismäßig früh erkannt, daß staatliche Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm notwendig sind. Bereits in den 60er Jahren hat die Bundesregierung die wesentlichen Grundlagen für eine moderne, bis heute nicht überholte Lärmschutzpolitik geschaffen:
 - Das 1964/65 im Auftrag der Bundesregierung erarbeitete „Göttinger Fluglärmgutachten“ bildete das wissenschaftliche Fundament für den 1966 im Deutschen Bundestag eingebrachten Entwurf des Fluglärmgesetzes. Das deutsche Fluglärmregelwerk ist nach wie vor in seiner umfassenden Art international ohne Vergleich. Viele tausend Menschen in der Umgebung ziviler und militärischer Flugplätze verdanken es diesem Regelwerk, daß sie heute in lärmgeschützten Wohnungen leben.
 - Das 1965 in Kraft getretene Baulärmgesetz war das erste moderne Lärmschutzgesetz. Zusammen mit den Durchführungsvorschriften hat das Baulärmgesetz zu einer erheblichen Lärminderung geführt: Zehn dem heutigen Stand der Technik entsprechende Baumaschinen sind zusammen nicht lauter als ein einziges entsprechendes Modell aus der Zeit, in der es die Baulärmvorschriften noch nicht gab.
 - In einer 1966 erlassenen Richtlinie zur StVZO bestimmte die Bundesregierung dem Stand der Technik entsprechende Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge und Kraftträder. Die Richtlinie beeinflusste in hohem Maße den Inhalt späterer EG-Vorschriften.
 - Die „TA-Lärm“ von 1968 brachte eine verbindliche Regelung der Geräuschimmissionsbedingungen, unter denen eine genehmigungsbedürftige Anlage an einem bestimmten Ort errichtet und betrieben werden darf. Die Immissions-

werte der „TA-Lärm“ gelten allgemein als anspruchsvoll. Die Vorschrift wurde bis heute nicht verändert. Sie wird weithin als allgemeiner Maßstab für die Unzumutbarkeit von Lärm verstanden.

— Seit 1968 ist neben der Lärmtaubheit die Lärmschwerhörigkeit als Berufskrankheit anerkannt.

4. In den 70er Jahren wurde die Lärmschutzpolitik konsequent weiterentwickelt. So wurden insbesondere zahlreiche Durchführungsvorschriften zum Baulärmgesetz und zum Fluglärmgesetz erlassen.

Das 1974 in Kraft getretene Bundes-Immissionsschutzgesetz gab u. a. den Anstoß, den Lärmschutz an Straßen und an Schienenwegen rechtlich zu regeln. Dies führte zum Entwurf eines Verkehrslärmschutzgesetzes. Der Gesetzentwurf wurde im März 1980 vom Deutschen Bundestag verabschiedet, erlangte aber nicht die Zustimmung des Bundesrates. Die Praxis des Verkehrslärmschutzes orientiert sich inzwischen weitgehend am Inhalt des vom Deutschen Bundestag beschlossenen Gesetzentwurfs.

Die 1975 ergangene Arbeitsstättenverordnung brachte eine erhebliche Verbesserung des Lärmschutzes am Arbeitsplatz.

Zur Vorbereitung einer langfristig angelegten Lärmschutzpolitik bildete die Bundesregierung 1977 eine „Projektgruppe Lärmbekämpfung beim Bundesminister des Innern“; an ihr waren über 250 Experten beteiligt. Der Bericht der Projektgruppe repräsentiert weltweit die umfassendste Arbeit auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung. Er spiegelt die unterschiedlichen Auffassungen der beteiligten Interessengruppen wider. Die Analysen und Empfehlungen des Berichts waren von großem Einfluß auf die Lärmschutzpolitik der letzten Jahre wie z. B. auf das „Aktionsprogramm Lärmbekämpfung des Bundesministers des Innern“ vom Oktober 1978 und auf das „Aktionsprogramm Lärmschutz für Straße und Schiene“ der Bundesregierung vom Juni 1979.

5. Staatliche Maßnahmen der Lärmbekämpfung allein reichen nicht aus, eine befriedigende Situation zu schaffen. Jeder Mitbürger kann durch seine Aktivitäten auf vielfältige und rechtlich kaum faßbare Weise seiner Umgebung zur Lärmquelle werden. Es ist daher besonders wichtig, den einzelnen für ein lärmbewußtes Verhalten zu gewinnen. Die Bundesregierung wird durch Information und Motivation dazu beitragen, daß die Bürger eigenverantwortlich unnötigen Lärm vermeiden.
6. Die Bundesregierung wird sich in der Lärmschutzpolitik zukünftig vor allem von folgenden Grundsätzen leiten lassen:
 - verstärkte Nutzung marktwirtschaftlicher Mechanismen,
 - Ergänzung international abgestimmter Regelungen durch nationale Maßnahmen, soweit notwendig und rechtlich zulässig,
 - Vorrang lärmbewußten Planens und lärm mindernden Konstruierens vor nachträglichem Sanieren,

- Stimulierung und Förderung des Lärmbekämpfungseingagements von Bürgern und gesellschaftlichen Vereinigungen wie z.B. von VDI-Kommission Lärminderung und Deutschem Arbeitsring für Lärmbekämpfung (DAL),
- Minimierung des finanziellen und bürokratischen Aufwandes bei den legislativen und administrativen Maßnahmen der Lärmbekämpfung, soweit mit dem Schutzzweck vereinbar.

1. Bekennt sich die Bundesregierung zu dem Grundsatz, daß der Schutz vor Umweltgefahren öffentliche Aufgabe ist, und wie will sie die im Rahmen der bundesrechtlichen Zuständigkeit für sie daraus resultierende öffentliche Verantwortung im Bereich der Lärmbekämpfung wahrnehmen?

Die Bundesregierung hält den Umweltschutz für eine der wichtigsten öffentlichen Aufgaben. Welche prioritäre Bedeutung dem Umweltschutz in ihrer Politik zukommt, hat sie in den vergangenen Monaten in einer Reihe weitreichender Entscheidungen auf unterschiedlichen umweltpolitischen Gebieten gezeigt.

Umweltschutz ist aber nicht nur eine öffentliche Aufgabe. Auch die Gruppierungen der Gesellschaft und der einzelne Staatsbürger tragen Verantwortung für die Umwelt. Dies wird besonders deutlich in der Lärmbekämpfung, wo der einzelne etwa durch lärmbewußte Auswahl und rücksichtsvollen Gebrauch von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten entscheidend zur Verbesserung der Situation beitragen kann.

Wie die Bundesregierung im einzelnen ihrer Verantwortung im Bereich der Lärmbekämpfung gerecht wird, geht aus der Beantwortung der folgenden Fragen hervor. Im übrigen wird auf die Regierungserklärung zum Thema „Unsere Verantwortung für die Umwelt“ vom 15. September 1983 verwiesen.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die vom Lärm ausgehenden Gesundheitsgefahren und das Ausmaß bereits eingetretener Gesundheitsschäden, welchen Umfang haben nach Kenntnis der Bundesregierung insbesondere die durch lärmbedingte Gesundheitsschäden eingetretenen finanziellen Belastungen der Sozialversicherungsträger?

Lärm ruft bei den betroffenen Menschen unterschiedliche negative Wirkungen hervor, die allein oder zusammen mit anderen Einflüssen die Gesundheit gefährden können. Um welche Gesundheitsrisiken es sich dabei im einzelnen handelt, ist derzeit noch nicht in vollem Umfang bekannt. Aus Gründen der Vorsorge sollten daher höhere Lärmbelastungen tunlichst vermieden werden. Die Bundesregierung wird auch zukünftig die Erforschung der Lärmwirkungen fördern.

Intensive Schallbelastung, wie sie etwa an lauten Arbeitsplätzen anzutreffen ist, kann zu irreparabler Taubheit führen. Das Risiko, lärmbedingt schwerhörig zu werden, hängt vom Geräuschpegel und den Arbeitsjahren ab, wie nachfolgende Tabelle ausweist:

*Prozentuales Risiko für eine Lärmschwerhörigkeit
in Abhängigkeit vom Geräuschpegel am Arbeitsplatz
und von den Arbeitsjahren*

Pegel am Arbeitsplatz L _{Am} (dB)	Expositionsdauer (Jahre)		
	10	20	30
85	3 v. H.	6 v. H.	8 v. H.
90	10 v. H.	16 v. H.	18 v. H.
95	17 v. H.	28 v. H.	31 v. H.

Umweltbundesamt: Lärmbekämpfung '81 – Materialien zum 2. Immissionsschutzbericht der Bundesregierung

Das Risiko erhöht sich, wenn auch außerhalb einer 40stündigen wöchentlichen Arbeitszeit Geräuschbelastungen von mehr als 75 dB (A) die Erholung des Innenohrs beeinträchtigen.

Solche Belastungen treten nicht nur in Diskotheken, an Schießständen und bei lärmintensivem Heimwerken auf; sie können z. B. auch schon im Straßenverkehr und beim Musikhören in den eigenen vier Wänden erreicht werden.

Angaben über die finanziellen Belastungen der Renten- und Krankenversicherungsträger durch Lärmschwerhörigkeit lassen sich nicht machen. In der gesetzlichen Krankenversicherung findet eine Zuordnung der Aufwendungen nach Indikationen nicht statt. Die Statistik enthält keine Aufschlüsselung der Ausgaben der gesetzlichen Krankenversicherung nach Krankheitsursachen. Es liegen auch keine Schätzungen über mögliche Folgekosten vor, die durch lärmbedingte Gesundheitsschäden entstehen. Auch die Rentenstatistik weist nicht aus, welche Renten auf Erkrankungen beruhen, die auf Lärm zurückzuführen sind. Desgleichen liegt der Bundesregierung kein Material über andere Leistungen – etwa Rehabilitationsmaßnahmen – vor, die durch Lärm notwendig werden.

Hinsichtlich der finanziellen Belastungen der Unfallversicherungsträger ist von folgendem auszugehen: Die Lärmschwerhörigkeit ist nach Anlage 1 Nr. 2301 der Berufskrankheitenverordnung eine anerkannte Berufskrankheit. Sie stellt seit 1974 die am häufigsten angezeigte und wegen einer Erwerbsminderung von mehr als 20 v. H. durch Rente oder Abfindung am häufigsten entschädigte Berufskrankheit dar. Die Unfallversicherungsträger zahlen gegenwärtig an 25 500 Personen wegen dieser Berufskrankheit eine Rente. Der geschätzte Aufwand hierfür beträgt jährlich etwa 85 Millionen DM.

Die Zahl der angezeigten und erstmals entschädigten Fälle von Lärmschwerhörigkeit ist seit 1978 rückläufig. Im Jahre 1982 sind ca. 11 000 Fälle von Lärmschwerhörigkeit angezeigt und rd. 2 100 Fälle erstmals entschädigt worden. Das bedeutet gegenüber dem Höchststand der angezeigten und erstmals entschädigten Berufskrankheit „Lärmschwerhörigkeit“ im Jahre 1977 einen Rückgang von 48 v. H. bzw. 41 v. H. Die Bundesregierung führt die Abnahme der Krankheitsfälle insbesondere auf die durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen und die Überwachung der gefährdeten Per-

sonen im Betrieb zurück. Sie erwartet, daß sich die abnehmende Tendenz weiter fortsetzt.

Lärm am Arbeitsplatz kann das Unfallrisiko erhöhen; exakte Daten über den Einfluß von Lärm auf das Unfallgeschehen liegen allerdings wegen der komplexen Wirkungszusammenhänge nicht vor.

Besorgniserregend sind die Ergebnisse epidemiologischer Studien, die auf einen Zusammenhang zwischen starkem Verkehrslärm und Blutdruckerhöhung bei den Betroffenen hinweisen. Die ermittelten Zusammenhänge zwischen Prozentsatz der nach eigenen Angaben wegen Hypertonie in ärztlicher Behandlung Befindlichen und dem Wohnen in einem verkehrsreichen und einem verkehrsarmen Gebiet verdeutlicht folgende Tabelle:

Prozentuale Angabe über Hypertoniebehandlung in einem verkehrsreichen (V) und einem verkehrsarmen (R) Wohngebiet

Alter (Jahre)	Männer		Frauen	
	V	R	V	R
20–29	18,2	7,1	11,1	3,4
30–39	16,1	14,3	16,9	5,5
40–49	25,4	24,1	20,3	21,7
50–59	34,5	20,0	35,6	20,0

Umweltbundesamt: Lärmbekämpfung '81 – Materialien zum 2. Immissionsschutzbericht der Bundesregierung

Da Bluthochdruck mit etwa 6 Millionen Erkrankten in der Bundesrepublik Deutschland zu den häufigsten Krankheiten zählt und einen wichtigen Risikofaktor für Herzinfarkt darstellt, verdient der Verkehrslärm auch unter volksgesundheitlichen Aspekten höchste Aufmerksamkeit. Genaue Daten über die Zahl der lärmbedingt Hypertoniekranken und die Folgekosten liegen nicht vor. Die Bundesregierung fördert derzeit mehrere Untersuchungen, die Aufschluß über die Zusammenhänge bringen sollen.

3. Welche Forschungs- und Entwicklungsvorhaben

- a) hat die Bundesregierung in der Vergangenheit im Bereich des Lärmschutzes in welcher Höhe
 - im Rahmen des Aktionsprogramms Humanisierung der Arbeit,
 - im Rahmen anderer Programme,
 - als Einzelprojekte
 gefördert,
- b) wird die Bundesregierung in diesen drei Bereichen in Zukunft fördern, um die Behebung des Lärmproblems auch unter längerfristigen Aspekten anzustreben, und wie beabsichtigt sie die Forschungsergebnisse in die Praxis umzusetzen?

- a) In den vergangenen Jahren hat die Bundesregierung eine große Zahl von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zum Lärmschutz gefördert.

Initiierung und Vergabe der Vorhaben durch die zuständigen Bundesressorts – es handelte sich vor allem um den Bundesminister des Innern (BMI), den Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung (BMA), den Bundesminister für Forschung und Technologie (BMFT) und den Bundesminister für Verkehr (BMV) – erfolgten in gegenseitiger Abstimmung.

Im Rahmen des laufenden Aktionsprogramms „Forschung zur Humanisierung des Arbeitslebens“ hat der BMFT von 1974 bis 1983 93 Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zum Lärmschutz mit Bundesmitteln in Höhe von insgesamt 32 Millionen DM gefördert. Die Vorhaben betrafen folgende Teilgebiete:

— Primäre Lärmschutzmaßnahmen	52 Einzelvorhaben
— Sekundäre Lärmschutzmaßnahmen	27 Einzelvorhaben
— Persönlicher Schallschutz	5 Einzelvorhaben
— Planung und Umsetzung von Möglichkeiten zur Lärminderung	4 Einzelvorhaben
— Praxisorientierte Grundlagenforschung einschließlich Berechnungen zur Lärmabstrahlung und -verteilung	5 Einzelvorhaben.

Bei einer Reihe weiterer Vorhaben war die Minderung der Lärmbelastung ein wichtiges Teilziel, wie etwa bei dem Branchenprojekt „Tischlerhandwerk“, dem Verbundvorhaben „Verpackung“, dem Vorhaben „Arbeitsstrukturierung“, „Menschengerechte Arbeitstechnologie“ und „Gießereien/Schmieden“.

Im Rahmen des Aktionsprogramms „Forschung zur Humanisierung des Arbeitslebens“ hat der BMA bisher 62 abgeschlossene Projekte mit insgesamt 7,6 Millionen DM im Bereich des Lärmschutzes am Arbeitsplatz gefördert. Zur Zeit werden zusätzlich 28 laufende Vorhaben mit einem Kostenaufwand von 4,2 Millionen DM unterstützt. Die Forschungsberichte sind bei der Bundesanstalt für Arbeitsschutz jedermann zugänglich.

Im Rahmen des Programms „Verkehrstechnik“ wurden vom BMFT von 1974 bis 1983 50 Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zur Lärminderung mit Bundesmitteln in Höhe von ca. 40 Millionen DM gefördert. Die Vorhaben bezogen sich auf die Teilbereiche

— Kraftfahrzeuge/Straßenverkehr	17 Einzelvorhaben,
— Nahverkehr	12 Einzelvorhaben,
— Rad/Schiene	21 Einzelvorhaben.

Im Rahmen des Umweltforschungsplans des BMI wurden in den letzten Jahren vom Umweltbundesamt für 192 Forschungs- und Entwicklungsvorhaben über 50 Millionen DM aufgewendet.

Die Ziele der Vorhaben waren insbesondere

— technische Lärminderung im Bereich des Verkehrs (ca. 23 Millionen DM)	54 Einzelvorhaben,
---	--------------------

- technische Lärminderung im Bereich von Industrie, Gewerbe und Freizeit (ca. 8,5 Millionen DM) 39 Einzelvorhaben,
- Verbesserung der Lärmvorsorge und -sanierung insbesondere durch Planungsmaßnahmen und baulichen Schallschutz (ca. 4 Millionen DM) 30 Einzelvorhaben,
- Basisdaten aus der Lärmwirkung zur Bestimmung von Grenzwerten (ca. 9 Millionen DM) 38 Einzelvorhaben,
- einheitliche, zuverlässige Meßverfahren als Voraussetzung für Lärminderungsmaßnahmen (ca. 6,5 Millionen DM) 31 Einzelvorhaben.

Der BMV hat im Bereich der Bundesverkehrswegeplanung mehrere Studien durchführen lassen, in denen u. a. die Vermeidung von Geräuschbelastung als Nutzenkomponente in der gesamtwirtschaftlichen Projektbewertung untersucht wurde. Die Kosten für den Anteil „Lärm“ der Gesamtforschungsvorhaben sind nicht bekannt.

Im Bereich der Deutschen Bundesbahn wurden für sieben Forschungsvorhaben zum Lärmschutz über 1,6 Millionen DM aufgewendet. Die Vorhaben dienten der Erarbeitung von Geräuschemissions- und Immissionsgrenzwerten im Schienenverkehr.

Auf dem Gebiet des Straßenbaus hat der BMV bisher 25 einzelne Forschungsvorhaben zum Lärmschutz mit einem Gesamtbetrag von rd. 2 Millionen DM gefördert; mit diesen Vorhaben wurden u. a. die konstruktive Gestaltung und Einpassung in die Landschaft sowie die Wirksamkeit von aktiven und passiven Lärmschutzeinrichtungen untersucht. Auf dem Gebiet der Luftfahrt belief sich die Fördersumme für Lärminderungsmaßnahmen auf über 1 Million DM.

Für Forschungsarbeiten im Bereich batterie-elektrischer Straßenfahrzeuge und diesel-elektrischer Hybridbusse, die einen erheblichen Beitrag zur Geräuschminderung leisten können, hat der BMV etwa 12,5 Millionen DM ausgegeben. Derzeitig laufen 40 derartige Fahrzeuge im Linienbetrieb dreier Städte als Flottenversuch mit einer Gesamtförderung des BMV von etwa 14,7 Millionen DM. Die Entwicklung eines Konzeptes für ein künftiges Stadtbahnverkehrssystem mit gezielter Untersuchung der Lärminderung beim Oberbau fördert der BMV mit über 0,6 Millionen DM.

Auf dem Gebiet der Beeinträchtigung der Gesundheit durch Lärm hat der Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit (BMJFG) im Bundesgesundheitsamt vier Forschungsvorhaben durchführen lassen; vier weitere Forschungsvorhaben sind noch nicht abgeschlossen.

Im übrigen fördert die aus Bundesmitteln über den Bundesminister für Bildung und Wissenschaft (BMBW) anteilig mitfinanzierte Deutsche Forschungsgemeinschaft verschiedene Forschungsvorhaben und Programme zur Lärmverminderung, so z.B. den Sonderforschungsbereich „Geräusche und Schwingungsvorgänge an Maschinen“ an der Universität Hannover und das Schwerpunktprogramm „Geräuschentstehung und Geräuschdämpfung“.

- b) Die Minderung der Lärmbelastung auf ein erträgliches Ausmaß ist eine Aufgabe, die nur längerfristig und nur dann gelöst werden kann, wenn die Bemühungen um weitere wissenschaftliche Erkenntnisse und technische Entwicklung verstärkt fortgesetzt werden. Die Bundesregierung stellt sich dieser Aufgabe. Sie wird darauf achten, daß die zu fördernden Vorhaben soweit möglich auf die Verwertung in der Praxis abgestellt sind.

In den einzelnen Förderungsbereichen ergibt sich im wesentlichen folgendes Bild:

Auf dem Gebiet „Humanisierung des Arbeitslebens“ wird zur Behebung von Lärmproblemen künftig solchen technischen Lösungen Vorrang gegeben, bei denen durch Umkonstruktion von Geräten, Maschinen oder Anlagen oder durch die Änderung von Produktionsverfahren und Arbeitsabläufen Schadensursachen von vorneherein beseitigt werden und nicht erst (sekundär) durch Kapselung u.ä. aus der Arbeitsplatzumgebung ferngehalten werden. Die Erarbeitung primärer technischer Lösungen soll Voraussetzungen für das leichtere Einhalten von Arbeitsschutzvorschriften schaffen.

Dagegen liegt bei sekundären Lärminderungsmaßnahmen an Arbeitsplätzen und in Arbeitsstätten (Kapselung, raumakustische Maßnahmen) bereits ein umfangreiches Wissen vor. Hier geht es zukünftig vor allem um Information, Beratung und Schulung.

Im Rahmen des Programms „Humanisierung des Arbeitslebens“ wird der Umsetzung der Forschungsergebnisse in die Praxis ausschlaggebende Bedeutung beigemessen. Aufbauend auf die umsetzungsorientierte Planung und Organisation von Förderschwerpunkten und -projekten werden vom BMFT mehrere Umsetzungswege beschritten:

— Umsetzung über den Markt

Neue technische Entwicklungen werden in Form von Geräten/Maschinen und Anlagen über den Markt verbreitet, wie dies beispielsweise in folgenden Fällen geschehen ist: Getränkeabfüllanlagen, Anlagen zur Zerkleinerung von Kunststoffsträngen und -blöcken, druckluftbetriebene Nagler und Bohrhämmer, Drahtwebmaschinen.

— Umsetzung über das System des Arbeitsschutzes und über Normungsgremien

Vertreter der Berufsgenossenschaften und Mitglieder von Normungsgremien (DIN, VDI) werden an Planung, Begleitung

tung und Ergebnisbewertung von geförderten Vorhaben beteiligt und verwerten die Erkenntnisse in ihrer Arbeit.

— Umsetzung über Verbände

Aus Fördermitteln werden Verbände (Arbeitgeber-, Arbeitnehmerorganisationen) in dem Bemühen unterstützt, Erkenntnisse über Lärmschutz durch Informationsdienste, Lernmaterialien, Seminare u. ä. zu verbreiten.

Bei „Branchenprojekten“, in denen auch Fragen der Lärmbekämpfung eine Rolle spielen (Tischlerhandwerk, Bekleidung, Verpackung), werden die Vereinigungen der entsprechenden Branchen in die Informationsverbreitung eingeschaltet.

— Umsetzung über Veröffentlichungen

Bisher wurden 33 Bände mit Forschungsberichten veröffentlicht, die sich vor allem mit Lärmschutzfragen befassen. Außerdem wird in mehreren Fachzeitschriften laufend über Ergebnisse von Forschungsvorhaben berichtet.

Auch der BMA wird mit Hilfe der Bundesanstalt für Arbeitsschutz die Forschung zur Lärmbekämpfung am Arbeitsplatz weiterführen. Schwerpunkte werden dabei sein: Lärmwirkungen, Messung und Bewertung von Geräuschen, technischer Schallschutz.

Die Umsetzung der Forschungsergebnisse wird auch hier mehrspurig erfolgen:

- Die Ergebnisse der Forschungsvorhaben werden in die Regelwerke von DIN und VDI eingebracht. DIN und VDI werden außerdem frühzeitig an den forschungsbegleitenden Arbeitskreisen beteiligt. Schließlich wirkt die Bundesanstalt für Arbeitsschutz in wichtigen Gremien beider Normungsorganisationen mit.
- Pilotprojekte zur praktischen Lärminderung werden durchgeführt.
- Informationsblätter „Arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse zur Lärminderung“ werden für abgeschlossene Forschungsvorhaben veröffentlicht.
- Lärmschutzseminare für bestimmte Personengruppen wie z. B. Sicherheitsfachkräfte, Gewerbeaufsichtsbeamte, Fachhochschüler und Gewerkschaftler werden veranstaltet.

Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten werden die Aktivitäten des BMFT im Programm „Verkehrstechnik“ ebenso fortgesetzt, wie etwa die lärmrelevanten Forschungsvorhaben des BMV zur Entwicklung einsatzfähiger Elektrofahrzeuge und die Lärminderung an Schienenfahrzeugen. Die Umsetzung der Forschungsergebnisse erfolgt u. a. durch Erprobung der entwickelten Fahrzeuge im Alltagsbetrieb.

Der BMI wird die Förderung von Vorhaben zum Lärmschutz im Rahmen seines Umweltforschungsplans u. a. mit folgenden Schwerpunkten fortsetzen:

- Bekämpfung des Verkehrslärms,
- epidemiologische Feldstudien zu Lärmwirkungen,
- Entwicklung und Förderung der Nachfrage besonders lärm-
armer Fahrzeuge, Geräte, Maschinen (Konzeption der
Schaffung von Benutzungsvorteilen für lärmarme Produkte).

Die Forschungsergebnisse werden auch zukünftig in hohem Maße die nationale und supranationale Legislativarbeit beeinflussen. In Flottenversuchen und Modellvorhaben wird nicht nur die Praxistauglichkeit der Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung und technischer Entwicklung erprobt, sondern zugleich öffentlichkeitswirksam für die Verbreitung der entwickelten Produkte geworben.

Die einzelnen Bundesressorts veröffentlichen in geeigneter Weise die Forschungsergebnisse und bemühen sich ganz allgemein, die Ergebnisse der Praxis zuzuführen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Notwendigkeit, im Rahmen der Lärminderung am Arbeitsplatz die Vielzahl der bereits bestehenden lärmindernden Konstruktionsmaßnahmen den Konstrukteuren zugänglich zu machen, und durch welche Maßnahmen will sie dies erreichen?

Eine wirksame und wirtschaftliche Lärminderung an Maschinen ist in der Regel nur zu erreichen, wenn das Gebot zur Geräuschminimierung bereits beim Entwerfen und Konstruieren der Maschinen beachtet wird. In der Antwort zu Frage 3 sind mehrere Umsetzungsmaßnahmen genannt worden, die Forschungsergebnisse auch Konstrukteuren von Maschinen zugänglich machen. In Ergänzung hierzu ist es notwendig, Lärminderungstechniken den zukünftigen Konstrukteuren bereits bei ihrer Ausbildung nahezubringen. Im Auftrag der Bundesanstalt für Arbeitsschutz wurde entsprechendes Studienmaterial erarbeitet, das Fachhochschuldozenten in der Konstruktionslehre als Unterlage dienen soll.

Der Vermittlung von Lärminderungskennntnissen an Konstrukteure dienen insbesondere auch technische Regeln wie die VDI-Richtlinie 3720 „Lärmarm Konstruieren“ und Fortbildungsveranstaltungen wie die VDI-Fachtagung zum Thema „Neue Technologien und Materialien zum Schallschutz“ vom vergangenen Jahr. Die Arbeit der VDI-Kommission Lärminderung wird von der Bundesregierung gefördert.

5. Gedenkt die Bundesregierung, die in der Arbeitsstättenverordnung festgelegten Lärmgrenzen zu verschärfen, um technisch bereits mögliche Lärmschutzmaßnahmen auch wirklich zur Anwendung zu bringen; in welchem Umfang bringt der Bund in seiner Verantwortung als öffentlicher Arbeitgeber die in der Arbeitsstättenverordnung festgelegten Lärmgrenzen zur Geltung?

In der Arbeitsstättenverordnung sind die Lärmhöchstwerte bei geistigen Arbeiten auf 55 dB (A), bei einfachen Büro- und ver-

gleichbaren Arbeiten auf 70 dB (A) und bei sonstigen Arbeiten auf 85 dB (A) festgelegt. Die Bundesregierung beabsichtigt gegenwärtig nicht, diese Höchstwerte zu ändern. Ergänzend zu den Bestimmungen der Arbeitsstättenverordnung über Schalldruckpegel in Arbeitsräumen verpflichtet die Unfallverhütungsvorschrift „Lärm“ die Unternehmer, die Beschaffenheit und den Betrieb von Arbeitseinrichtungen an die fortschrittlichen, in der Praxis bewährten Regeln der Lärminderungstechnik anzupassen. Diese Verpflichtung kann im Einzelfall zu erheblich niedrigeren Schallpegeln führen, als sie die Arbeitsstättenverordnung vorsieht.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß Beschäftigten der öffentlichen Hand keine qualitativ schlechteren Arbeitsstätten zugemutet werden dürfen als gewerblichen Arbeitnehmern. Dies gilt auch für die in der Arbeitsstättenverordnung festgelegten Lärmgrenzen. Einzelne Bundesressorts wie etwa BMA, BMVg, BMV und BMP haben für ihren Bereich entsprechende Regelungen getroffen.

6. Welche Krankheiten werden gegenwärtig bei welchen Berufsgruppen als lärmbedingte Berufskrankheiten anerkannt, welche Forschungsvorhaben hat die Bundesregierung angeregt und fördert sie, um den Katalog der lärmbedingten Berufskrankheiten entsprechend den aktuellen medizinwissenschaftlichen Erkenntnissen zu vervollständigen?

Die „Lärmschwerhörigkeit“ ist eine Berufskrankheit nach Anlage 1 zur Berufskrankheitenverordnung. Ihre Anerkennung setzt nicht die Zugehörigkeit zu bestimmten Berufsgruppen voraus und ist nicht auf bestimmte Arbeitstätigkeiten beschränkt. Zwar zeigen die bisher durchgeführten deutschen und ausländischen Untersuchungen, daß Lärm eine ganze Reihe unterschiedlicher negativer Wirkungen auf den Menschen haben kann. Von der „Lärmschwerhörigkeit“ abgesehen, ist aber ein eigenständiges, von Lärm verursachtes Krankheitsbild nicht belegt. Es besteht sonach derzeit kein Anlaß, die Berufskrankheitenliste zu erweitern. Auch sind im Geschäftsbereich des BMA bisher keine wissenschaftlichen Aufträge erteilt worden, eventuelle neue, lärmbedingte Krankheitsbilder zu ermitteln.

7. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Rahmen einer präventiven Umweltpolitik dem Aspekt der Lärminderung bei der Entwicklung neuer Produktionstechniken und -verfahren durch die Industrie mittels Anreizen (Prämien für leise Produktionsverfahren) oder Sanktionen (Abgaben für laute Produktionsverfahren) verstärkt Gewicht zu verleihen?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, Abgaben für laute Produktionstechniken und -verfahren einzuführen. Sie lehnt zwar Abgaben als ein Instrument der Umweltpolitik nicht von vornherein ab; angesichts der Probleme, die sich insbesondere aus dem administrativen Vollzug und der Erhöhung der Abgabenlast

ergeben, ist sie aber der Auffassung, daß eine Abgabenregelung nur eingeführt werden sollte, wenn ein Regelungs- und Lenkungsbedarf besteht, der über die bestehenden ordnungsrechtlichen Regelungen hinausgeht. Ein solcher Bedarf ist bei Produktionsverfahren nicht zu erkennen. Das bestehende ordnungsrechtliche Instrumentarium hat sich bewährt. Dies gilt insbesondere für die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, die mit ihren angemessen anspruchsvollen Immissionswerten den berechtigten Interessen der Umwelt am Lärmschutz voll entspricht.

Auch eine Subventionierung lärmarmen Produktionsverfahren durch Prämien hält die Bundesregierung nicht für richtig. Sie geht davon aus, daß das geltende Recht den Aufsichtsbehörden hinreichend Möglichkeiten bietet, fortschrittliche technische Entwicklungen bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, in einer Lärmkennzeichnungsverordnung Geräteherstellern vorzuschreiben, den von einem Gerät verursachten Lärm anzugeben, um so dem Käufer die Möglichkeit zu geben, das leiseste Gerät zu erwerben? Ist die Bundesregierung gegebenenfalls bereit, eine solche Verordnung vorzulegen?

Die Bundesregierung hält die Information über die Höhe der Geräuschemission lärmrelevanter Maschinen und Geräte für ein Mittel, lärmarmen Produkten zu der ihnen zukommenden Position am Markt zu verhelfen. Dies gilt auch grundsätzlich für eine entsprechende Kennzeichnung der Maschinen. Sie hat für Rasenmäher mit gutem Erfolg eine Kennzeichnungspflicht eingeführt.

Die Bundesregierung begrüßt es, daß viele Hersteller in den letzten Jahren durch lärmindernde Maßnahmen ihre Geräte und Maschinen leiser gemacht haben.

Die Einführung einer allgemeinen Kennzeichnungspflicht begegnet vor allem wegen unterschiedlicher Funktionsweisen und Einsatzbedingungen der Produkte sowie aus den daraus resultierenden unterschiedlichen Geräuscentwicklungen und Meßbedingungen erheblichen Schwierigkeiten. Zur Zeit werden beim Deutschen Institut für Normung (DIN) (Geräuschmeßvorschriften für wichtige Maschinen überarbeitet und ergänzt. Darüber hinaus wird an DIN-Normen gearbeitet, die sich mit der Nachprüfbarkeit von Emissionswerten und der Lärmkennzeichnung befassen. Die Bundesregierung wird, sobald die Ergebnisse der Normungsarbeit es erlauben, prüfen, ob eine Verordnung zur Lärmkennzeichnung vorgelegt werden soll.

Im übrigen begrüßt es die Bundesregierung, daß eine Vielzahl von Herstellern bereits auf freiwilliger Basis Informationen über die Geräuschemission ihrer Produkte geben. Für bestimmte Elektrohaushaltsgeräte ist ferner eine freiwillige Kennzeichnung des Betriebsgeräusches im Rahmen der Produktinformation vorgesehen, sobald die entsprechenden Normen vorliegen.

Die Förderung der Produktinformation ist generell ein wichtiges verbraucherpolitisches Anliegen der Bundesregierung und wird von ihr durch finanzielle Zuschüsse unterstützt.

9. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten in der Bebauungsplanung und Stadtentwicklung, den Gesichtspunkt des Lärmschutzes verstärkt zu berücksichtigen, und wie will sie den Gemeinden bei diesen Anliegen gesetzlich oder in anderer Weise Hilfestellung geben?

Nach geltendem Recht, das insbesondere im Bundesbaugesetz und im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt ist, gelten strenge Anforderungen an die Berücksichtigung des Lärmschutzes in der Bauleitplanung der Gemeinden. Die Rechtsprechung hat dies vielfach bestätigt.

Die Bundesregierung ist darum bemüht, den Gemeinden Hilfestellung zu geben, damit dem Lärmschutz in der Bauleitplanung in dem gebotenen Maße Rechnung getragen und den Gemeinden die Handhabung der Rechtsvorschriften in der Praxis erleichtert wird. Sie prüft daher gemeinsam mit den zuständigen Ressorts der Länder und den Kommunalen Spitzenverbänden sowie unter Beteiligung weiterer sachkundiger Stellen, wie dieses Ziel erreicht werden kann. In diese Prüfung wird sie auch die Erfahrungen mit der Vornorm DIN 18 005 Blatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ von 1971 einbeziehen.

Wertvolle Hilfe bei der Lärmreduzierung bieten den Gemeinden die Veröffentlichungen des BMBau in der Schriftenreihe „Städtebauliche Forschung“, insbesondere die Planungs- und Kostenhinweise zur Verkehrsberuhigung. Wichtige positive Auswirkungen auf den Lärmschutz in Gemeinden wird auch die noch laufende Erarbeitung der „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ unter städtebaulichen Gesichtspunkten haben.

10. In welchem Umfang und mit welchen Methoden fördert die Bundesregierung weiterhin Modernisierungs- und Energiesparmaßnahmen, die auch als Lärmschutz wirksam sind, und wie gezielt werden die finanziellen Mittel in besonders lärmbelasteten Wohngebieten eingesetzt?

Der Schwerpunkt der Anreize liegt heute im steuerlichen Bereich. Aufwendungen für den Lärmschutz sowie Aufwendungen für andere Modernisierungs- und Energiesparmaßnahmen sind nach der finanzgerichtlichen Rechtsprechung in der Regel als Erhaltungsaufwand zu beurteilen, der bei Mietwohnungen sofort oder gleichmäßig auf bis zu fünf Jahren verteilt abgesetzt werden kann. Darüber hinaus können steuerliche Vergünstigungen nach § 82 i Einkommensteuer-Durchführungsverordnung (EStDV) für Maßnahmen an Baudenkmälern in Anspruch genommen werden. Der bis zum 30. Juni 1983 befristete § 82 g EStDV für bestimmte Baumaßnahmen im Sinne des Bundesbaugesetzes und des Städtebauförderungsgesetzes (StBauFG) soll bis zum 31. Dezember 1987 verlängert werden.

Soweit Lärmschutzmaßnahmen im Zuge von städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen den Ordnungs- und Baumaßnahmen zuzuordnen sind, beteiligt sich die Bundesregierung auch an der Finanzierung im Rahmen des Bundesprogramms der Städtebauförderung nach § 72 StBauFG. Einzelheiten ergeben sich aus den Förderrichtlinien der Länder. Die Bundesfinanzhilfen für dieses Programm sind 1983 gegenüber dem Vorjahr um 60 Millionen DM auf 280 Millionen DM aufgestockt worden.

Nach den Vorschriften des Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetzes über die gemeinsamen Programme des Bundes und der Länder können Modernisierungs- und Energiesparmaßnahmen gefördert werden, die als Lärmschutz in Wohnungen wirken, und zwar alle Maßnahmen des Schallschutzes im Modernisierungsprogramm und Maßnahmen zur wesentlichen Verbesserung der Wärmedämmung von Fenstern im Energiesparprogramm. Ein gezielter Einsatz in besonders lärmbelasteten Wohngebieten ist nicht vorgesehen, jedoch können die Modernisierungsschwerpunkte in Gemeindegebieten mit intensivem Verkehrslärm liegen. Die Finanzhilfen des Bundes sind mit dem Jahre 1982 ausgelaufen. Die entsprechende steuerliche Regelung in § 82 a EStDV ist für Modernisierungsmaßnahmen und als Lärmschutz wirkende Energiesparmaßnahmen am 30. Juni 1983 ebenfalls ausgelaufen.

11. Welche der von der Bundesregierung am 13. Juni 1979 verabschiedeten Maßnahmen des Aktionsprogramms „Lärmschutz für Straßen und Schiene“ sind bisher eingeleitet und verwirklicht worden, und verfolgt die Bundesregierung auch künftig die Ziele dieses Aktionsprogramms? Welche Prioritäten mißt die Bundesregierung den einzelnen Maßnahmen des Aktionsprogramms zu?
12. Wie wurde dieses Programm auf europäischer Ebene verwirklicht, welche Initiativen hat die Bundesregierung nach Zuleitung des Memorandums an die EG-Kommission am 25. Juli 1979 ergriffen?

Die Bundesregierung arbeitet mit Nachdruck am Vollzug des „Aktionsprogramms Lärmschutz für Straße und Schiene“ vom Juni 1979. Sie hat in den vergangenen Jahren zu allen Teilen des Programms Maßnahmen in Angriff genommen und diese weitgehend auch bereits verwirklicht. Die Bundesregierung betrachtet das Programm nach wie vor als nützlich für die Verkehrslärmpolitik und hält die in dem Programm genannten Ziele im wesentlichen für nicht überholt. Priorität verdient nach ihrer Auffassung die Bekämpfung des Verkehrslärms an der Quelle, vor allem bei Nutzfahrzeugen und motorisierten Zweirädern.

Zu den einzelnen Abschnitten des Aktionsprogramms ist folgendes zu bemerken:

— Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen

Das Verkehrslärmschutzgesetz ist 1980 am Bundesrat gescheitert. Die Bundesregierung hält aber eine Regelung des Schutzes vor Verkehrslärm für erforderlich. Sie hat daher inzwischen – wie in der Antwort zu den Fragen 13 bis 15 näher ausgeführt wird – für Bundesfernstraßen eine Regelung getrof-

fen. In den Jahren 1980 bis 1982 hat sie für Lärmschutz an Bundesfernstraßen insgesamt rund 525 Millionen DM ausgegeben.

- Senkung der Emissionswerte für Straßen- und Schienenfahrzeuge

Die Bundesregierung hat die im Aktionsprogramm genannten Zielwerte mit Memorandum vom 13. Juni 1979 der EG-Kommission notifiziert. Nach mehrfachen Erinnerungen der Bundesregierung im Verkehrsrat und im Umweltrat der Gemeinschaft hat die EG-Kommission am 5. Juli 1983 dem Rat einen Richtlinienentwurf zur Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge zugeleitet, der wesentlich auf der Vorarbeit einer EG-Expertengruppe unter deutschem Vorsitz beruht. Unter Berücksichtigung der seit Verabschiedung des Aktionsprogramms eingetretenen Änderungen des Meßverfahrens kommen die Vorschläge der Kommission den Zielvorstellungen des Programms sehr nahe.

Zur Vorbereitung verschärfter Geräuschgrenzwerte für Motorräder hat die Bundesregierung die notwendigen wissenschaftlich-technischen Untersuchungen eingeleitet. Sie wird an den Ergebnissen der Untersuchungen ihre Emissionsziele orientieren und diese der EG-Kommission zur Kenntnis bringen. Für die leistungsstärkeren Motorräder strebt sie bis 1985 eine Herabsetzung der Grenzwerte um 4 bis 6 dB (A) an.

Für Mofas, Mopeds und Kleinkrafträder wurden die akustischen Anforderungen bereits Ende 1980 national durch die „Richtlinie für die Geräuschmessung an Kraftfahrzeugen“ verschärft. Die Ablösung des bisherigen, häufig sehr hochtourig betriebenen Kleinkraftrades durch das umweltfreundliche „Leichtkraftrad“, für die eine Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften den Weg frei gemacht hat, beginnt sich positiv auszuwirken. Schließlich hat die Bundesregierung zu Beginn dieses Jahres einen „Antimanipulationskatalog“ herausgegeben mit dem Ziel, die geschwindigkeits- und damit lärmerhöhenden Manipulationen an motorisierten Zweiradfahrzeugen mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit erheblich zu erschweren. Der Katalog wird durch Übernahme in die StVZO verbindlich gemacht werden.

Mit der Einführung der Nahfeldmeßmethode 1980 wurde der Polizei der Länder und den technischen Prüfstellen ein Mittel zur besseren Überwachung von Fahrzeugen im Verkehr an die Hand gegeben.

Zur Begrenzung und stufenweisen Verminderung der Geräuschemission von Schienenfahrzeugen hat die Bundesregierung einen Verordnungsentwurf erarbeitet und der EG-Kommission notifiziert. Die Kommission strebt eine EG-einheitliche Regelung an. Auf mehrfache Erinnerung durch die Bundesregierung hat die EG-Kommission die Absicht geäußert, noch in diesem Jahr einen entsprechenden Richtlinienentwurf vorzulegen.

— Ordnungspolitische Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung

Die rechtlichen Grundlagen für Lärmschutz durch verkehrslenkende und verkehrsordnende Maßnahmen wurden durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 6. April 1980 und die zugehörigen Änderungen der StVO vom 21. Juli 1980 geschaffen. Hierdurch wurde u. a. die Möglichkeit zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen eröffnet und das Recht, Fahrverbote in bestimmten Straßen aus Lärmschutzgründen auszusprechen, erheblich erweitert. Mit den 1981 erlassenen „Vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ hat die Bundesregierung Leitlinien für die Durchführung von Verkehrsbeschränkungen und -verböten aus Lärmschutzgründen gegeben. In diesen Richtlinien wird auch auf die Möglichkeit hingewiesen, „lärmarme Kraftfahrzeuge“ verkehrsrechtlich zu begünstigen.

— Förderung von Forschung und Entwicklung

Seit Vorlage des Aktionsprogramms hat die Bundesregierung die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet des Lärmschutzes erheblich gesteigert. Wegen der Einzelheiten der Verkehrslärmforschung wird auf die Ausführungen zu Frage 3 verwiesen.

13. Sieht die Bundesregierung eine Notwendigkeit, den Schutz vor Verkehrslärm zu verbessern, und beabsichtigt sie, dies durch Gesetz oder Verordnung zu regeln?
14. Geht die Bundesregierung bei ihren Überlegungen davon aus, Lärmvorsorge und Lärmsanierung gleichzeitig zu regeln, und erwägt sie gesetzgeberische Maßnahmen für Straßen- wie auch Schienenverkehrswege?
15. Hat die Bundesregierung bereits konkrete Vorstellungen über die Höhe der in ein Gesetz bzw. eine Verordnung aufzunehmenden Lärmgrenzwerte für einzelne Gebietskategorien?

Die Bundesregierung hält es für richtig, den Schutz vor Verkehrslärm durch normative Regelungen zu verbessern. Nach ihrer Auffassung sind sowohl Vorschriften für die Lärmvorsorge beim Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen als auch Regelungen für die Lärmsanierung erforderlich.

Zur Vereinheitlichung der Handhabung des Lärmschutzes bei dem Bau und bei der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes hat der Bundesminister für Verkehr „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ gegenüber den obersten Straßenbaubehörden der Länder herausgegeben. Diese Richtlinien beruhen weitgehend auf den Erkenntnissen des Gesetzgebungsverfahrens zum Verkehrslärmschutzgesetz und orientieren sich an dem Beschluß des Deutschen Bundestages vom 6. März 1980 – Drucksache 8/3730.

Es wird damit gerechnet, daß sich die Richtlinien auf die Handhabung des Lärmschutzes an den Verkehrswegen anderer Baulastträger und auf die Rechtsprechung auswirken werden.

16. In welchem Umfang werden bereits heute im Verantwortungsbereich des Bundes lärmarme Kraftfahrzeuge eingesetzt, und ist die Bundesregierung bereit, den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge konsequent voranzutreiben?

Die Bundesregierung hat in den vergangenen Jahren die Entwicklung von Kfz-Modellen gezielt gefördert, deren Geräuschemission erheblich unter den geltenden Grenzwerten liegt. Ausgehend von diesen Modellen hat sie dann in Abstimmung mit dem Verband der Automobilhersteller (VDA) und Kfz-Produzenten eine genaue Definition des „lärmarmen Nutzfahrzeugs“ erarbeitet. Die Definition wird demnächst in die StVZO eingefügt werden. Mit der Definition ist eine wichtige Voraussetzung für Serienproduktion und Markteinführung erfüllt.

Fünfundzwanzig lärmarme Lastkraftwagen der 7,5-Tonnen-Klasse sind bei der Deutschen Bundespost im Einsatz. Die Fahrzeuge sind von einem deutschen Hersteller in einer Sonderserie für diese Erprobung gebaut worden. Erst seit Frühjahr dieses Jahres gibt es ein langsam größer werdendes Angebot lärmarmen Nutzfahrzeuge.

Im militärischen Bereich besteht auch aus Umweltschutzgründen ein großes Interesse, den technischen Fortschritt in der Lärminderung für Rad- und Kettenfahrzeuge zu nutzen. Die Bundeswehr nimmt schon jetzt auf dem Gebiet der Lärminderung gegenüber den verbündeten Streitkräften eine Spitzenposition ein. Derzeitig werden Modelle „lärmarmen Lastkraftwagen“ bei der Bundeswehr getestet.

Die Bundesregierung ist darum bemüht, den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge voranzutreiben. Sie wird im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten in ihrem eigenen Bereich lärmarme Fahrzeuge einsetzen.

17. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, um die zunehmend stärker als Belastung empfundene Beeinträchtigung der Bevölkerung durch militärisch und zivil bedingten Fluglärm im Bereich von Flughäfen, militärischen Tieffluggebieten und Tiefflugverbindungsstrecken einzuschränken?

Die Bundesregierung hat in den vergangenen Jahren durch zahlreiche Maßnahmen eine erhebliche Lärmmentlastung der Bevölkerung in der Umgebung ziviler und militärischer Flugplätze erreichen können. Im zivilen Bereich wirkte sich vor allem folgendes positiv aus:

- Der Anteil „lauter“, nicht den ICAO-Lärmgrenzwerten entsprechender Flugzeuge auf deutschen Verkehrsflughäfen wurde in den letzten Jahren durch rechtliche und finanzielle Maßnahmen stark reduziert. So verhindert z. B. eine Regelung,

daß ältere, laute bereits als Muster zugelassene Flugzeuge in der Bundesrepublik Deutschland eine neue Verkehrszulassung erhalten. „Leises“ Fluggerät wird seit Jahren durch geringere Gebühren und Ausnahmen von Betriebsbeschränkungen begünstigt.

- Die Situation in der unmittelbaren Umgebung der Verkehrsflughäfen wurde durch Änderungen des Flugbetriebs erheblich verbessert. So wurden z.B. lärmarme Start- und Landeverfahren eingeführt, siedlungsorientierte An- und Abflugstrecken festgelegt, Fluglärmmeßanlagen eingerichtet und zeitliche Flugbeschränkungen verfügt.

Auch an militärischen Flugplätzen sind mannigfache Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung getroffen worden wie z.B. die Optimierung der An- und Abflugstrecken, örtliche Flugbeschränkungen, der Bau von Schutzhallen für Triebwerksprobeläufe.

Dem Lärmschutz sowohl an zivilen wie an militärischen Flugplätzen dienen die Maßnahmen der Bundesregierung zum Vollzug des Fluglärmgesetzes. Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen zu Frage 18 verwiesen.

Die Bundesregierung wird auf allen genannten Gebieten ihre Bemühungen um eine weitere Verbesserung der Situation der Bevölkerung in der Umgebung der Flugplätze energisch fortsetzen.

Ein besonderes Lärmproblem bilden die militärischen Tiefflüge. Solche Übungsflüge sind unverzichtbarer Bestandteil einer modernen Verteidigung. In der Bundesrepublik Deutschland ergeben sich spezifische Schwierigkeiten aus der geographischen Lage, der Besiedlungsdichte, der Luftraumstruktur, der Stationierung der fliegenden Verbände, der Zuordnung der Übungsgebiete und Schießplätze, der generellen Einsatz- und Übungsaufgaben, der jeweiligen Witterungsverhältnisse. Tiefflug kann stattfinden von montags bis freitags in einem Höhenband zwischen 150 und 450 m über Grund über etwa Zweidrittel des gesamten Bundesgebietes. Ausgenommen sind Großstadtkerne mit über 100 000 Einwohnern, Sperrgebiete und grenznahe Räume. Den Einsatzverbänden ist aufgegeben, die Tiefflüge flexibel und möglichst weiträumig aufzufächern, um besondere Belastungen bestimmter Gebiete zu vermeiden. Aus dem gleichen Grunde sind die Verbindungsstrecken zwischen den sieben Gebieten, in denen Tiefflüge in einer Mindesthöhe von 75 m über Grund ausgeführt werden dürfen, für solche Tiefflüge gesperrt. Erhöhte Belastungen durch Tiefflüge können sich in der Umgebung von Tiefflug-Beschränkungsgebieten ergeben. Gebiete, in denen Tiefflüge nicht stattfinden dürfen, umfassen etwa ein Drittel des Luftraumes der Bundesrepublik Deutschland. Der BMVg wird seine Bemühungen um eine noch bessere Verteilung der Tiefflüge konsequent fortsetzen.

Auf die Antwort der Bundesregierung vom 2. August 1983 (Drucksache 10/283) auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Drabiniok, Hecker und der Fraktion DIE GRÜNEN zum Thema „Lärm-

belastung durch Fluglärm, insbesondere während der Nacht“ wird im übrigen verwiesen.

18. Wie hat sich nach Auffassung der Bundesregierung das Fluglärmgesetz bewährt, und beabsichtigt die Bundesregierung, eine Novellierung des Gesetzes vorzulegen, wie sie bereits von der sozialliberalen Regierung geplant war?

Das Fluglärmgesetz hat sich nach Auffassung der Bundesregierung bewährt. Für Maßnahmen unterschiedlicher Art zum Schutz gegen Fluglärm haben die Flugplatzhalter in den vergangenen Jahren unter dem Einfluß des Gesetzes insgesamt über 680 Millionen DM ausgegeben, ein beachtlicher Teil davon sogar ohne unmittelbare rechtliche Verpflichtung; mit weiteren 100 Millionen DM darf aufgrund von Rechtsansprüchen nach geltendem Fluglärmrecht gerechnet werden. Die Gesetzesvorschriften über die Einschränkung der baulichen Nutzung in besonders lärmbelasteten Gebieten haben dem Entstehen neuer Lärmproblemfälle nachhaltig entgegengewirkt. Vor allem aber hat das Gesetz dazu geführt, daß heute viele tausend Menschen in der Umgebung ziviler und militärischer Flugplätze in lärmgeschützten Wohnungen leben können.

An 42 Verkehrsflughäfen und militärischen Flugplätzen sind in den vergangenen Jahren Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnungen nach dem Fluglärmgesetz festgesetzt worden. Die im Gesetz vorgesehene Pflicht zur periodischen Überprüfung der Lärmschutzbereiche hat die Bundesregierung zum Anlaß genommen, zusammen mit den beteiligten Stellen zu prüfen, ob im Einzelfall eine Änderung von Art und Umfang des Flugbetriebs mit dem Ziel einer Entlastung der Bevölkerung möglich ist. Bereits an 13 Flugplätzen konnte so die Lärmbelastung verringert und der alte Lärmschutzbereich durch einen neuen mit geringerer Ausdehnung ersetzt werden.

Die Bundesregierung hat im Rahmen der Beantwortung von Petitionen eine eingehende Stellungnahme zu Inhalt und Vollzug des Fluglärmgesetzes erarbeitet und am 18. Januar 1983 dem Präsidenten des Deutschen Bundestages zugeleitet (Stellungnahme der Bundesregierung vom 5. Januar 1983 zu den Petitionen Etta Frerichs, Pet. 1-9-06-272-4822, und Herbert Lahl, Pet. 1-9-06-272-8534). Die Stellungnahme enthält u. a. die Feststellung, die Bundesregierung beabsichtige derzeit nicht, eine Änderung des Fluglärmgesetzes vorzuschlagen. Sie halte eine Novellierung des Gesetzes nur für sinnvoll, wenn dadurch eine Verbesserung der Entschädigungsregelung erreicht werden könne. Dies sei aus Kostengründen zur Zeit nicht realisierbar. Die Auffassung der Bundesregierung hat sich seit Vorlage der Stellungnahme nicht geändert.