

21. 04. 80

Sachgebiet 2129

Unterrichtung

durch den Bundesrat

Gesetz zum Schutz vor Verkehrslärm von Straßen und Schienenwegen

— Verkehrslärmschutzgesetz — (VLärmSchG)

— Drucksachen 8/1671, 8/3730 —

hier: Anrufung des Vermittlungsausschusses

Der Bundesrat hat in seiner 485. Sitzung am 18. April 1980 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 6. März 1980 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus den nachstehenden Gründen einberufen wird.

Gründe

1. § 5

In Absatz 1 sind in den Nummern 2 bis 4 die Dezibel (A)-Werte um jeweils drei Dezibel (A) zu erhöhen.

Begründung

Die Heraufsetzung der Immissionsgrenzwerte lehnt sich an die Werte des ursprünglichen Regierungsentwurfs an. Auch der Bundesrat hat diesen Werten im 1. Durchgang zugestimmt.

Durch die Heraufsetzung der Immissionsgrenzwerte wird lediglich die Anzahl der Anspruchsberechtigten geringer. Die Qualität des Lärmschutzes wird jedoch nicht berührt, da dieses eine Frage der Höhe der Innenraumpegel ist, die durch eine Rechtsverordnung der Bundesregie-

rung gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 3 Verkehrslärmschutzgesetz gelöst werden muß. Die Anspruchsberechtigten erleiden folglich durch die Heraufsetzung der Immissionsgrenzwerte keinerlei Einbuße, weder finanziell noch qualitativ.

Geht man von den letzten Schätzungen des Bundesministeriums der Finanzen aus (Stand 27. Februar 1980), so belaufen sich die Mehraufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen nach dem Verkehrslärmschutzgesetz für alle Gebietskörperschaften auf insgesamt 983 Millionen DM jährlich (686 Millionen DM für Lärmvorsorge; 297 Millionen DM für Lärmsanierung). Untersuchungen haben ergeben, daß sich durch die Heraufsetzung der Immissionsgrenzwerte die Kosten für Lärmvorsorge um 220 Millionen DM und für Lärmsanierung um 261 Millionen DM jährlich vermindern würden. Dies bedeutet eine Ersparnis von insgesamt 481 Millionen DM pro Jahr.

2. §§ 5 und 10

- a) In § 5 Abs. 1 Nr. 4 sind die Worte „und Industriegebieten“ zu streichen.
- b) in § 10 Abs. 1 Nr. 2 sind die Worte „Gewerbegebieten und Industriegebieten“ durch die Worte „und Gewerbegebieten“ zu ersetzen.

Begründung zu a) und b)

Industriegebiete sollen — wie vom Bundesrat im ersten Durchgang verlangt — vom Lärmschutz ausgenommen werden. Sie gehören nicht zu den Gebieten, auf die die Straßenplanung unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärms besonders Rücksicht nehmen müßte. Sie dienen zur Aufnahme vorwiegend solcher störender bzw. erheblich belästigender Betriebe und Anlagen, die in anderen Baugebieten unzulässig sind. Die ausnahmsweise in Industriegebieten zugelassenen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter müssen gegen Immissionen, die von den Betrieben ausgehen, ohnehin geschützt werden. Es bedarf daher auch keiner Maßnahme der Lärmsanierung.

Im übrigen steht die Regelung im Widerspruch zur TA-Lärm, die in Nummer 2.32 für derartige Gebiete einen Immissionsrichtwert von nachts 70 dB (A) festlegt. D. h. Industriegebiete können nachts zur Straße und zu benachbarten Grundstücken einen Lärm bis zu 70 dB (A) verursachen, hätten aber selbst einen Anspruch auf Lärmvorsorge, wenn der Straßenlärm nachts einen Grenzwert von 62 bzw. 65 dB (A) überschreitet.

Hinweis zu b)

Bei Übernahme des nachstehend unter Ziffer 3 wiedergegebenen Anrufungsbegehrens wird der Anrufungsgrund zu § 10 Abs. 1 Nr. 2 gegenstandslos.

3. § 10

In Absatz 1 ist der mit dem Wort „wenn“ beginnende Satzteil wie folgt zu fassen:

„... wenn der Mittelungspegel des von der Straße ausgehenden Verkehrslärms an der zu schützenden baulichen Anlage am Tage 75 dB(A) oder in der Nacht 65 dB(A) übersteigt.“

Begründung

Die Heraufsetzung der Immissionsgrenzwerte lehnt sich an die Werte des ursprünglichen Regierungsentwurfs an. Auch der Bundesrat hatte diesen Werten im ersten Durchgang zugestimmt.

Durch die Heraufsetzung der Immissionsgrenzwerte wird lediglich die Anzahl der Anspruchsberechtigten geringer. Die Qualität des Lärmschutzes wird jedoch nicht berührt, da dieses eine Frage der Höhe der Innenraumpegel ist, die durch eine Rechtsverordnung der Bundesregierung gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 3 Verkehrslärmschutzgesetz gelöst werden muß. Die Anspruchsberechtigten erleiden folglich durch die Heraufsetzung der Immissionsgrenzwerte keinerlei Einbuße, weder finanziell noch qualitativ.

Geht man von den letzten Schätzungen des Bundesministeriums der Finanzen aus (Stand 27. Februar 1980), so belaufen sich die Mehraufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen nach dem Verkehrslärmschutzgesetz für alle Gebietskörperschaften auf insgesamt 983 Millionen DM jährlich (686 Millionen DM für Lärmvorsorge, 297 Millionen DM für Lärmsanierung). Untersuchungen haben ergeben, daß sich durch die Heraufsetzung der Immissionsgrenzwerte die Kosten für Lärmvorsorge um 220 Millionen DM und für Lärmsanierung um 261 Millionen DM jährlich vermindern würden. Dies bedeutet eine Ersparnis von insgesamt 481 Millionen DM pro Jahr.

4. § 18 a — neu und § 19

a) Nach § 18 ist folgender § 18 a einzufügen:

„§ 18 a

Änderung des Haushaltsstrukturgesetzes

Artikel 35 § 1 des Gesetzes zur Verbesserung der Haushaltsstruktur (Haushaltsstrukturgesetz) vom 18. Dezember 1975 (BGBl. I S. 3091) wird aufgehoben.“

b) In § 19 ist nach Nummer 3 folgende Nummer 3 a einzufügen:

„3 a. § 10 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe dieses Gesetzes sind zu verwenden:

1. das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich aufgrund von Artikel 8 § 1 des Steueränderungsgesetzes 1966 vom 23. Dezember 1966 (BGBl. I S. 702) ergibt,
2. das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich aufgrund von Artikel 1 § 1 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 vom 28. Februar 1972 (BGBl. I S. 201) ergibt, soweit es nach Artikel 3 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 für Zwecke dieses Gesetzes zur Verfügung steht.“

Begründung

Im Hinblick darauf, daß die Gemeinden die Hauptlast der durch dieses Gesetz entstehenden Kosten für Lärmschutzmaßnahmen an Straßen tragen müssen, ist es erforderlich, die zweckgebundenen Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu erhöhen, wie dies der Bundesrat bereits im ersten Durchgang gefordert hat. Dies war im übrigen auch Gegenstand einer besonderen Gesetzesinitiative — vgl. BT-Drucksache 8/1147 —.

Der Bundesrat ist stets der Auffassung gewesen, daß zwischen der Verabschiedung des Verkehrslärmschutzgesetzes und der Erhöhung der Finanzmittel für die Gemeinden zur Durchführung des Gesetzes ein enger Zusammenhang gesehen werden muß.

Für den kommunalen Straßenbau stehen derzeit jährlich ca. 1 200 Millionen DM an GVFG-Mitteln zur Verfügung. Den Gemeinden entstehen jährliche Kosten (Lärmvorsorge und Lärmsanierung) von mindestens 605 Millionen DM, die im Höchstfalle zu 60 v. H. (im Zonenrandgebiet bis zu 75 v. H.) gefördert werden können. Von den genannten Mitteln (ca. 1 200 Millionen DM) werden also mindestens ein Drittel nur für die Kosten des Lärmschutzes eingesetzt werden müssen.

5. § 19

In § 19 ist nach Nummer 3 a folgende Nummer 3 b einzufügen:

„3 b. In § 10 Abs. 2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„10 vom Hundert der verbleibenden Mittel entfallen auf Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 5 Satz 1 und Nr. 6.“

Begründung

Dadurch, daß die 10prozentige Kürzung aufgrund des Haushaltsstrukturgesetzes rückgängig gemacht wird (ca. 240 Millionen DM für 1980), können die Mehraufwendungen teilweise finanziert werden. Dabei ist es jedoch erforderlich, daß diese zusätzlichen Mittel für Lärmschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen zweckgebunden werden. Der Betrag, der für Lärmschutzmaßnahmen an neu zu bauenden Schienenwegen den Kommunen zur Last fällt (3 Millionen DM — vgl. S. 24 der BT-Drucksache 8/3730 —), kann gegenüber den hohen Kosten der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung von kommunalen Straßen vernachlässigt werden.

Ohne Erhöhung und ohne die vorgeschlagene Zweckbindung müßten die Programme für den kommunalen Straßenbau, der heute in großem Umfang zur Verbesserung des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit erfolgt, unvertretbar eingeschränkt werden.

