

Geske, Otto-Erich; Kentmann, Konrad

Article — Digitized Version

## Kosten und Konsequenzen

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Geske, Otto-Erich; Kentmann, Konrad (1980) : Kosten und Konsequenzen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 60, Iss. 3, pp. 138-142

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135417>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

## Kosten und Konsequenzen

Otto-Erich Geske, Konrad Kentmann, Bonn

**Der Bundestag hat am 6. März 1980 das Gesetz zum Schutz vor Verkehrslärm von Straßen und Schienenwegen (Verkehrslärmschutzgesetz) in 2. und 3. Lesung beschlossen; der Bundesrat will bereits bis Mitte April die Beratungen über dieses Gesetz abgeschlossen haben. Was sieht dieses Gesetz vor? Was wird es uns kosten?**

---

Der öffentliche Umweltschutz ist in der Bundesrepublik Deutschland eine Aufgabe, zu deren Erfüllung alle staatlichen Ebenen ihren Anteil beizutragen haben. Dies zeigt sich in sehr anschaulicher Weise am Verkehrslärmschutzgesetz, einem der wesentlichen umweltpolitischen Gesetzeswerke der letzten Jahre. Alle Gebietskörperschaften sind von diesem Gesetz in starkem Maß tangiert, wenn auch auf unterschiedliche Weise: Der Bund schuf die gesetzlichen Normen, und er wird die Hauptlast der Finanzierung zu tragen haben. Die Länder sind in erheblichem Maß verantwortlich für den Vollzug des Gesetzes, sei es im Zuge der Auftragsverwaltung beim Lärmschutz an Straßen in der Baulast des Bundes, sei es bei der Verteilung der Mittel für konkrete Lärmschutzvorhaben; zudem sind sie auch – wenngleich in vergleichsweise geringem Umfang – von diesem Gesetz finanziell betroffen. Die Gemeinden schließlich werden für eine sachgerechte Abstimmung der einzelnen Lärmschutzmaßnahmen vor Ort Sorge zu tragen haben, auf sie kommen aber auch erhebliche finanzielle Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen zu.

Nachdem die Vorstellungen des Bundestages über die gesetzlichen Regelungen des Verkehrslärmschutzes nunmehr feststehen, erscheint es angebracht, die finanziellen Folgen für die Gebietskörperschaften aufzuzeigen und die Risiken bei der Abschätzung der Ko-

sten zu nennen sowie auf Fragen des Gesetzvollzugs einzugehen. Aufgrund staatlicher und kommunaler Programme liegen bereits Erfahrungen mit dem Verkehrslärmschutz vor, jedoch wird mit dem flächendeckenden Vollzug des Verkehrslärmschutzgesetzes weitgehend Neuland betreten. Die folgenden Ausführungen sind daher nicht zuletzt auch als Orientierungshilfe in dieser neuen Gesetzesmaterie gedacht.

Das Verkehrslärmschutzgesetz ist auf die Verringerung der Lärmimmissionen, also der Geräuscheinwirkungen auf die Anwohner von Verkehrswegen ausgerichtet. Damit deckt es jedoch nur einen Teilbereich der Bemühungen um eine Reduzierung der Verkehrslärmbelastungen ab. Umweltpolitisch effektiver und dem Verursacherprinzip entsprechend ist die Bekämpfung der Lärmemissionen, also der Geräuscentwicklung, vor allem durch Maßnahmen am Fahrzeug. Erst unlängst ist festgestellt worden, daß die Lärmbekämpfung am Fahrzeug im Vergleich zu baulichen Schallschutzmaßnahmen eine weitaus günstigere Relation von eingesetztem Kapital zu entlasteter Bevölkerung aufweist<sup>1</sup>. Bis zur Produktion einer neuen leiseren Fahrzeuggeneration und bis zum vollständigen Ersatz der alten lauten Fahrzeuge bedarf es eines sehr langen Zeitraums. Außerdem besteht wegen der EG-Zuständigkeiten für die Festsetzung von Höchstnormen für die Fahrzeug-Geräuscentwicklung auf kurze Frist nur vergleichsweise geringer Handlungsspielraum. Deshalb gewinnt eine Politik der Milderung der Verkehrslärmimmissionen auf mittlere Sicht durchaus ihren Sinn, um Lärmprobleme an bestehenden Verkehrswegen zu mildern und sie an neuen Verkehrswegen nicht erst entstehen zu lassen.

---

*Dr. Otto-Erich Geske, 48, Dipl.-Volkswirt und Jurist, ist Ministerialdirektor im Bundesministerium der Finanzen in Bonn. Er leitet die Abteilung Finanzbeziehungen zu den EG, Ländern und Gemeinden; internationale Wirtschaftsbeziehungen. Dr. Konrad Kentmann, 32, Dipl.-Volkswirt, ist in dieser Abteilung für finanzielle Fragen des Umweltschutzes zuständig.*

<sup>1</sup> Vgl. Der Landkreis – Zeitschrift für kommunale Selbstverwaltung, Nr. 1/1980, S. 30.

<sup>2</sup> Vgl. Bundestags-Drucksache 8/1671.

In den parlamentarischen Beratungen des Verkehrslärmschutzgesetzes wurde der Gesetzentwurf der Bundesregierung aus dem Jahre 1978<sup>2</sup> in wichtigen Punkten verändert, wenngleich das Konzept einer unterschiedlichen Behandlung des Lärmschutzes an neuen Verkehrswegen einerseits und an bestehenden andererseits beibehalten wurde. Im Bereich der *Lärmvorsorge an neuen und wesentlich zu ändernden Straßen* sollen Verkehrslärmbelastungen durch entsprechende Trassenführungen vermieden, andernfalls durch bauliche Maßnahmen am Verkehrsweg (Lärmschutzwände und dergleichen, Tunnel) oder gar an den Gebäuden (Schallschutzfenster) vermindert werden. Die Anwohner sollen einen Anspruch auf staatliche Schallschutzmaßnahmen, d. h. auf derartige Schallschutzbauwerke, oder, wenn diese nicht möglich sind, auf Erstattung von Aufwendungen für Schallschutz an den Gebäuden haben, wenn folgende Immissionsgrenzwerte überschritten sind:

**Lärmvorsorge an neuen oder wesentlich geänderten Straßen**

an Krankenhäusern, Kurheimen, Altenheimen, Schulen	60 dB(A) tags / 50 dB(A) nachts
in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten	62 dB(A) tags / 52 dB(A) nachts
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	67 dB(A) tags / 57 dB(A) nachts
in Gewerbegebieten, Industriegebieten	72 dB(A) tags / 62 dB(A) nachts

Diese Grenzwerte sind im Bundestag nach langen politischen Auseinandersetzungen als Kompromiß zwischen umweltpolitischen Anforderungen und finanziell Machbarem gefunden worden. Im wesentlichen liegen sie um 3 dB (A) unter den Immissionsgrenzwerten des Regierungsentwurfs.

Während es im Bereich der Lärmvorsorge um die Berücksichtigung der umweltpolitischen Belange bei der Planung von Verkehrsprojekten geht, sollen bei der *Lärmsanierung an vorhandenen Straßen* bereits bestehende Lärmproblemfälle abgemildert werden. Nicht nur Kostengründe, sondern auch die Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte bringen es mit sich, daß die Lärmsanierung in einem nahezu ausschließlichen Maße durch Einbau von Schallschutzfenstern dort vonstatten geht, wo die Gemeinden nicht im Wege von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen den Verkehr in erheblichem Umfang aus bestimmten Straßen herausnehmen. Für die Lärmsanierung hat man sich auf folgende Immissionsgrenzwerte geeinigt, bei deren Überschreiten die Wohnungseigentümer Anspruch auf Lärmsanierung haben:

**Lärmsanierung an bestehenden Straßen**

in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, an Krankenhäusern, Kurheimen, Altenheimen, Schulen	70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten, Gewerbegebieten, Industriegebieten	75 dB(A) tags / 65 dB(A) nachts

Für die erste Gebietskategorie liegen die Grenzwerte damit um 5 dB(A) unter dem Regierungsentwurf. Um die öffentlichen Haushalte, die Verwaltung und auch die Bauwirtschaft (Ausbaugewerbe) nicht zu überfordern, ist vorgesehen, die Lärmsanierung in einem Zeitraum von 20 Jahren abzuwickeln (Regierungsentwurf: 15 Jahre). Als weitere Veränderung gegenüber dem Regierungsentwurf soll – vor allem um die Belastungen der öffentlichen Haushalte zu verringern – die Lärmsanierung auf Wohnungen beschränkt sein, so daß Schallschutzmaßnahmen an gewerblichen Räumen nicht erstattet werden. Außerdem sollen den Wohnungseigentümern die Lärmschutzaufwendungen nur bis zu einer Höhe von 75 % der Kosten erstattet werden, um auf diese Weise einen gewissen Ausgleich dafür zu schaffen, daß durch den Einbau von entsprechend ausgestatteten Schallschutzfenstern ein Energieeinsparungseffekt eintritt und in vielen Fällen ohnehin erneuerungsbedürftige ältere Fenster durch neue ersetzt werden.

Hinsichtlich des erzielten Lärmschutzes kann man für die Lärmsanierung feststellen, daß einerseits durch die Grenzwertabsenkung der Kreis der anspruchsberechtigten Straßenanwohner erweitert wurde, denn bei niedrigeren Grenzwerten fällt eine größere Zahl von Straßen in die Sanierungsbedürftigkeit. Andererseits wird der Kreis der Anspruchsberechtigten durch die Beschränkung auf Wohnungen gezielt wieder eingengt.

Eine insbesondere *finanzföderalistisch* bedeutsame Änderung stellt die beschlossene Ausdehnung der Förderungsmöglichkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf den Lärmschutz an bestehenden Straßen in der Baulast der Gemeinden dar. Bereits nach geltendem Recht sind beim Neubau von derartigen Straßen in den Großstädten Lärmschutzmaßnahmen förderungsfähig, da solche Vorhaben heutzutage integraler Bestandteil jeglichen Straßenneubaus sind und man den Anteil dieser Umweltschutzinvestitionen an den Straßenbauinvestitionen im engeren Sinne nicht exakt bestimmen kann. In der parlamentarischen Beratung hat sich nun die Auffassung durchgesetzt, daß auch für nachträglich vorzunehmende Lärmschutzmaßnahmen an bereits vorhandenen Kommu-

nalstraßen die dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zugrundeliegenden Voraussetzungen des Artikels 104 a Abs. 4 GG gegeben seien und daher eine Förderung solcher Maßnahmen durch den Bund möglich sei. Eine derartige Regelung hat für die Finanzierung öffentlicher Lärmschutzmaßnahmen zur Folge, daß sich der Bund generell mit 60 % an den Kosten beteiligt, die beim Lärmschutz an den Straßen in der Baulast der Gemeinden anfallen.

Für den *Lärmschutz an Schienenwegen* schließlich ist vorgesehen, daß zur Berücksichtigung der geringeren Lästigkeit des Schienenverkehrs im Vergleich zum Straßenverkehr bei der Lärmvorsorge Werte festgesetzt werden, die um durchschnittlich 5 dB(A) über den Immissionsgrenzwerten für neue Straßen liegen. Die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen soll dagegen vorerst nicht im Verkehrslärmschutzgesetz geregelt werden; hierzu wird die Bundesregierung vom Bundestag in einem Entschließungsantrag aufgefordert, diese Aufgabe im Rahmen eines Sonderprogramms „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Deutschen Bundesbahn“ in Angriff zu nehmen.

#### **Kosten des Lärmschutzes**

Wesentliche Ursache für die lange Beratungsdauer des Verkehrslärmschutzgesetzes – die ressortinternen Vorbereitungen bis zur Vorlage des Regierungsentwurfs erstreckten sich über zwei Jahre, die parlamentarischen Beratungen nahmen nahezu den gleichen Zeitraum in Anspruch – war die Schwierigkeit, einen Kompromiß zwischen umweltpolitischen Forderungen und finanziellen Möglichkeiten zu finden. Die Kostenfolgen dieses Gesetzes für die öffentlichen Haushalte sind in der Tat enorm. Sie resultieren aus dem notwendigen Bau von Schallschutzbauwerken an den Straßen (Lärmschutzwände, -wälle, Troglagen, Tunnel) bzw. der anteiligen Erstattung der Aufwendungen der Wohnungseigentümer für Schallschutz an den Gebäuden (in erster Linie für Schallschutzfenster). Und je niedriger die Immissionsgrenzwerte gesetzt werden, bei denen die Anwohner einen Anspruch auf derartigen Schallschutz haben, desto höher liegen die Kosten. Während man bei den Immissionsgrenzwerten des Regierungsentwurfs mit jährlichen Gesamtkosten von 1/2 Mrd. DM rechnen mußte, hätten sich bei der vielfach geforderten Absenkung dieser Grenzwerte um 5 dB(A) – ohne die kostenbegrenzenden Regelungen bei der Lärmsanierung – jährlich Kosten von 1,3 Mrd. DM ergeben.

Die Immissionsgrenzwerte, die nunmehr im Bundestag gefunden wurden, führen für den Lärmschutz an

Straßen zu den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Kosten (hierbei handelt es sich um die Darstellung des Kostenanfalls, auf die Verteilung der Finanzierungslasten wird weiter unten eingegangen).

**Tabelle 1**  
**Kosten des Lärmschutzes an Straßen für die öffentlichen Haushalte nach Verkehrslärmschutzgesetz**  
(jährliche Kosten, in Mill. DM)

	Lärmvorsorge	Lärmsanierung	Insgesamt
Bundesfernstraßen	210	94	304
Landes- und Kreisstraßen	36	38	74
Kommunalstraßen	440	165	605
alle Straßen	686	297	983

Die Lärmsanierungskosten betragen bereits für die öffentliche Hand nach dem der Schätzung zugrundeliegenden Preisstand von 1977 über den Sanierungszeitraum von 20 Jahren 5,9 Mrd. DM. Um die gesamten Lärmsanierungskosten für Staat und Private zu erhalten, müssen zu diesen Kosten noch insgesamt 2 Mrd. DM in Form des Eigenanteils der Wohnungseigentümer hinzugerechnet werden.

Die Kosten des Lärmschutzes an neuen Schienenwegen werden auf jährlich 55 Mill. DM für den Bund und 3 Mill. DM für die Gemeinden geschätzt; für die bestehenden Schienenwege werden sie von den Regelungen in dem erwähnten Sonderprogramm abhängen.

Diese Zahlenangaben beruhen auf Kostenschätzungen, die von einer Arbeitsgruppe im Bundesverkehrsministerium unter Hinzuziehung von Experten der Länder und Gemeinden erarbeitet worden sind. Derartige Schätzungen sind freilich immer mit einem gewissen Unsicherheitsbereich behaftet. Und so wurden auch diese Schätzungen, die ursprünglich aus dem Jahre 1977 stammten, in den darauffolgenden Jahren mehrmals überprüft und korrigiert. Die angegebenen Zahlen stellen das Ergebnis dieser Korrekturen dar. Obwohl sich die Experten auf diese Kostenschätzung geeinigt haben, müssen unter dem Gesichtspunkt einer Minimierung von Risiken für die öffentlichen Haushalte zwei Überlegungen angeführt werden, die diese Kostenansätze eher zu niedrig erscheinen lassen:

Bei den Lärmvorsorgekosten wurde ein Risikofaktor von 1,6 eingerechnet. Mit diesem Multiplikator sollen kostensteigernde Faktoren abgedeckt werden, die bei der Schätzung zunächst nicht berücksichtigt wurden, z.B. Mehrkosten für umweltfreundlichere Trassie-

rung, für Straßenüberdeckung und Tunnelung. In der Kostenschätzungsarbeitsgruppe war man sich nicht einig, ob nicht ein Risikofaktor von 2,0 realistischer sei, und die kommunalen Spitzenverbände halten nach wie vor an diesem höheren Wert fest<sup>3</sup>.

□ Die Kostenschätzung beruht auf dem Preisstand von 1977. Gerade auf dem Bausektor haben sich jedoch in der Zwischenzeit enorme Verteuerungen ergeben, so daß die tatsächlichen Kosten bereits in der Anlaufphase des Gesetzes deutlich über den geschätzten Kosten liegen werden. So dürften die aus den abgerechneten Aufträgen nachgewiesenen *nachfragebedingten* Preissteigerungen im Baugewerbe 1977/1979 von über 16 %<sup>4</sup> aufgrund der bestehenden Auftragslage insbesondere im Ausbaugewerbe noch gestiegen sein. Hinzu kommt noch ein *kostenbedingter* Preisanstieg, und zwar insbesondere bei Kunststoff-Schallschutzfenstern durch die Verteuerungen bei den Mineralölprodukten.

### Finanzierung des Lärmschutzes

In Tabelle 2 ist aufgeführt, wie sich die jährlichen Kosten für den Lärmschutz an Straßen nach dem Verkehrslärmschutzgesetz auf die einzelnen staatlichen Ebenen verteilen werden. Diese Verteilung der Finanzierungsbelastung läßt sich in der Weise aus Tabelle 1 ableiten, daß beim Bund 60 % der an den Kommunalstraßen entstehenden Kosten hinzugerechnet werden, weil sich der Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, wie es jetzt beschlossen ist, in dieser Höhe an den Kosten für den Lärmschutz an den Kommunalstraßen beteiligen wird.

Aus Tabelle 2 wird deutlich, daß der Bund mit knapp 70 % bei weitem die Hauptlast der Kosten des Verkehrslärmschutzgesetzes zu tragen hat. Rechnet man die Kosten des Lärmschutzes an Schienenwegen hinzu, vergrößert sich dieser Anteil noch. Die während der gesamten parlamentarischen Beratungen immer wieder vorgebrachte Forderung, der Bund müsse die Gemeinden bei der Finanzierung des Lärmschutzes durch eine entsprechende Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes entlasten<sup>5</sup>, weil die

<sup>3</sup> Eine nochmalige Überprüfung der Schätzung im Auftrag des Bundesministers für Verkehr ergab, daß ein Risikofaktor von 2,0 nicht von vornherein als überhöht einzustufen ist; vgl. Ingenieurbüro Stolz: Kosten der Schallschutzmaßnahmen, Ergänzende Untersuchung, Düsseldorf 1978.

<sup>4</sup> Vgl. Monatsberichte der Deutschen Bundesbank, Januar 1980, S. 20.

<sup>5</sup> Gefordert wird die Aufhebung der 10-%-Kürzung der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes durch das Haushaltsstrukturgesetz 1975 (vgl. den Antrag der CDU/CSU-Fraktion des Bundestags, Bundestags-Drucksache 8/1147) sowie eine Änderung des Verteilungsschlüssels beim zweckgebundenen Teil des Mineralölsteueraufkommens um 1 Pf./l zugunsten der Gemeinden.

Gemeinden in erster Linie von dem Verkehrslärmschutzgesetz finanziell betroffen seien, erscheint daher nicht plausibel.

Vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Gebietskörperschaften, die durch die jeweiligen Deckungsquoten gekennzeichnet sei (Tabelle 3), und angesichts des von Politikern aller Parteien in den Beratungen des Bundeshaushalts 1980 bekundeten Wunsches nach einer weiteren Reduzierung der Nettoneuverschuldung des Bundes kann diese Forderung auch haushaltspolitisch nicht begründet werden.

### Haushaltsbelastungen

Aus den jährlichen Lärmschutzkosten von knapp 1 Mrd. DM lassen sich für die nächsten 20 Jahre als dem für die Lärmsanierung festgesetzten Zeitraum Belastungen des öffentlichen Gesamthaushalts in Höhe von rd. 20 Mrd. DM errechnen. Dieser Betrag kann jedoch lediglich dazu dienen, eine Vorstellung von der Größenordnung der auf die öffentlichen Haushalte zukommenden Belastung zu gewinnen. Die geschätzten Zahlen können nicht in entsprechenden Beträgen in die Haushalte und Finanzpläne der nächsten Jahre übernommen werden. Denn zum einen werden sich die Gesamtkosten nicht gleichmäßig auf die einzelnen Jahre verteilen, weil je nach Durchführung der Lärmsanierung bzw. nach Neustraßen- und Ausbaupro-

**Tabelle 2**  
Die Finanzierung der Lärmschutzkosten an Straßen  
(jährliche Haushaltsbelastungen, in Mill. DM)

	Lärmvorsorge	Lärmsanierung	Insgesamt
Bund	474	193	667
Bundesfernstraßen		94	304
Nach GVFG geförderte Kommunalstraßen	264	99	363
Länder	36	38	74
Gemeinden	176	66	242
alle Gebietskörperschaften	686	297	983

**Tabelle 3**  
Deckungsquote<sup>1</sup> der Gebietskörperschaften  
(1980<sup>2</sup>)

Bund	88,3 %
Länder	93,5 %
Gemeinden	97,8 %

<sup>1</sup> Verhältnis der laufenden – d. h. nicht kreditfinanzierten – Einnahmen zu den Ausgaben.

<sup>2</sup> Soll; Stand nach Abschluß der Haushaltsberatungen des Bundes.

grammen in den einzelnen Gebietskörperschaften Jahreskosten in höchst unterschiedlicher Höhe anfallen werden. Zum anderen können die jetzt abgeschätzten Kosten für die Lärmsanierung im Gegensatz zu anderen Investitionsprogrammen nicht als 5,9-Mrd.-Programm nominal abgewickelt und in entsprechenden Jahresanteilen in die Haushaltspläne eingetragen werden. (Dies hätte ja zur Folge, daß dann, wenn diese Mittel erschöpft wären, ohne neue Beschlüsse keine Lärmsanierung mehr durchgeführt werden könnte.) Bei der Lärmsanierung nach dem Verkehrslärmschutzgesetz werden vielmehr Ansprüche der Anwohner gegen den Staat begründet, zumeist als Ansprüche auf Erstattung der Kosten des Einbaus von Schallschutzfenstern. Diese Ansprüche müssen real bedient werden, d.h. bei eintretenden Kostensteigerungen müssen je nach der Baupreisentwicklung Jahr für Jahr höhere Beträge aufgewendet werden, um die 75 %ige Erstattung der Schallschutzfenster-Kosten abzudecken. Bei den Sanierungsmaßnahmen nach dem Verkehrslärmschutzgesetz wirken sich Kostensteigerungen nicht in einer Kürzung des realen Investitionsvolumens aus, sie schlagen vielmehr haushaltsmäßig in vollem Umfang zu Buche.

Bei den aufgezeigten Haushaltsbelastungen soll es sich nach Auffassung aller mit dem Verkehrslärmschutzgesetz Befassten nicht um zusätzliche Belastungen handeln, vielmehr besteht Einigkeit darüber, daß sie gemäß dem Grundsatz „Qualität vor Quantität“ durch Streckung der Neubauvorhaben aus den jeweiligen verfügbaren Verkehrsetats aufgebracht werden sollen. Die Konsequenzen einer solchen Mittelaufbringung seien exemplarisch für den Bund aufgezeigt: In 1980 sind im Bundeshaushalt Straßenbauinvestitionen in Höhe von über 8 Mrd. DM vorgesehen, und zwar für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – darin gemäß Bundesfernstraßengesetz die Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit weniger als 80 000 Einwohnern – sowie mit 60 % anteilig für Straßen in der Baulast der Kommunen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Von diesem Betrag werden allerdings rd. 5 Mrd. DM für Ersatz- und Unterhaltungsmaßnahmen benötigt. Die verbleibenden rd. 3 Mrd. DM fallen nun aber durchaus nicht nur für den Bau neuer Autobahnen an, vielmehr sollen mit diesem Geld zu wesentlichen Teilen Verbindungsstücke von bereits vorhandenen Bundesfernstraßen sowie wichtige Ortsumgehungen gebaut werden.

Es leuchtet ein, daß diese Projekte deutliche Abstriche erfahren müssen, wenn in Zukunft die Neubaumittel um rd. 25 % zugunsten von Schallschutzmaßnahmen gekürzt werden. Es wäre jedoch verkehrs- und

zugleich auch umweltpolitisch sinnlos, wenn die Bindung der Mittel für den baulichen Verkehrslärmschutz zu einer Kürzung bei Straßenbauprojekten führen würde, die z.B. als Umgehungsstraßen einen viel wirksameren Verkehrslärmschutz bieten könnten, weil der Verkehr aus Wohngebieten herausgenommen würde und Verkehrslärmbelastungen somit nahezu völlig entfielen.

### Wirtschaftliche Konsequenzen

Neben den erwähnten haushaltspolitischen Implikationen wird das Verkehrslärmschutzgesetz auch noch beachtliche wirtschaftliche Auswirkungen haben. Durch die Streckung der Lärmsanierung über einen längeren Zeitraum wird vermieden, daß es in der Bauwirtschaft kurzfristig zu einer extremen Übernachfrage bei begrenzten Kapazitäten kommt. Träten alle anspruchsberechtigten Anwohner gleichzeitig mit ihrer Nachfrage nach Einbau von Schallschutzfenstern auf den Plan, wäre ein Kollaps des Marktes für Ausbauleistungen zu befürchten. Durch die Hinausstreckung der Maßnahmen wird nicht nur diese Gefahr vermieden, die Bauwirtschaft bekommt vielmehr zusätzlich das Signal eines bis zum Jahre 2000 stetigen Auftragsflusses als Datum für eine langfristig angelegte Investitionspolitik. Darüber hinaus bringt das Lärmsanierungsprogramm energiepolitisch positive Effekte. Denn beim heutigen Stand der Technik gewinnt man durch den Einbau von Isolierfenstern nicht nur Schallschutz, sondern spart durch Wärmedämmung auch Energie ein. Da der Eigenanteil bei den Sanierungsmaßnahmen nach dem Verkehrslärmschutzgesetz wesentlich niedriger liegt als bei anderen Förderungsprogrammen, werden sanierungswillige Wohnungseigentümer die Möglichkeit des Verkehrslärmschutzgesetzes in Anspruch nehmen. Sie fallen damit z.B. aus der Förderung nach dem Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetz heraus, und andere Investoren können die bereitstehenden Mittel dieses Programms in Anspruch nehmen. Gesamtwirtschaftlich wird es – sofern dies die Kapazitäten im Ausbaugewerbe zulassen – zu zusätzlichen Schall-/Wärmeschutzinvestitionen mit der Folge eines geringeren Energieverbrauchs kommen. Es kann somit festgehalten werden, daß das Verkehrslärmschutzgesetz bau- und energiewirtschaftlich positive Konsequenzen mit sich bringt und durch die zeitliche Streckung der Lärmsanierung eine Überforderung der öffentlichen Haushalte, aber auch der Wirtschaft vermieden wird. Nach wie vor birgt dieses Gesetz jedoch große haushaltspolitische Risiken in sich, und auch verkehrspolitisch kann es in einigen Fällen zu schmerzlichen Kürzungen bei Straßenbauprojekten kommen.