



Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit – Kommunen zwischen Verfassungsidealen und Wirklichkeit

Ein praktisches Beispiel: Die EU-Umgebungslärmrichtlinie

Am Beispiel der Umgebungslärmrichtlinie soll gezeigt werden, inwieweit die EU gegenüber den Kommunen die Prinzipien von Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit verletzt.

1. Das Ziel der Umgebungslärmrichtlinie

Das Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist aus kommunaler Sicht zu begrüßen. Es geht um Gesundheitsschutz und Verminderung von Lärm. 2/3 der Bundesbürger in Deutschland fühlen sich beispielsweise von Straßenlärm belästigt, insofern greift die EU ein wichtiges Anliegen auf. Dieses Anliegen ist auch gedeckt durch Art. 174 und 175 des EG-Vertrages, in dem die Umweltpolitik und der Schutz der menschlichen Gesundheit als Ziele normiert sind.

Aber: Diese Ziele sind auch eine nationale Verpflichtung (Bundesimmissionsschutzgesetz) für die es wirksame Regelungen und Verfahren bereits gibt. Die Frage ist zu stellen, ob es neben dieser nationalen Verpflichtung einer EU-Regelung bedarf (Subsidiarität) und ob der durch die EU-Richtlinie vorgegebene Aufwand gerechtfertigt ist (Verhältnismäßigkeit).

2. Die Maßnahmen der Umgebungslärmrichtlinie

Die Richtlinie verpflichtet die Kommunen vor allem zum Erfassen und Messen von Lärm an Straßen sowie in bestimmten Bereichen. Beispielsweise sind damit – nach einem neuen Maßstab – in der Bundesrepublik Deutschland etwa 12000 km Bundesautobahnen, 41000 km Bundesfernstraßen, 12500 km Bahnstrecken, etwa 80 Ballungsräume sowie 11 Flughäfen neu zu erfassen. Wir wissen zwar, dass in diesen Bereichen Lärm vorhanden ist, wir wissen, zum Teil in welchem Umfang – die Richtlinie schreibt aber eine neue Erfassung vor und verlangt von uns Daten, die es in dieser Form nicht gibt. Daneben ist eine zusätzliche Bürgerbeteiligung mit erheblichem Aufwand vorgesehen, die das Problem zur Folge hat, dass möglicherweise irrealer Hoffnungen geweckt werden. Als Beispiel seien genannt der Wunsch von Bürgern nach Tunnels oder Einhausungen, die sicher in absehbarer Zeit nicht realisierbar sind.

Die Frage sei erlaubt, wozu es dieser Erfassungen, die Bekanntes in neuer Form wieder erfassen, sowie wozu es dieser Bürgerbeteiligung bedarf.

Weitere Maßnahmen sind Aktionspläne, Berichte sowie Fortschreibung dieser Kartierungen, Aktionspläne und Berichte.

Zusammenfassend bedeutet diese Richtlinie einen erheblichen Aufwand mit erheblichen Kosten. Zum einen verlangt dies von den Kommunen externe Arbeiten, die sie selbst nicht erledigen können, wie Messungen, Untersuchungen und Berechnungen. Zum anderen müssen interne Arbeiten geleistet werden wie Daten erheben, pflegen, technisch betreuen, verwalten sowie Beteiligung der Bürger. Am Beispiel der Stadt München wurde ausgerechnet, dass ca. 4 Euro pro Einwohner, also über 5 Millionen Euro an zusätzlichem Aufwand für die Stadt München entstehen würden.

3. Ist dieser Aufwand erforderlich – Frage der Subsidiarität

Subsidiarität bedeutet in diesem Zusammenhang, kann die EU eine Maßnahme besser durchführen, bedarf es eines EU-weiten einheitlichen Vorgehens?

Wenn wir davon ausgehen, dass es nationale Regelungen gibt, wie beispielsweise Lärminderungspläne für Wohngebiete, Lärmkarten für das Hauptstraßennetz, darüber hinaus gehend schalltechnische Richtwerte in einer DIN (DIN 18005) sowie eine nationale strenge Rechtsprechung, so ist festzustellen, dass es ein derzeit funktionierendes System des Lärmschutzes gibt.

Demgegenüber scheint die EU-Richtlinie als überflüssig. Die EU soll dort tätig werden, wo es grenzüberschreitende, regelungsbedürftige Probleme gibt. Als Beispiele seien genannt Handel, Verkehr, Auswirkungen auf Luft und Umwelt.

Beim Lärm ist jedoch festzustellen, dass er jeweils örtlich begrenzt entsteht. Er überschreitet gerade nicht die Grenzen. Deshalb ist der Lärm grundsätzlich an der Quelle zu bekämpfen. Deshalb sieht auch konsequenterweise die Richtlinie keine Grenzwerte vor, sondern überlässt sie den nationalen Regelungen.

Auch die Lösungen der jeweiligen Lärmproblematik haben mit den Kartierungen direkt nichts zu tun: Der Lärm muss an der Quelle bekämpft werden. Deshalb werden beispielsweise als Lösungen neue Lkw-Reifen oder neue Bahnräder genannt. Diese Lösungen haben gerade mit den als Verpflichtung neu zu schaffenden Karten nichts zu tun. Der Subsidiaritätsgrundsatz verlangt deshalb keine einheitlichen Erfassungsmaßnahmen.

4. Verletzung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes

Es wurde bereits aufgezeigt, dass die EU-Richtlinie einen Riesenaufwand verursacht, obwohl es bereits Regelungen gibt. Den Kommunen werden unnötige und zusätzliche Aufgaben auferlegt, die zum Teil anders bereits von ihnen erledigt werden, zum Teil aber auch von anderen Behörden (Eisenbahnbundesamt, Bundesautobahndirektionen) erledigt werden.

Darüber hinaus verlangt die Richtlinie auch sog. „ruhige Gebiete“ zu erfassen. Dort müssen alle denkbaren Lärmquellen erfasst werden. Ein direkter Zusammenhang im Hinblick auf mögliche Lösungen ist nicht erkennbar. Es wird ein hoher Erfassungsaufwand gefordert, der jedoch keinen einzigen Schritt zu Verminderung des Lärms oder zum Leiserwerden darstellt. Mühsame Arbeit im Vorfeld, ohne konkrete Lösungen zu bringen.

Gestatten Sie mir, in aller Deutlichkeit zu sagen: Hier wird mit hohem bürokratischem Aufwand ein Datennetz über das Land gelegt, das die Kommunen zu erfassen haben, dass letztlich aber überflüssig ist. Solche Maßnahmen, die im Hinblick auf Lösungen noch nahezu nichts bringen, fördern die EU-Verdrossenheit. Zu solchen Maßnahmen sagen die Kommunen „Nein Danke“. Wir würden „Ja Bitte“ sagen zu Maßnahmen, die wirklich den Lärm bekämpfen, die also an Fahrzeugen ansetzen, die an der Quelle ansetzen. Ich sage aber Danke fürs Zuhören.



Reiner Knäusl