

EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik

VORLÄUFIG
2001/0282(COD)

24. Januar 2002

ENTWURF EINER STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik
für den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft
(KOM(2001) 695 – C5-0667/2001 – 2001/0282(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Hans Blokland

VERFAHREN

In seiner Sitzung vom 19. Dezember 2001 benannte der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik Hans Blokland als Verfasser der Stellungnahme.

Der Ausschuss prüfte den Entwurf einer Stellungnahme in seiner/seinen Sitzung(en) vom ...

In dieser Sitzung/In der letztgenannten Sitzung nahm er die nachstehenden Änderungsanträge mit ... Stimmen bei ... Gegenstimmen und ... Enthaltungen/einstimmig an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: ..., Vorsitzende(r)/amtierende(r) Vorsitzende(r); ..., stellvertretende(r) Vorsitzende(r); ..., Verfasser(in) der Stellungnahme; ..., ..., (in Vertretung von ...), ..., (in Vertretung von ... gemäß Art. 153 Abs. 2 der Geschäftsordnung), ... und

KURZE BEGRÜNDUNG

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik ersucht den federführenden Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission¹

Änderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1 Bezugsvermerk 1

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2 **und Artikel 174 Absatz 2**,

Begründung

Hauptziel dieser Richtlinie ist der Schutz der Bürger vor Lärmbelästigung durch Flugbewegungen in der Nähe von Flughäfen. Diese Lärmprobleme müssen an der Quelle bekämpft werden. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, zusätzliche Maßnahmen zur Bekämpfung der Lärmbelästigung in der Nähe von Flughäfen zu ergreifen.

Änderungsantrag 2 Erwägung 2

Eine langfristig tragbare Entwicklung des Flugverkehrs erfordert auf Flughäfen **mit besonderen Lärmproblemen** Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung durch Flugzeuge.

Eine langfristig tragbare Entwicklung des Flugverkehrs erfordert auf Flughäfen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung durch Flugzeuge.

¹ ABl. C noch nicht veröffentlicht.

Begründung

Auch wenn keine sogenannten besonderen Lärmprobleme bestehen, sollte die Möglichkeit gegeben sein, die Lärmbelastigung in der Nähe eines Flughafens zu verringern.

Änderungsantrag 3 Artikel 1 Buchstabe a)

Diese Richtlinie dient folgendem Zweck:

(a) Festlegung von Vorschriften für die Gemeinschaft mit dem Ziel, eine kohärente Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu **erleichtern** und damit zu **helfen**, eine Verschlechterung der Lärmsituation zu verhindern und die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms signifikant betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren,

Diese Richtlinie dient folgendem Zweck:

(a) Festlegung von Vorschriften für die Gemeinschaft mit dem Ziel, eine kohärente Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu **bewirken** und damit eine Verschlechterung der Lärmsituation zu verhindern und die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms signifikant betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren,

Begründung

Eine entschiedenere Formulierung wäre angebracht, um die Lärmbelastigung in der Nähe von Flughäfen angemessen zu bekämpfen.

Änderungsantrag 4 Artikel 1 Buchstabe d)

Erleichterung der Erreichung bestimmter Lärminderungsziele auf den einzelnen Flughäfen,

Erreichung bestimmter Lärminderungsziele auf den einzelnen Flughäfen,

Begründung

Eine entschiedenere Formulierung wäre angebracht, um die Lärmbelastigung in der Nähe

von Flughäfen angemessen zu bekämpfen.

Änderungsantrag 5
Artikel 1 Buchstabe e)

Ermöglichung der Auswahl von Maßnahmen mit dem Ziel, ein Höchstmaß an Umweltnutzen möglichst kostengünstig zu erreichen.

Durchsetzung der Auswahl von Maßnahmen mit dem Ziel, ein Höchstmaß an Umweltnutzen möglichst kostengünstig zu erreichen.

Begründung

Eine entschiedeneren Formulierung wäre angebracht, um die Lärmbelästigung in der Nähe von Flughäfen angemessen zu bekämpfen.

Änderungsantrag 6
Artikel 2 Buchstabe a)

(a) „Flughafen“ ist ein Zivilflughafen mit mehr als **50 000** Flugbewegungen im Jahr (Starts oder Landungen), **ausgenommen solche, die nur der Ausbildung auf Leichtflugzeugen dienen.**

(a) „Flughafen“ ist ein Zivilflughafen mit mehr als **20 000** Flugbewegungen **von Unterschallstrahlflugzeugen** (Starts oder Landungen) im Jahr.

Begründung

Ein Flughafen mit 50.000 Flugbewegungen im Jahr bedeutet durchschnittlich 137 Flugbewegungen am Tag und sechs pro Stunde bei ununterbrochenem Betrieb. Die Grenze zwischen einem Großflughafen und einem kleineren Flughafen sollte daher niedriger angesetzt werden, um zu vermeiden, dass viele Großflughäfen nicht unter diese Richtlinie fallen. Der Klarheit halber sollte erwähnt werden, dass nur Flugbewegungen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge gemeint sind; die unklar formulierte Ausnahmeregelung kann dann gestrichen werden.

Änderungsantrag 7
Artikel 2 Buchstabe b)

„Stadtflughafen“ ist ein Flughafen im Zentrum eines Ballungsraums mit vorwiegend innereuropäischen Punkt-zu-Punkt-Flugdiensten, wo eine signifikante Zahl von Menschen objektiv durch Fluglärm belästigt wird und wo jede Zunahme der Flugbewegungen bei der extremen Lärmsituation eine besonders große Belästigung bedeutet. ***Ein Flughafen kann nur als Stadtflughafen gelten, wenn es einen alternativen Flughafen gibt, der dieselbe Stadt bedient.*** Diese Flughäfen sind im Anhang 1 aufgeführt.

„Stadtflughafen“ ist ein Flughafen im Zentrum eines Ballungsraums mit vorwiegend innereuropäischen Punkt-zu-Punkt-Flugdiensten, wo eine signifikante Zahl von Menschen objektiv durch Fluglärm belästigt wird und wo jede Zunahme der Flugbewegungen bei der extremen Lärmsituation eine besonders große Belästigung bedeutet. Diese Flughäfen sind im Anhang 1 aufgeführt.

Begründung

Dass die Lärmbelästigung geringer ist, wenn es in demselben Ballungsraum einen weiteren Flughafen gibt, entbehrt jeder Logik. Wenn es in ein und demselben Ballungsraum nur einen Flughafen gibt, können zusätzliche Maßnahmen noch gerechtfertigter sein.

Änderungsantrag 8
Artikel 2 Buchstabe d)

„Knapp die Vorschriften erfüllendes Flugzeug“ ist ein ziviles Unterschallstrahlflugzeug, das die im Anhang 16 Band 1 Teil II Kapitel 3 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von höchstens 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, wobei die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl ist, die man durch Addieren der einzelnen Margen (d.h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen

„Knapp die Vorschriften erfüllendes Flugzeug“ ist ein ziviles Unterschallstrahlflugzeug, das die im Anhang 16 Band 1 Teil II Kapitel 3 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von höchstens 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, wobei die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl ist, die man durch Addieren der einzelnen Margen (d.h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen

Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte, wie sie im Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt Anhang 16 Band 1 Teil II Kapitel 3 festgelegt sind, erhält.

Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte, wie sie im Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt Anhang 16 Band 1 Teil II Kapitel 3 festgelegt sind, erhält.

Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie sollte eine kumulative Marge von 8 EPNdB gelten.

Begründung

In Phase 1 können Flugzeuge auf der Grundlage einer Marge von 5 EPNdB und in Phase 2 auf der Grundlage einer kumulativen Marge von 8 EPNdB aus der Flotte herausgenommen werden. Die kumulative Marge von 8 EPNdB, die die Europäische Kommission bereits ins Auge gefasst hat, dürfte binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie zu erreichen sein.

Änderungsantrag 9 Artikel 2 Buchstabe e)

„Betriebsbeschränkung“ ist eine lärmrelevante Maßnahme zur Begrenzung oder Reduzierung des Zugangs ziviler Unterschallflugzeuge zu einem Flughafen. Darin eingeschlossen sind Betriebsbeschränkungen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Flugzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen, sowie partielle Betriebsbeschränkungen, die den Betrieb ziviler Unterschallflugzeuge je nach Zeitraum einschränken.

„Betriebsbeschränkung“ ist eine lärmrelevante Maßnahme zur Begrenzung oder Reduzierung des Zugangs ziviler Unterschall**strahl**flugzeuge zu einem Flughafen. Darin eingeschlossen sind Betriebsbeschränkungen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Flugzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen, sowie partielle Betriebsbeschränkungen, die den Betrieb ziviler Unterschallflugzeuge je nach Zeitraum einschränken.

Begründung

Entsprechend der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Buchstabe c sollte hier derselbe Ausdruck verwendet werden.

Änderungsantrag 10
Artikel 2 Buchstabe e) a (neu)

„Zuständige Behörde“ ist die von den Mitgliedstaaten benannte Behörde, die für die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden Angelegenheiten verantwortlich ist.

Begründung

Ein gesonderter Artikel ist nicht notwendig, vielmehr reicht eine Begriffsbestimmung von „zuständiger Behörde“ aus (siehe Änderungsantrag zur Streichung des Artikels 3). Viele Mitgliedstaaten haben bereits eine zuständige Behörde, die für in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallende Angelegenheiten verantwortlich ist. Es wird die Anwendung dieser Richtlinie nicht verbessern, wenn eine neue unabhängige Behörde hinzukommt. Es sollte den Mitgliedstaaten daher freistehen, ihre eigene zuständige Behörde beizubehalten.

Änderungsantrag 11
Artikel 3

Die Mitgliedstaaten benennen die unabhängigen, zuständigen Behörden, die für die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden Angelegenheiten verantwortlich sind. **entfällt**

Begründung

Ein gesonderter Artikel ist nicht notwendig, vielmehr reicht eine Begriffsbestimmung von „zuständiger Behörde“ aus (siehe Änderungsantrag zur Ergänzung des Artikels 2 durch eine weitere Begriffsbestimmung e) a (neu)). Viele Mitgliedstaaten haben bereits eine zuständige Behörde, die für in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallende Angelegenheiten verantwortlich ist. Es wird die Anwendung dieser Richtlinie nicht verbessern, wenn eine neue unabhängige Behörde hinzukommt. Es sollte den Mitgliedstaaten daher freistehen, ihre eigene zuständige Behörde beizubehalten.

Änderungsantrag 12
Artikel 5 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Entscheidung **zu einem Antrag auf Betriebsbeschränkungen, den eine Flughafenverwaltung bei oder eine Behörde bei der zuständigen Behörde stellt**, auf **die im Anhang 2 genannten** Informationen beruht, die in passender Form **von der Flughafenverwaltung zu übermitteln sind**. *

* Anmerkung des Übersetzers: so im Kommissionstext

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Entscheidung auf **ausreichenden** Informationen beruht, die in passender Form **entsprechend den Leitlinien in Anhang 2** zu übermitteln sind.

Begründung

Wenn Flughäfen Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelästigung ergreifen wollen, sollte die Prüfung nicht so erfolgen, dass die Möglichkeiten zur Ergreifung von Maßnahmen eingeschränkt werden. Eine flexible Umsetzung des Anhangs 2 als Leitlinie ist daher realistischer und praktikabler.

Änderungsantrag 13
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a)

(a) Sechs Monate nach Abschluss der Prüfung und dem Beschluss einer zuständigen Behörde, den Betrieb zu beschränken, werden auf dem betreffenden Flughafen keine **neuen** Dienste mit knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeugen mehr zugelassen.

(a) Sechs Monate nach Abschluss der Prüfung und dem Beschluss einer zuständigen Behörde, den Betrieb zu beschränken, werden auf dem betreffenden Flughafen keine **zusätzlichen** Dienste mit knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeugen mehr zugelassen.

Begründung

Klarere Formulierung, um eine Fehlinterpretation zu vermeiden.

Änderungsantrag 14
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b)

(b) Frühestens ein Jahr danach kann die zuständige Behörde von jedem Betreiber verlangen, die nur knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeuge aus seiner Flotte herauszunehmen, und zwar jährlich bis zu **20 %** seiner Flotte an den betreffenden Flughafen anfliegenden und nur knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeugen. **Bei der Quote ist das Alter des Flugzeugs und die Zusammensetzung der gesamten Flotte zu berücksichtigen.**

(b) Frühestens ein Jahr danach kann die zuständige Behörde von jedem Betreiber verlangen, die nur knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeuge aus seiner Flotte herauszunehmen, und zwar jährlich bis zu **25 % der Flugbewegungen** seiner **ursprünglichen** Flotte an den betreffenden Flughafen anfliegenden und nur knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeugen.

Begründung

Es ist zu vermeiden, dass die übrige Flotte mehr Flugbewegungen durchführt, weil dies unterm Strich keinen positiven Effekt ergibt. Es sollte auch deutlich werden, dass es möglich ist, die Flotte innerhalb eines Zeitraums von vier Jahren außer Dienst zu stellen. Daher sollte während des gesamten Zeitraums der schrittweisen Außerdienststellung die ursprüngliche Flottenstärke zugrunde gelegt werden. Da die erwähnten Flugzeugtypen ziemlich alt sind, erübrigt sich die Auflage, dass das Alter der Flugzeuge und die Zusammensetzung der gesamten Flotte zu berücksichtigen sind.

Änderungsantrag 15
Artikel 8 Absatz 1

(1) Nicht die Vorschriften erfüllende Flugzeuge, die in Entwicklungsländern eingetragen und im Anhang 3 aufgeführt sind, werden von Artikel 6 Absätze 1 und 2 ausgenommen, sofern:

(1) Nicht die Vorschriften erfüllende Flugzeuge, die in Entwicklungsländern eingetragen und im Anhang 3 aufgeführt sind, werden **bis zu 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie** von Artikel 6 Absätze 1 und 2 ausgenommen, sofern:

Begründung

Die Ausnahmen für die Entwicklungsländer sollten befristet sein.

Änderungsantrag 16
Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a)

(a) diese Flugzeuge – mit einem Lärmzeugnis, das die Einhaltung der Höchstwerte des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt Anhang 16 Band 1 Kapitel 3 bescheinigt – **die** Gemeinschaft zwischen dem 1. Januar 1996 und dem 31. Dezember 2001 („Bezugszeitraum“) angeflogen haben,

(a) diese Flugzeuge – mit einem Lärmzeugnis, das die Einhaltung der Höchstwerte des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt Anhang 16 Band 1 Kapitel 3 bescheinigt – **den betreffenden Flughafen der** Gemeinschaft zwischen dem 1. Januar 1996 und dem 31. Dezember 2001 („Bezugszeitraum“) angeflogen haben,

Begründung

Es ist zu vermeiden, dass Flugzeuge, für die Ausnahmen gelten, auch andere Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen. Mit anderen Worten, die Ausnahmeregelung gilt nur für bestimmte Flughäfen, die von den betreffenden Flugzeugen auch bisher schon angeflogen wurden.

Änderungsantrag 17
Anhang 3

Kuwait *entfällt*
B747-200 9K-ADB 0,7 Kuwait Airways

Begründung

Ein reiches Land wie Kuwait kann nicht als Entwicklungsland eingestuft werden und sollte daher nicht in den Genuss einer Ausnahmeregelung kommen. Strittig ist dies auch im Falle von Ägypten, Südafrika, Kuba, Argentinien und China.