

30.04.91

EG - U - VP - Wi

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einschränkung des
Betriebs von Flugzeugen des Kapitels 2

KOM(90) 445 endg.; Ratsdok. 5847/91

275/91

KEP-AE-Nr.: 911217

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 30. April 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 16. April 1991 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat vor September 1991 an.

BEGRÜNDUNG

Vorgeschichte

Dieser Vorschlag für eine Richtlinie fügt sich in den Rahmen der Aktionsprogramme der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz von 1973⁽¹⁾ und 1977⁽²⁾ ein. Im Vierten Aktionsprogramm⁽³⁾ werden Gemeinschaftsarbeiten zum Problem des Fluglärms ausdrücklich erwähnt. Ferner erklärte der Rat auf die Schriftliche Anfrage Nr. 654/73 von Mitgliedern des Europäischen Parlaments, daß das Umweltprogramm der Europäischen Gemeinschaften eine Kampagne gegen die Umwelt- und Lärmbelastigung durch Flugzeuge vorsieht.

Der Rat hat bereits Maßnahmen in bezug auf den Einsatz von Propeller- und Unterschallstrahlflugzeugen⁽⁴⁾,⁽⁵⁾ ergriffen; dieser Vorschlag sieht ein einheitliches Gemeinschaftskonzept zur weiteren Begrenzung des Lärms von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen vor, wobei im Sinne der Erklärung des Rates die Arbeit internationaler Organisationen zu berücksichtigen ist.

Ursprüngliches Gemeinschaftsrecht

Erste Maßnahmen zur Reduzierung des Flugzeuglärms wurden von der Gemeinschaft mit der Richtlinie 80/51/EWG⁽⁴⁾ Schallemissionen von Unterschallluftfahrzeugen getroffen, die die Aufnahme weiterer Flugzeuge ohne Lärmzulassung in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten untersagt und die Stilllegung derartiger, bereits eingetragener Flugzeuge bis zum 31. Dezember 1986 fordert (eine Ausnahmeregelung gestattete den Einsatz einer geringen Zahl dieser Flugzeuge bis zum 31. Dezember 1988). Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) verhinderte mit ihren Normen die Herstellung weiterer Flugzeuge ohne Lärmzulassung. Mit der Richtlinie 83/206/EWG⁽⁵⁾ untersagte die Gemeinschaft den Einsatz eingetragener Flugzeuge ohne Lärmzulassung aus Drittstaaten in der Gemeinschaft ab dem 1. Januar 1988, wobei eine befristete Freistellung bis zum 31. Dezember 1989 möglich war. Seit diesem Zeitpunkt stellen Flugzeuge ohne Lärmzulassung in der Gemeinschaft keine Umweltbelastung mehr dar.

Am 7. Dezember 1988 legte die Kommission dem Rat einen Vorschlag für eine Ratsrichtlinie vor, die die Aufnahme von Unterschallstrahlflugzeugen, die den Lärmgrenzwerten in Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt nicht entsprechen, in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten untersagt. Der Vorschlag der Kommission wurde im Dezember 1989⁽⁶⁾ vom Ministerrat angenommen.

(1) ABL. Nr. C 112 vom 20.12.1973, S. 1.
(2) ABL. Nr. C 139 vom 13.06.1977, S. 1.
(3) ABL. Nr. C 328 vom 07.12.1987, S. 28.
(4) ABL. Nr. L 18 vom 24.01.1980, S. 26.
(5) ABL. Nr. L 117 vom 04.05.1983, S. 15.
(6) ABL. Nr. L 363 vom 13.12.1989, S. 27.

In der Präambel zu dieser neuesten Richtlinie (89/629/EWG) wird eindeutig festgestellt, daß Maßnahmen zur Beschränkung der Aufnahme von Flugzeugen des Kapitels 2 in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten allein nur von begrenztem Nutzen für die Umwelt wären und durch Maßnahmen zum Verbot des Betriebs dieser Flugzeuge zu ergänzen sind. Dieser Vorschlag zielt darauf ab, Flugzeuge des Kapitels 2 innerhalb einer mehrjährigen Frist aus dem Verkehr zu ziehen, wobei Umweltfaktoren, die technische Durchführbarkeit und wirtschaftliche Folgen zu berücksichtigen sind. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei den Problemen der Entwicklungsländer.

Kapitel 3 - Die strengste bestehende Norm

Nach allgemeiner Auffassung stellen Flugzeuge, die den Lärmgrenzwerten des Kapitels 3 entsprechen, die neueste einschneidende Entwicklung in der Reduzierung des Fluglärms, insbesondere des Motorenlärms, dar. Sie bilden somit die neueste akustische Entwicklung, die in die Herstellung mit einbezogen wird und in absehbarer Zukunft in die Praxis umgesetzt werden kann. Daher werden in bezug auf den Lärm in der Nähe von Flugplätzen optimale Umweltverhältnisse herrschen, wenn alle Flugzeuge, die einen bestimmten Flugplatz benutzen, den Grenzwerten des Kapitels 3 entsprechen. Diese Tatsache wird durch Messungen und Berechnungen in Österreich belegt, die eine erhebliche Reduzierung der Fluglärmbelastung am Wiener Flughafen ergaben, nachdem einige Flugzeuge ohne Lärmzulassung durch solche ersetzt worden waren, die den Grenzwerten des Kapitels 3 entsprechen⁽¹⁾⁽²⁾. Ähnliche Untersuchungen wurden in Frankreich und den Niederlanden durchgeführt; sie ergaben, daß an einigen Flughäfen Verbesserungen von bis zu 5 dB erzielt werden konnten⁽³⁾.

Ein Flugzeug des Kapitels 2 ist erheblich lauter als ein Flugzeug entsprechender Größe des Kapitels 3. Die folgenden Lärmschleppen (footprints) wurden über ein EDV-Programm der Kommission (CANAR) mit Hilfe der Datenbank FAA INM Version 3 simuliert. Ein Flugzeug des Typs B 727-200 des Kapitels 2 (rund 145 Fluggäste, Gesamtfluggewicht etwa 86 t) erzeugt beispielsweise eine 90 EPNL-Lärmschleppe (Effective Perceived Noise Level) von 75,29 km², während eine B 757 des Kapitels 3 (ca. 180 Fluggäste, Gesamtfluggewicht etwa 91 t) eine 90 EPNL-Lärmschleppe von nur 11,22 km² hat. Dementsprechend ergibt sich bei einer DC 9-30 des Kapitels 2 (115 Fluggäste/45 t) eine 90 EPNL-Lärmschleppe von 43,55 km², während die leistungsfähigere und schwerere B 767 des Kapitels 3 (230 Fluggäste/118 t) eine 90 EPNL-Lärmschleppe von nur 9,07 km² erzeugt. Modernere Flugzeugtypen wie die BAE 146 und die Fokker 100 sind sogar noch leiser. Die genannten Werte können je nach den verwendeten Motoren leicht schwanken, sind jedoch für einen Vergleich genau genug.

(1) Arbeitspapier der ANCAT, ANCAT/21, WP/2, Anhang C.

(2) Arbeitspapier der ANCAT, ANCAT/22, WP/2.

(3) Arbeitspapier der ANCAT, ANCAT/21, WP/5.

Selbst wenn sich nachweisen läßt, daß sich die tatsächliche Zahl der noch eingesetzten Flugzeuge des Kapitels 2 zu einem gegebenen Zeitpunkt kaum noch auf die nach heutigen Methoden berechnete Kurve der Lärmbelastung in der Nähe eines Flughafens auswirkt, ist der wesentlich höhere Geräuschpegel eines einzigen Flugzeugs des Kapitels 2 in einer Kolonne von Maschinen des Kapitels 3, die einen Flughafen anfliegen oder verlassen, als Belästigung erwiesen; der geglättete numerische Effekt dieses Flugzeugs - oder mehrerer ähnlicher Flugzeuge - bei der Bewertung der Lärmbelastung über eine lange Betriebsdauer ist dabei unerheblich.

Kosten für die Fluggesellschaften

Erste Vorschlagsentwürfe der Kommission und der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) wurden von den Fluggesellschaften mit der Begründung angegriffen, daß sie ihnen übermäßige und unvertretbare Kosten auferlegten. Um die Kosten einer Regelung für die Stilllegung zu ermitteln, erstellte die ECAC eine detaillierte und umfassende Studie⁽¹⁾ über Kosten, Flottenerneuerungspläne, Verfügbarkeit von Flugzeugen usw. Die Schlußfolgerungen dieser Studie werden nachstehend zitiert:

"46. Nach Auffassung der Untergruppe werden sich die Kosten der Vorschläge bei 500 Millionen Dollar - zu Preisen von 1986, d.h. Kosten zum Wert von 1986 abgerechnet - bewegen, könnten jedoch aufgrund einer Kombination von nicht berücksichtigten kostensenkenden Faktoren - z.B. der 10 %-Regel und Freistellungsklauseln - durchaus geringer sein.

47. Die Gesamtkosten von 500 Millionen US-Dollar sind im Zusammenhang mit den Betriebskosten der Fluggesellschaften der ECAC (die 22 Mitgliedstaaten umfaßt) zu sehen, die 1985 24.000 Millionen US-Dollar betrugen. Demnach würden die Vorschläge für die ECAC-Fluggesellschaften eine Erhöhung der Kosten und damit der Flugpreise um etwa 1/2 % bewirken."

Veränderungen seit der Erstellung dieses ECAC-Berichtes werden sich maßgebend auf die Kostenkalkulation auswirken. In den drei Jahren seit Durchführung der Studie wurden zahlreiche Flugzeuge des Kapitels 3 ausgeliefert; die Hersteller verfügen über Neuaufträge bis weit in die neunziger Jahre. Die Fluggesellschaften benötigen diese Flugzeuge für ihre Expansionspläne und zur Erneuerung der Flotte. Eine der tiefgreifendsten Auswirkungen wird sich aus den Maßnahmen ergeben, die die Fluggesellschaften treffen müssen, um das Problem alternder Flugzeuge in den Griff zu bekommen. Die internationalen Aufsichtsbehörden haben mittlerweile erkannt, daß ältere Flugzeuge des Kapitels 2 eine begrenzte Lebensdauer haben, und verfügt, daß bestimmte Wartungsarbeiten durchgeführt werden müssen, gleichgültig, ob sie notwendig sind oder nicht. Diese erheblichen Zusatzkosten werden die wirtschaftliche Lebensdauer von Flugzeugen des Kapitels 2 verkürzen.

(1) Arbeitspapier der ANCAT, ANCAT/24, WP/2.

275/81

Eine Vorstellung von der Größenordnung der Kosten vermittelte eine der größten Leasing-Gesellschaften, die International Lease and Finance Corporation. Schätzungen zufolge würde beispielsweise die Reparatur des sogenannten Abschnitts 41 an einer älteren B 747 rund 40.000 Mann-Stunden erfordern (fast ebensoviel wie der Bau einer neuen B 737), rund 5 Mio. USD kosten und das Flugzeug sieben Wochen lang aus dem Verkehr ziehen (siehe auch "Lebensdauer von Flugzeugen und alternde Flugzeuge").

Wenngleich die genauen Kosten des Vorschlags möglicherweise in einzelnen Punkten von Verbänden der Luftfahrtgesellschaften angefochten werden, sind sich die meisten Behörden darin einig, daß der ECAC-Bericht recht zuverlässige Angaben über die tatsächlichen Kosten enthält, die der Luftfahrtindustrie entstehen. Interessant ist dabei, daß die ECAC-Methodik von der ICAO als Basis für eine weltweite Kostenkalkulation übernommen wurde, die für die 27. ICAO-Versammlung im Oktober 1989 durchgeführt wurde.

Auswirkungen auf Fluggesellschaften in Entwicklungsländern

Bei dem Versuch, die Auswirkungen einer Stilllegungsregelung auf Fluggesellschaften in Entwicklungsländern zu minimieren, wurden eine Reihe von Möglichkeiten geprüft, u.a.:

- Vollständige Freistellung von dieser Regelung. Diese Lösung könnte für die Fluggesellschaften der Gemeinschaft einen erheblichen Wettbewerbsnachteil gegenüber Gesellschaften aus Drittländern zur Folge haben. Sie könnte ferner einige Gesellschaften veranlassen, Entwicklungsländer als "billige Flaggen" zu benutzen und wird von der überwiegenden Mehrzahl der Mitgliedstaaten abgelehnt.
- Eine Frist für die Durchführung der Regelung. Damit würde den Fluggesellschaften eine zweijährige Übergangsphase zur Einführung normgerechter Flugzeuge geboten. Das Kriterium für diese Ausnahme wären finanzielle Härten und/oder technische Schwierigkeiten; sie würde für Fluggesellschaften, nicht aber für einzelne Flugzeuge gelten. Sie könnte gleichermaßen für Fluggesellschaften der Mitgliedstaaten und der Entwicklungsländer gelten; die Mitgliedstaaten könnten Flughäfen bestimmen, die von diesen Gesellschaften zu bedienen sind.
- Verlängerung der Lebensdauer des Flugzeugs. Damit könnte die Betriebszeit einzelner Flugzeuge um bis zu drei Jahre verlängert werden; die Mitgliedstaaten könnten diese Verlängerung jeder beliebigen Fluggesellschaft gewähren.

Aufgrund dieser Überlegungen beschlossen die Kommission und die ECAC, ein flexibles Konzept für die Fluggesellschaften in Entwicklungsländern einzuführen. Daher sieht der Vorschlag vor,

- die ärmsten Entwicklungsländer von der Regelung des begrenzten, garantierten Zugangs bestehender Flugzeuge zu Gemeinschaftsländern bis zum endgültigen Termin für die Stilllegung auszunehmen (Artikel 3 und Anhang)
- allen Fluggesellschaften Befreiungen zu ermöglichen, die sowohl eine Frist für die Umsetzung der Richtlinie (Artikel 4.2) als auch eine Verlängerung der Lebensdauer des einzelnen Flugzeugs (Artikel 4.1) gestatten. Die Befreiungen werden kumuliert.

Diese Maßnahmen in Verbindung mit der verlängerten Lebensdauer bestimmter Großraumflugzeuge des Kapitels 2 führen zu einer erheblichen Senkung der Kosten der Regelung für Entwicklungsländer. (Nach Informationen aus kommerziell verfügbaren Datenbanken, z.B. JP Airline Fleets, Aviation Information Services, Indevo Data u.a. könnten beispielsweise die meisten AKP-Staaten mit ihren derzeitigen Flotten und bekannten Aufträgen eine Regelung einhalten, die als Startdatum bereits 1992 vorsieht). Die Länder, die nach Informationen aus diesen Datenbanken nicht in der Lage sind, ihre Flotten umzurüsten, wurden ausgenommen (Anhang)

Lebensdauer des Flugzeugs und alternde Flugzeuge

Bei der Ermittlung der "Lebensdauer" eines Flugzeugs berücksichtigte die Kommission zwei wichtige Faktoren: die voraussichtliche wirtschaftliche Lebensdauer und die jüngsten Erfahrungen mit alternden Flugzeugen.

WIRTSCHAFTLICHE LEBENSDAUER UND STAND DER ÄLTESTEN FLUGZEUGE(1)

Unterschall- Strahlflug- zeuge	Inbetrieb- nahme	Lebens- dauer (Std.)	Spitzen- wert (Std.)	Lebens- dauer (Flüge)	Spitzen- wert (Flüge)	Geplan- tes Alter/ Höchst- alter
Boeing 747	1970	60.000	80.700	20.000	26.900	20/20
DC-10-10/30	1971	60.000	70.503	42.000	25.972	20/19
Lockhd 1011	1972	-	50.194	-	27.522	-/18
Boeing 707 ⁽²⁾	1958	60.000	82.600	20.000	36.400	20/30 (7)
DC-8 ⁽²⁾	1959	100.000	75.963	50.000	44.917	20/30
Boeing 727	1964	50.000	71.700	60.000	66.600	20/26
Boeing 737	1968	51.000	69.600	75.000	90.100	20/22
DC-9	1965	75.000	63.600	100.000	90.914	20/25
BAC 1-11	1965	85.000	61.251	86.000	79.356	40/25

Für einige Hersteller und zahlreiche Fluggesellschaften ist die Vorstellung einer begrenzten Lebensdauer des Flugzeugs kein Thema; sie vertreten die Auffassung, daß Flugzeuge so lange zufriedenstellend fliegen müssen, als die Wartungs- und Instandhaltungspläne beachtet werden.

Die International Lease and Finance Corporation, eine der größten Flugzeugleasing-Gesellschaften der Welt, hat ihre Besorgnis in bezug auf Flugzeuge geäußert, die älter als 15 Jahre sind. Ein leitender Angestellter sagte in einer Rede vor der International Air Transport Association (die sich nachdrücklich für eine Lebensdauer von 30 Jahren einsetzte): "Wir haben die vertraulichen Berichte über einige der 2.600 Strahlflugzeuge eingesehen, die 15 oder mehr als 15 Jahre alt sind: Die Industrie sollte sich betroffen fühlen". Er schilderte die Berichte über einige der älteren Strahlflugzeuge als "absolut beängstigend".

(1) Das älteste oder am häufigsten eingesetzte Flugzeug dieses Typs.

(2) Diese Flugzeuge dürfen in der Gemeinschaft nicht fliegen, sofern sie nicht mit einem neuen Motor (DC-8) oder Lärmschutzzubehör (DC-8 und B-707) ausgestattet sind - 80/51/EWG und 83/206/EWG.

275/31

Bei jedem Flug dehnt sich der Rumpf eines Flugzeugs mit dem Anstieg und Abfall des Luftdrucks leicht aus bzw. zieht sich zusammen. Selbst bei moderneren Werkstoffen, als sie vor 20 Jahren verwendet wurden, bilden sich an alternden Flugzeugen immer noch Risse. Nach der Konstruktionsphilosophie der "Fehlertoleranz" sollte ein Flugzeug Risse ohne jegliches Risiko aushalten, bis sie so groß sind, daß sie bei der nächsten Inspektion entdeckt werden. (interessant ist in diesem Zusammenhang die Erklärung der United States' Federal Aviation Administration (FAA): "Laufende Inspektion eines Flugzeugs zu dem Zweck, das Auftreten eines bekannten Problems nachzuweisen, ist ein unzulässiges Verfahren zur Gewährleistung der Sicherheit."

Diese Philosophie der Fehlertoleranz dürfte bei alternden Flugzeugen nicht mehr vertretbar sein. Nach zahlreichen Flügen können an Teilen des Flugzeugs MSD-Schäden" (multi-site damages) entstehen, d.h. Bereiche, die ein Netz von Haarrissen aufweisen, die mit dem bloßen Auge nicht erkennbar sind. Diese feinen Risse können plötzlich zusammentreffen und einen großen, kritischen Riß bilden. Nachdem 1985 eine Boeing 747 der Japanese Airlines unter starkem Druck ausfiel, der einen Teil des Hecks wegriß und zum Verlust des Flugzeugs führte, beauftragte die FAA ein Team damit, das MSD-Konzept des Herstellers zu ermitteln. Das Team kam zu dem Schluß, daß, obwohl keines der überprüften Flugzeuge ein Sicherheitsrisiko aufwies, "die strukturelle Integrität eines älteren Flugzeugs durch Haarrißnetze oder Verminderung der Ausfallsicherheit beeinträchtigt werden könnte".

Diese Befürchtungen bestätigten sich am 28. April 1988, als sich die obere Hälfte des Rumpfabschnitts 43 (ca. 18 Fuß der Decken- und Wandkonstruktion) einer 19 Jahre alten Boeing 737-200 im Flug losriß⁽¹⁾. Durch den schlagartigen Druckabfall wurde eine Stewardess aus dem Flugzeug geschleudert; die fünf übrigen Besatzungsmitglieder und 89 Passagiere überlebten, einige davon mit schweren Verletzungen.

Hinzu kommt, daß Flugzeuge länger in Betrieb bleiben, als normalerweise vorgesehen. Die Nachfrage dürfte bis zum Jahr 2000 um das zweieinhalbfache steigen; Aufträge über neue Flugzeuge reichen bis weit in die 90er Jahre. Bis zum Jahr 2000 werden nahezu 5.500 neue Flugzeuge ausgeliefert werden. Damit dürfte es möglich sein, rund 2.500 alternde Flugzeuge zu verschrotten. Um jedoch der Zunahme des

(1) Dieses Flugzeug hatte seit seiner Auslieferung im April 1969 89.193 Flüge durchgeführt und 35.000 Flugstunden im Logbuch verzeichnet. 1987 hatte Boeing Druckbeaufschlagungs-Dauertests von mehr als 130.000 Zyklen an einem 737er Rumpf durchgeführt - 40.000 Zyklen mehr als dieses Flugzeug überstanden hatte.

Luftverkehrs gerecht zu werden, sind noch immer Flugzeuge in Betrieb, die unter normalen Umständen ausrangiert worden wären. Schätzungen von Boeing zufolge hätten die Fluggesellschaften 1988 250 bis 300 Flugzeuge stilllegen müssen. In Wirklichkeit waren es 60, da die Fluggesellschaften ältere Flugzeuge weiter betrieben, um der Nachfrage gerecht zu werden.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, daß zwar die Fluggesellschaften der Problematik alternder Flugzeuge durch vermehrte kostspielige Inspektionen und Wartungen Rechnung tragen, jedoch noch keine Behörde beschlossen hat, Flugzeuge allein aufgrund ihres Alters aus dem Verkehr zu ziehen. Das folgende Zitat stammt aus der Fachzeitschrift "Flight International":

"Bislang war noch keine Luftfahrtbehörde der Welt bereit, die zwingende Stilllegung von Flugzeugen aufgrund ihres Alters zu empfehlen; dies ist jedoch zweifellos in absehbarer Zukunft zu erwägen. Die Fluggesellschaften würden dieser Maßnahme einen starken Druck entgegensetzen; es gibt jedoch einen Präzedenzfall. Umweltfaktoren haben zum Startverbot für laute Flugzeuge geführt; die Fluggesellschaften wurden gezwungen, Flugzeuge der Gruppe 1 aus dem Verkehr zu ziehen und ihre Flotten zu modernisieren, wenn sie zivilisierte (sic) Länder anfliegen wollen. Vieles spricht für die gleiche Maßnahme aufgrund des Flugzeugalters, wenn das Leben von Passagieren, Besatzungen und Menschen am Boden auf dem Spiel steht und diese Überlegungen mindestens ebenso wichtig sind wie die Geräuschkulisse."

Überlastung des Luftraums

Das europäische Luftverkehrssystem hat teilweise die Grenzen seiner Effizienz erreicht. Dies gilt insbesondere für die nationalen Luftverkehrskontrollsysteme und den wirksamen Einsatz der Mittel, über die die Flughäfen verfügen. In den letzten Jahren war weltweit ein Anstieg des Luftverkehrs zu verzeichnen, so daß das hohe Verkehrsaufkommen zu einem Hauptproblem für Flughäfen und Fluggesellschaften geworden ist. Im Sommer 1988 erfaßte der Airport Associations Coordinating Council, in dem die Flughäfen der Welt vertreten sind, die Verkehrsdaten des Jahres 1987 von 25 Flughäfen (7 in Nordamerika, 17 in Europa und 1 im Nahen Osten). Die jährlichen Bewegungen lagen zwischen 10.000 und 599.000, wobei auf Flugzeuge des Kapitels 3 19 - 65 % entfielen. Die Vorhersagen der 25 Flughäfen rechnen durchschnittlich mit einer Wachstumsrate von 4 - 5 % pro Jahr bis zum Jahr 2000.

Infolgedessen haben die Flughafenverbände der Kommission nahegelegt, eine Stilllegungsregelung mit einem frühen Termin für die endgültige Stilllegung einzuführen, wobei die Flughäfen vorzugsweise für das Jahr 2000 plädieren. Die Probleme der Flughafenkapazität, der Überlastung des Luftraums und der Umwelt sind eng miteinander verknüpft. Die Erfahrungen des Flughafens München 2, der bei seiner Eröffnung 1992 der erste neue Flughafen Europas in rund 20 Jahren sein wird, veranschaulichen die Schwierigkeiten, mit denen sich die Flughäfen konfrontiert sehen.

275/91

Aufgrund einer gerichtlichen Verfügung des Freistaats Bayern vom August 1989 werden die Bewegungen in München 2 unter der geplanten Schwelle liegen (Anfangskapazität von 260.000 statt 275.000). Mit früheren rechtlichen Schritten von 1970 wurde die Kapazität bereits durch Streichung der dritten Rollbahn eingeschränkt. Nach den Vorgaben des Gerichts sind nun 710 Bewegungen pro Tag gestattet, falls es sich dabei ausschließlich um Flugzeuge des Kapitels 3 handelt. Bewegungen von Flugzeugen des Kapitels 2 werden doppelt gezählt. Daraus wird ersichtlich, daß München 2 zwei Jahre vor seiner Eröffnung seine umweltbedingte Kapazität nahezu erreicht hat. Gegenwärtig entfallen auf Flugzeuge des Kapitels 2 58 % der Bewegungen in München-Riem (von insgesamt 147.800 im Jahr 1988). Doppelt gezählt, ergibt dies jährlich 171.400 Bewegungen. Zusammen mit den 62.000 Bewegungen des Kapitels 3 bedeutet dies, daß der Flughafen aufgrund der Zahlen von 1988 89,8 % seiner umweltbedingten Kapazität ausgenutzt hätte: 233.400 gegenüber 260.000 zulässigen Bewegungen.

Bei einer Zunahme des Luftverkehrs um 6 % (das reale Wachstum betrug 1987/88 7,2 %) und unter Zugrundelegung der Vorgaben des bayrischen Gerichts (wonach Bewegungen des Kapitels 2 doppelt zu zählen sind) würde München 2 im Jahr seiner Eröffnung, d.h. bei Übernahme des Betriebs von München-Riem, seine umweltbedingte Kapazität bereits um 33.000 Bewegungen überschreiten. München ist kein Einzelfall. Heathrow, Berlin-Tegel, Düsseldorf und viele andere europäische Flughäfen könne wegen Umweltzwängen ihre volle Kapazität nicht ausnutzen bzw. nicht expandieren, um der zunehmenden Nachfrage gerecht zu werden. Kapazitätsmangel und Überlastung werden durch den Mangel an Rollbahnen verursacht; die Benutzung und der Bau von Rollbahnen hingegen werden angesichts des Protests gegen den Lärm eingeschränkt. Die Fluggesellschaften müssen sich darauf einstellen, daß sie die leisesten Flugzeuge einsetzen müssen, die auf dem Markt sind, um der zunehmenden Nachfrage gerecht zu werden. Fluggesellschaften, die in diese Flugzeuge zu investieren beschließen, sollte von den Flughäfen durch Zuweisung von Zeitrastern (slot allocation) Gebührenermäßigungen, kürzere Nachtflugverbote usw. ein Wettbewerbsvorteil gewährt werden.

Der vorliegende Vorschlag

Im Oktober 1986 wurde auf der 26. Tagung der ICAO-Versammlung eine EntschlieÙung (A26-11) angenommen, wonach alle Vertragsstaaten bis zur nächsten, für September/Okttober 1989 geplanten ICAO-Vollversammlung darauf verzichteten, Rechtsvorschriften zur Beschränkung des Betriebs ziviler Unterschallstrahlflugzeuge zu erlassen, die nicht den Lärmgrenzwerten in Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt entsprechen.

Aufgrund dieser EntschlieÙung begann die ICAO, die Probleme zu prüfen, die eine derartige Regelung aufwirft (wirtschaftliche Folgen, Nutzen für die Umwelt u.a.). Ferner wurden etwaige Stilllegungsregelungen von verschiedenen anderen Gremien geprüft. Neben der Kommission legten die europäische Zivilluftfahrt-Konferenz und der Nordische Rat Vorschläge für eine Regelung vor; die US-Behörden prüfen ebenfalls verschiedene Möglichkeiten.

Die 27. Sitzung der ICAO-Versammlung fand im September und Oktober 1989 in Montreal statt. Der Standpunkt der Gemeinschaft wurde vom damaligen französischen Ratspräsidenten und Präsidenten der ECAC aufgrund der Ergebnisse einer Koordinierungssitzung festgelegt, die im September in Brüssel abgehalten wurde. Die Diskussionen über künftige Beschränkungen für Flugzeuge des Kapitels 2 entwickelten sich zu den schwierigsten der Versammlung überhaupt. Die wichtigsten Punkte, die Meinungsverschiedenheiten zwischen den europäischen EG/ECAC-Staaten und den Entwicklungsländern auslösten, waren:

- der früheste Termin für das Inkrafttreten einer Stilllegungsregelung (1995 für die EG/ECAC und frühestens 2000 für die afrikanischen und lateinamerikanischen Länder⁽¹⁾;
- die "Mindestlebensdauer" eines Flugzeugs (22/23 Jahre für die EG/ECAC und mindestens 30 Jahre für Entwicklungsländer).

Gegen Ende der Versammlung wurde deutlich, daß man kaum zu einer Lösung gelangen würde. Auf einen saudi-arabischen Vorschlag hin wurde durch Mehrheitsabstimmung beschlossen, diese Frage zurückzustellen und auf einer "Sondersitzung" zu behandeln, die im Oktober 1990 in Montreal stattfinden sollte. Der Vorschlag sah ferner vor, daß die Vertragsstaaten bis zu dieser Versammlung keinerlei nationale oder regionale Rechtsvorschriften erlassen sollten. Es wurde ein Positionspapier erstellt, dem alle Gemeinschafts- und die meisten ECAC-Mitgliedstaaten⁽²⁾ zustimmen konnten und das mit folgender Feststellung schloß:

"Wenn eine Stilllegungsregelung rechtzeitig genug in Kraft treten soll, um einen Nutzen für die Umwelt zu bewirken und die Luftfahrtindustrie rechtzeitig von den erforderlichen Maßnahmen unterrichtet werden soll, sind höchstwahrscheinlich gesetzgeberische Maßnahmen erforderlich. Der gefaßte Beschluß (d.h. der saudi-arabische Vorschlag) kann die Staaten, in deren Namen ich⁽³⁾ spreche, nicht davon befreien, eine entsprechende Gesetzgebung einzuleiten."

Zwischen der europäischen Gemeinschaft und Drittländern, die nahezu ausnahmslos ICAO-Mitglieder sind, bestehen Luftverkehrsverbindungen. Daher suchte die Kommission in Zusammenarbeit mit der ECAC die "breiteste internationale" Lösung für das Problem der Stilllegung von Flugzeugen des Kapitels 2. Für die Gemeinschaft erließ der Ministerrat drei Richtlinien über den Fluglärm. Die erste - 80/51/EWG - betraf die Stilllegung von Flugzeugen ohne Lärmzulassung, während die zweite - 83/206/EWG - diese Richtlinie auf Flugzeuge aus Drittländern ausdehnte.

Arbeiten, die die Gemeinschaft in Verbindung mit anderen Internationalen Gremien durchführte, zeigten, daß die dritte Richtlinie (89/629/EWG), mit der die Aufnahme von Flugzeugen, die die Lärmgrenzwerte gemäß Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht einhalten können, in die Luftfahrzeugrollen beschränkt wird, nur von begrenztem Nutzen für die Umwelt wäre, da sie nicht zu einer Verringerung der Zahl alter Flugzeuge mit starker Lärmemission führt, die noch in Betrieb sind. Daher wurde diese Maßnahme nur als ein erster Schritt betrachtet, dem Maßnahmen zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen folgen müssen, die den Normen in Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht entsprechen.

- (1) Der lateinamerikanische Einwand gegen den Standpunkt der Gemeinschaft beruhte hauptsächlich auf der Befürchtung, daß die europäische Initiative eine ähnliche Aktion in den USA auslösen könnte.
- (2) Dazu gehörten außer den zwölf EG-Mitgliedstaaten: Finnland, Monaco, Norwegen, Österreich, Schweden und die Schweiz (Australien stellte ebenfalls einen Beitrittsantrag).
- (3) Herr Melo Antunes, Vizepräsident der ECAC und Generaldirektor der portugiesischen Zivilluftfahrt, sprach im Exekutivausschuß; Herr Eggers, Generaldirektor der dänischen Zivilluftfahrt, auf der Vollversammlung.

Der vorliegende Vorschlag stützt sich weitgehend auf die Anregungen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der ECAC und der Kommission. Diese Gruppe wurde im November 1989, d.h. unmittelbar nach den fehlgeschlagenen Bemühungen der 27. ICAO-Versammlung um eine international abgestimmte Lösung, eingesetzt, um die gemeinsamen Grundlagen der beiden Organisationen zu prüfen. Ihr gehörten französische und britische Sachverständige, der Sekretär der ECAC und ein Beamter der Kommission an; den Vorsitz führte der Generaldirektor der dänischen Zivilluftfahrt. Die Vorschläge dieser Gruppe wurden im Februar 1990 von der ECAC-Arbeitsgruppe ENOPS geprüft und gebilligt, in der außer den zwölf Mitgliedstaaten der Gemeinschaft elf weitere europäische Länder vertreten sind. Die der Kommission vorgelegte Fassung wurde von den Generaldirektoren der Zivilluftfahrt von 23 ECAC-Mitgliedstaaten auf ihrer Tagung im März 1990 in Paris diskutiert.

Artikel 1 legt das Ziel des Vorschlags fest, schließt Flugzeuge von bis zu 34.000 kg vom Geltungsbereich der Richtlinie aus

Artikel 2 enthält den Kern der Stilllegungsregelung, d.h. ab dem 1. April 1995 dürfen Flugzeuge mit Motoren, die ein geringes Mantelstromverhältnis aufweisen, in der Gemeinschaft nicht mehr fliegen, es sei denn, daß sie die Normen des Kapitels 3 in Anhang 16 erfüllen oder den Grenzwerten des Kapitels 2 entsprechen und weniger als 22 Jahre alt sind. Gemäß Artikel 2.2 dürfen ab dem 1. April 2002 keine Flugzeuge des Kapitels 2 - mit niedrigem oder hohem Mantelstromverhältnis - mehr Gemeinschaftsländer anfliegen bzw. innerhalb der Gemeinschaft eingesetzt werden.

Artikel 3 setzt Kriterien fest, die für die Befreiung der Entwicklungsländer von den schrittweisen Stilllegungsmaßnahmen der Direktive gelten.

Zu Artikel 4 sind die Freistellungen aufgeführt, die von den Mitgliedstaaten gewährt werden können. Dabei handelt es sich um die Verlängerung der Lebensdauer des Flugzeugs (bis zu 3 Jahren) und die Frist für die Durchführung der Regelung (zwei Jahre).

Artikel 5 enthält eine begrenzte Freistellung im Zusammenhang mit der Installation von Lärmschutzzubehör. Artikel 4.2 schließt Flugzeuge von historischem Interesse aus.

Artikel 6 gilt für den Fall, daß eine Fluggesellschaft ein neues Flugzeug bestellt hat, der Hersteller jedoch nicht rechtzeitig liefern kann.

Artikel 7 enthält die sogenannte "10 X-Regel", wonach ein Mitgliedstaat eine Fluggesellschaft von der Regelung freistellen kann, wenn diese aufgrund der zweiundzwanzigjährigen Lebensdauer innerhalb eines Jahres mehr als 10 % ihrer gesamten Flotte an zivilen Unterschallflugzeugen aus dem Verkehr ziehen müßte.

Artikel 8 sieht eine Freistellung vor, die sich auf "außergewöhnliche Einzelfälle" beschränkt. Diese Freistellung gilt vorübergehend für einzelne Flugzeuge und keinesfalls für Flüge, mit denen Einnahmen erzielt werden.

Artikel 9, 10, 11 und 12 enthalten die Standardbestimmungen.

Konsultation

Außer den obengenannten Sitzungen mit der Redaktionsgruppe und der Arbeitsgruppe ENOPS hat die Kommission zahlreiche Gespräche mit Flugzeugherstellern, Fluggesellschaften, Flughafenbetreibern und sonstigen betroffenen Parteien geführt.

Schlußfolgerungen

Der beiliegende Vorschlag für einen Richtlinienentwurf verfolgt ein zweifaches Ziel: er dient einerseits dem *Umweltschutz*, insbesondere der Verringerung der Lärmbelästigung der Wohnbevölkerung in der Nähe von Flughäfen oder unterhalb von Flugstrecken und berücksichtigt andererseits die Belange der *Industrie* und des *Luftverkehrs*, in dem ein harmonisiertes, gemeinschaftswertes Konzept für die Stilllegung und den Austausch von Flugzeugen des Kapitels 2 angestrebt wird.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Kapiteis 2

(91/C 111/05)

KOM(90) 445 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 16. April 1991)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Anwendung von Lärmemissionsnormen auf zivile Unterschallstrahlflugzeuge hat einschneidende Folgen für die Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten, insbesondere wenn dadurch die Lebensdauer der von Fluggesellschaften betriebenen Flugzeuge begrenzt wird. Die Richtlinie 80/51/EWG des Rates ⁽¹⁾, geändert durch die Richtlinie 83/206/EWG ⁽²⁾, setzt Grenzwerte für diese Schallemissionen fest.

Die Richtlinie 89/629/EWG des Rates ⁽³⁾ beschränkt die Aufnahme von Flugzeugen in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten, wenn sie die Lärmgrenzwerte gemäß Teil II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, zweite Ausgabe (1988), nicht einhalten können. Diese Aufnahmebeschränkung ist lediglich als erster Schritt anzusehen.

Im Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz ⁽⁴⁾ wird eindeutig auf das Problem der Lärmbelastigung hingewiesen und insbesondere festgestellt, daß Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms notwendig sind.

Angesichts der zunehmenden Überlastung der Flughäfen in der Gemeinschaft muß gewährleistet sein, daß die bestehenden Einrichtungen optimal genutzt werden; dies ist nur bei Einsatz umweltverträglicher Flugzeuge möglich.

Die von der Gemeinschaft in Verbindung mit anderen internationalen Gremien durchgeführten Arbeiten haben ergeben, daß bei Maßnahmen zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen, die den Grenzwerten in Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht entsprechen, alle Bestimmungen über die Nichtaufnahme in die Luftfahrzeugrollen einzuhalten sind, wenn sie einen Nutzen für die Umwelt bewirken sollen.

Gemeinsame Regeln zur Erreichung dieses Ziels sollten nach einem sinnvollen Zeitplan eingeführt werden, um zu gewährleisten, daß über die bestehenden Regelungen hinaus gemeinschaftsweit ein harmonisiertes Konzept eingeführt wird. Angesichts der jüngsten Bestrebungen, die Vorschriften für den europäischen Luftverkehr in beschränktem Maße zu liberalisieren, ist dies besonders wichtig.

Der Fluglärm sollte unter Berücksichtigung der Umweltfaktoren, der technischen Durchführbarkeit und der wirtschaftlichen Folgen weiter reduziert werden.

Es empfiehlt sich, den Betrieb der in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten eingetragenen zivilen Unterschallstrahlflugzeuge auf diejenigen zu beschränken, die den Normen in Kapitel 3 des Anhangs 16 entsprechen. Ein abgestufter Zeitplan für die Stilllegung dieser Flugzeuge wäre sowohl für die Fluggesellschaften als auch für die Hersteller von Vorteil.

Die Probleme der Entwicklungsländer sollten dabei in besonderer Weise berücksichtigt werden.

⁽¹⁾ ABl Nr. L 18 vom 24. 1. 1980, S. 26.

⁽²⁾ ABl Nr. L 117 vom 4. 5. 1983, S. 15.

⁽³⁾ ABl Nr. L 363 vom 13. 12. 1989, S. 27.

⁽⁴⁾ ABl Nr. C 328 vom 7. 12. 1987, S. 1.

In Anbetracht möglicher technischer oder wirtschaftlicher Schwierigkeiten erscheint es ratsam, begrenzte Ausnahmen zuzulassen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie bezweckt, Regelungen zur Einschränkung des Betriebs bestimmter ziviler Unterschallstrahlflugzeuge festzulegen.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für Flugzeuge mit einem Starthöchstgewicht von bis zu 34 000 kg und einer Kapazität von bis zu 19 Sitzen.

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß ab 1. April 1995 zivile Unterschallstrahlflugzeuge, die mit Motoren mit geringem Mantelstromverhältnis (*) ausgerüstet sind, die Flughäfen auf ihrem Hoheitsgebiet nicht anfliegen dürfen, sofern sie nicht eine Lärmzulassung besitzen, die:
 - a) den Normen in Teil II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, zweite Ausgabe (1988), entspricht oder
 - b) den Normen in Teil II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zu diesem Abkommen entspricht, falls es sich um Flugzeuge mit eigenem Lufttüchtigkeitszeugnis handelt, dessen Erstausstellung am Tag des Betriebs nicht mehr als 25 Jahre zurückliegt.
- (2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß ab 1. April 2002 alle zivilen Unterschallstrahlflugzeuge, die auf Flughäfen ihres Hoheitsgebiets eingesetzt werden, den Bestimmungen in Absatz 1 Buchstabe a) entsprechen.

Artikel 3

Fluggesellschaften der im Anhang aufgeführten Entwicklungsländer sind von den Bestimmungen des Artikels 2 Absatz 1 Buchstaben a) und b) ausgenommen, sofern:

- a) für die Unterschallstrahlflugzeuge, die die Flughäfen der Gemeinschaft in den zwölf Monaten bis zum 31. Dezember 1990 anfliegen, Lärmzulassungen nach den Normen in Teil II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, zweite Ausgabe (1988), erteilt wurden;
- b) nur die Flugzeuge des Kapitels 2 ihrer Flotte zu diesem Zeitpunkt freigestellt sind;
- c) die Gesamtzahl der jährlich zugelassenen Bewegungen von Flugzeugen des Kapitels 2 an einem bestimmten Flughafen der Gemeinschaft nicht die Zahl der Flugzeuge des Kapitels 2 überschreitet, über die die betreffende Fluggesellschaft in den zwölf Monaten bis zum 31. Dezember 1990 verfügt.

(*) D. h. mit einem Mantelstromverhältnis von kleiner als 2.

Artikel 4

- (1) Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b) festgelegte Frist von 25 Jahren jährlich und für insgesamt höchstens drei Jahre verlängern, wenn die Fluggesellschaft hinsichtlich des betreffenden Flugzeugs nachweist, daß andernfalls ihre Geschäftstätigkeit in unzumutbarer Weise nachteilig beeinflusst würde.
- (2) Weist eine Fluggesellschaft gegenüber der zuständigen einzelstaatlichen Behörde nach, daß der Einsatz von Flugzeugen, die den Anforderungen des Artikels 2 Absatz 1 gerecht werden, auf ihrem Flughafen wirtschaftlich oder technisch unmöglich ist, so kann der Mitgliedstaat diese Fluggesellschaft bis zum 1. April 1997 von dem in Artikel 2 Absatz 1 festgelegten Startdatum freistellen. Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Flughäfen von Fluggesellschaften bedient werden dürfen, denen eine solche Freistellung gewährt wurde.

Artikel 5

- (1) Die Mitgliedstaaten müssen die Flugzeuge von den Bestimmungen gemäß Artikel 2 Absatz 1 befreien, die den Lärmgrenzwerten in Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht entsprechen, jedoch normgerecht umgerüstet werden können, sofern:
 - a) geeignete Bausätze zur Umrüstung des betreffenden Flugzeugtyps vorhanden sind;
 - b) die so umgerüsteten Flugzeuge die Lärmgrenzwerte in Kapitel 3 des Anhangs 16 einhalten können;
 - c) die entsprechenden Bausätze tatsächlich verfügbar sind;
 - d) die Fluggesellschaft die Bausätze bis zum 1. April 1994 in Auftrag gegeben hat;
 - e) die entsprechenden Bausätze bis zum 1. April 1997 installiert werden.
- (2) Für Flugzeuge von historischem Interesse können die Mitgliedstaaten Freistellungen von den Bestimmungen des Artikels 2 gewähren.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten können in Einzelfällen Freistellungen von den Bestimmungen des Artikels 2 Absatz 1 für Flugzeuge gewähren, wenn bis zum 1. April 1994 ein Ersatzflugzeug in Auftrag gegeben wurde, das den Lärmgrenzwerten in Kapitel 3 des Anhangs 16 entspricht, der Hersteller jedoch nicht in der Lage ist, das Ersatzflugzeug bis zum 1. April 1995 zu liefern.

Artikel 7

Vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats kann von der Fluggesellschaft aufgrund von Artikel 2 Absatz 1 nicht verlangt werden, daß

sie die Flugzeuge, die den Lärmgrenzwerten in Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht entsprechen, jährlich um eine Kapazität verringern, die mehr als 10 % ihrer gesamten Flotte ziviler Unterschallstrahlflugzeuge ausmacht.

Artikel 8

In Einzelfällen können die Mitgliedstaaten den vorübergehenden Einsatz von Flugzeugen, die aufgrund der übrigen Bestimmungen dieser Richtlinie nicht betrieben werden dürfen, auf Flughäfen ihres Hoheitsgebiets gestatten. Diese Ausnahme beschränkt sich auf:

- a) außergewöhnliche Einzelfälle, d. h. Flugzeuge, die so eingesetzt werden, daß es nicht vertretbar wäre, eine befristete Freistellung zu versagen;
- b) Flugzeuge, die Flüge zu Reparatur- oder Wartungszwecken durchführen und daher keine Einnahmen erzielen.

Artikel 9

(1) Ein Mitgliedstaat, der Freistellungen nach den Artikeln 3 bis 7 gewährt, unterrichtet die zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission über Inhalt und Kriterien seiner Entscheidung.

(2) Die Mitgliedstaaten erkennen die von einem anderen Mitgliedstaat gewährten Freistellungen für Flugzeuge an, die in ihren Luftfahrzeugrollen eingetragen sind.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis spätestens 31. Dezember 1991 nachzukommen.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie entweder in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 11

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG

VERZEICHNIS DER FREIGESTELLTEN LÄNDER

1. UGANDA,
 2. SUDAN.
-

COMPETITIVENESS AND EMPLOYMENT IMPACT STATEMENT

- I. What is the main reason for introducing the measure?
Protection of the environment, to further reduce noise caused by aeroplanes which do not meet the latest international standards
- II. Features of the business in question. In particular:
 - (a) Are there many SMEs ? No
 - (b) Are they concentrated in regions which are :
 - i. eligible for regional aid in the Member States?
N/A
 - ii. eligible under the ERDF ?
N/A
- III. What direct obligations does this measure impose on businesses?
Airlines will modernize their fleets at a slightly faster rate
- IV. What indirect obligations are local authorities likely to impose on businesses ?
None
- V. Are there any special measures in respect of SMEs? Please specify.

NIL
- VI. What is the likely effect on :
 - (a) the competitiveness of businesses ? None
 - (b) employment ? None
- VII. Have both sides of industry been consulted ? No
Please indicate their options. N/A

05.07.91

**Beschluß
des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einschränkung
des Betriebs von Flugzeugen des Kapitels 2

KOM(90) 445 endg.; Ratsdok. 5847/91

Der Bundesrat hat in seiner 633. Sitzung am 5. Juli 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Die Bundesregierung wird gebeten, bei den weiteren Beratungen über den Richtlinienvorschlag darauf hinzuwirken, daß

- die Ausnahmeregelung in Artikel 1 Abs. 2 nochmals überprüft wird, weil die Zuordnung eines Starthöchstgewichtes von 34.000 kg zu einer Kapazität von max. 19 Sitzen nicht nachvollziehbar ist; Flugzeuge mit bis zu 19 Sitzen haben mit etwa 5.700 bis 5.800 kg ein weitaus geringeres Starthöchstgewicht als 34.000 kg,
- Artikel 3 gestrichen wird, weil diese Ausnahmeregelung für lediglich zwei freigestellte Länder gemäß Anhang zum Richtlinienvorschlag unverhältnismäßig komplex erscheint,

...

- auf die Ausführungen zum Flughafen München 2 in der Begründung auf Seite 8 der Vorlage, Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1, verzichtet wird, nachdem die hier genannten Betriebsbeschränkungen mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 29. Januar 1991 - 4 C 51.89 - aufgehoben worden sind.