

17.04.00

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

Entschließung des Europäischen Parlaments zu lärmdämmend nachgerüsteten Flugzeugen

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 202112 - vom 11. April 2000. Das Europäische Parlament hat die Entschließung in der
Sitzung am 30. März 2000 angenommen.

Entschlieung des Europäischen Parlaments zu lrmdmmend nachgerüsteten Flugzeugen

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates vom 29. April 1999 zur Registrierung und zum Betrieb innerhalb der Gemeinschaft von bestimmten Typen ziviler Unterschall-Strahlflugzeuge, die zur Einhaltung der in Band I, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), festgelegten Normen umgerüstet und neubescheinigt worden sind¹,
 - unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 5. Mai 1999 zur Transatlantischen Wirtschaftspartnerschaft und zu den Handelskonflikten zwischen der Europäischen Union und den USA, insbesondere über Hormone, Bananen und "Hushkits"²,
 - unter Hinweis auf die mündliche Anfrage B5-0020/2000 des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik gemäß Artikel 42 der Geschäftsordnung und in Kenntnis der Erklärung der Kommission,
- A. in der Erwägung, daß die vom Rat einstimmig angenommene und vom Europäischen Parlament nahezu einstimmig gebilligte Verordnung (EG) Nr. 925/1999 spätestens vom 4. Mai 2000 an in allen Mitgliedstaaten angewandt werden muß,
- B. in der Erwägung, daß der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung auf Ersuchen der amerikanischen Regierung bereits um ein Jahr verschoben wurde, um zwischen der Europäischen Union und den USA zu einem Einvernehmen über Maßnahmen gegen die von der Europäischen Union beklagte Lärmbelästigung zu gelangen,
- C. in der Erwägung, daß es zur Zeit nicht für wahrscheinlich gehalten wird, daß Fortschritte, die in den zuständigen Gremien der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erreicht wurden, in absehbarer Zeit auf internationaler Ebene zu einem umfassenden Übereinkommen über strengere Lärmschutznormen für Flugzeuge führen werden,
- D. in der Erwägung, daß die Normen für die ICAO-Lrmschutzzertifizierung seit 1977 nicht aktualisiert wurden,
- E. in der Erwägung, daß die Kommission alle Anstrengungen unternimmt, um zu einer konstruktiven und annehmbaren Lösung mit den USA zu gelangen,
- F. in der Erwägung, daß die Zunahme des Zivilluftverkehrs von einer stetigen und echten Reduzierung der Lärmbelästigung im Gebiet der Flughäfen flankiert sein muß,
1. ist der Auffassung, daß sich die Strategie der Europäischen Union darauf richten sollte, zu einem globalen Einvernehmen auf internationaler Ebene (innerhalb der ICAO) ber

¹ ABl. L 115 vom 4.5.1999, S. 1.

² ABl. C 279 vom 1.10.1999, S. 215.

strengere Lärmschutz-Zertifizierungsnormen für Flugzeuge zu gelangen, u.a. über einen Plan zur Aussonderung der am wenigsten lärmgeschützten Flugzeuge von Kapitel 3, einschließlich der lärmgedämmten nachgerüsteten Flugzeuge und der neu bescheinigten Flugzeuge mit niedrigen Mantelstromverhältnissen; dies ist auch notwendig, um den Wettbewerb in einem zunehmend globalisierten Luftverkehrsmarkt nicht zu verzerren;

2. betont, daß bei etwaigem Fehlen einer solchen globalen Vereinbarung Maßnahmen, die auf EU-Ebene ergriffen werden, sich als das einzige Mittel zur Verhinderung einer Erhöhung der allgemeinen Lärmbelastung in der Europäischen Union erweisen werden;
3. ist der Auffassung, daß eine enge Zusammenarbeit und gemeinsame Bemühungen der Europäischen Union und der USA für die Schaffung strengerer Lärmschutznormen, die weltweit angewandt werden können, von entscheidender Bedeutung sind;
4. ist der Auffassung, daß das Verlangen der USA nach einer unbefristeten Verschiebung der Anwendung der EG-Verordnung völlig inakzeptabel ist und zu einer unhaltbaren Situation in der Europäischen Union führen wird, da dadurch die Bevölkerung Lärmpegeln ausgesetzt wird, die eine Gefahr für Gesundheit und Lebensqualität darstellen;
5. ist der Auffassung, daß die dicht besiedelten Gebiete der Europäischen Union, in denen rund 20% der Bevölkerung der Union leben, besonders unter hohen Lärmpegeln zu leiden haben, die von Wissenschaftlern und Medizinern als untragbar angesehen werden¹ und zu denen der Luftverkehr erheblich beiträgt;
6. begrüßt die Fortschritte, die im Rahmen des für den Umweltschutz in der Luftfahrt zuständigen Ausschusses (CAEP) der ICAO in Richtung auf neue Lärmschutznormen und eine Strategie zur Ausmusterung der lärmintensivsten Flugzeuge erzielt werden, und fordert die Mitgliedstaaten und die USA auf, diesen Prozeß in Richtung auf ein gutes Ergebnis der fünften Sitzung des CAEP voranzutreiben;
7. zieht lediglich eine begrenzte Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 925/1999 betreffend die Vorschriften für die in Drittstaaten registrierten Flugzeuge in Betracht, bevor diese Vorschriften im April 2002 in Kraft treten, sofern sich die amerikanische Regierung unter Vorlage eines Zeitplans, der nicht über das Jahr 2001 hinausgeht, schriftlich und verbindlich verpflichtet, weltweit geltende Fluglärmschutznormen anzustreben, die denen der genannten Verordnung entsprechen oder strenger sind;
8. unterstreicht, daß es nicht gewillt ist, eine weitere Verschiebung der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 925/1999 betreffend die Vorschriften für die in Mitgliedstaaten registrierten Flugzeuge in Betracht zu ziehen;
9. fordert die USA auf, ihre Maßnahmen nach Artikel 84 des Chicagoer Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt so lange zurückzuziehen, bis eine weltweite Übereinkunft erreicht ist, und fordert die USA nachdrücklich auf, keine sonstigen Vergeltungsmaßnahmen treffen werden, sondern statt dessen einen konstruktiven Beitrag zu den Verhandlungen über strenge weltweit geltende Normen im Rahmen der ICAO in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Europäischen Union zu leisten;
10. fordert die Mitgliedstaaten auf, mit Unterstützung der Kommission ihre Bemühungen im Rahmen der ICAO zu koordinieren, um die bestmöglichen Ergebnisse für die

¹ Siehe Grünbuch zur künftigen Lärmschutzpolitik (KOM(1996) 540).

gemeinschaftlichen Umweltziele im Hinblick auf die Lärmschutznormen für Flugzeuge zu erreichen;

11. beauftragt seine Präsidentin, diese EntschlieÙung der Kommission, dem Rat und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten sowie der Regierung, dem Senat und dem Repräsentantenhaus der Vereinigten Staaten zu übermitteln.
-