

11.03.02

Empfehlungen
der AusschüsseEU - U - Vkzu **Punkt** der 774. Sitzung des Bundesrates am 22. März 2002

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Festlegung eines Gemeinschaftsrahmens für die Lärm-einstufung ziviler Unterschallluftfahrzeuge zur Berechnung von Lärm-entgelten

KOM(2001) 74 endg.; Ratsdok. 5119/02

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Verkehrsausschuss (Vk)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

EU
U
Vk

1. Der Bundesrat begrüßt die Initiative der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, durch den vorgelegten Richtlinienvorschlag die Umweltwirksamkeit von Lärm entgelten zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm auf europäischer Ebene zu erhöhen. Das Hauptziel des Richtlinienvorschlags, die Steigerung der Umweltwirksamkeit von Lärm entgelten an Flughäfen durch einheitliche Kriterien auf der Grundlage der Lärmwerte eines Luftfahrzeugs für die Berechnung dieser Entgelte zu Umweltschutzzwecken festzulegen, ist ein wichtiger Baustein zur Minderung der Lärmbelastung in der Umgebung von Flughäfen. Allerdings werden durch einzelne Vorschriften der vorgeschlagenen Richtlinie die teilweise schon jetzt bei einigen Flughäfen vorhandenen fort-

Ausgeliefert am 12. MRZ. 2002

schrittlichen, flughafenbezogenen Regelungen in Frage gestellt und deren beabsichtigte Weiterentwicklung verhindert.

Die in dem Richtlinienvorschlag vorgesehene Lärmeinstufung von Luftfahrzeugen, als Grundlage der Entgeltberechnung, basiert ausschließlich auf Lärmpegeln, die im Rahmen der Zulassung eines Luftfahrzeugs bescheinigt werden. Hierbei handelt es sich um eine, gerade auch im Hinblick auf die beabsichtigte Verfügbarmachung einer entsprechenden Datenbank seitens der ICAO, für alle Flughäfen der Gemeinschaft einfache und gut umsetzbare Regelung.

Gleichwohl sollte die Richtlinie darüber hinaus die Möglichkeit zulassen, dass auch andere geeignete Verfahren angewendet werden können, um dem Anspruch des Artikels 3 - nach dem das Lärmentgelt für An- und Abflüge der relativen Lärmbelastung der Flughafenanrainer durch An- und Abflüge proportional sein sollte - besser gerecht zu werden.

Die Lärmbelastung der Bevölkerung ist beispielsweise abhängig von der tatsächlichen Abflugmasse des Luftfahrzeugs. Da dieses bei Flugzeugen im Langstreckenverkehr höher ist als bei Flugzeugen im Kurz- und Mittelstreckenverkehr, ist die Bevölkerung im Umkreis eines Flughafens mit großem Anteil an Langstreckenverkehr einer höheren Belastung ausgesetzt als im Umkreis eines Flughafens mit überwiegend Kurz- und Mittelstreckenverkehr. Relevanten Einfluss auf die wirkliche Lärmbelastung hat ferner das konkrete individuelle Flugverhalten - wie etwa das Einhalten der lärmoptimalen Sollfluglinie und die Anwendung lärmarmer Steigverfahren.

[EU
U]

Mit einer Lärmeinstufung [beispielsweise] nach den tatsächlich entstandenen Lärmimmissionen wird der unterschiedlichen Lärmbelastung der Bevölkerung in der Umgebung von Flughäfen besser Rechnung getragen. Darüber hinaus kann flexibler auf Erkenntnisse und Weiterentwicklungen zur Minderung der Lärmbelastung reagiert werden.

Die besondere Situation jedes einzelnen Flughafens auf Grund der unterschiedlichen Wechselbeziehungen zwischen Umland und Flughafen erfordert es, dass standortbezogenen Belangen auf individuelle Weise Rechnung getragen werden kann.

EU
U
Vk

2. Ferner stellt die vorgesehene Spreizungsmöglichkeit von 1 : 20 keine ausreichende Lenkungsmaßnahme zur Erreichung des Hauptzieles des Richtlinienvorschlags dar. Bei dieser Differenzierung müsste das Lärmentgelt in der lautesten Lärmklasse so niedrig gehalten werden, dass ein nennenswerter Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge nicht mehr gegeben wäre. Anderenfalls wäre das Entgelt in der untersten Lärmklasse so hoch, dass das Aufkommen aus den lärmabhängigen Landeentgelten drastisch steigen würde und die Aufkommensneutralität nicht mehr herzustellen wäre. Eine Vorgabe zur Differenzierung des Lärmentgeltes sollte daher entfallen.

[EU
Vk]

Aus diesen Gründen bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich [im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft] nachdrücklich dafür einzusetzen, dass der vorliegende Richtlinienvorschlag entsprechend überarbeitet wird, um den sehr unterschiedlichen Belangen in der unmittelbaren Umgebung der Flughäfen auch weiterhin ausreichend Rechnung tragen zu können.

EU
U
Vk

3. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass im Richtlinienvorschlag die Vorgaben zur Berechnung der Lärmentgelte nicht ausreichend nachvollziehbar sind.

So werden im Anhang nicht definierte mathematische Rechenzeichen verwendet, und es sind keine Einheiten angegeben. Es ist weiter nicht ersichtlich, wie die kumulierte Lärmenergie beim Abflug oder Anflug und die für die Berechnung benutzten Faktoren T_d , T_a , C_a und C_d ermittelt werden. Diesbezüglich ist der Richtlinienvorschlag um entsprechende Begriffsbestimmungen zu ergänzen.

Darüber hinaus ist in der Richtlinie festzulegen, dass die Berechnung des Lärmentgelts für den Anflug und Abflug entsprechend dem Anhang zu erfolgen hat. Der bisherige Wortlaut von Artikel 3 Abs. 1 Satz 2 ("sollte") ist zu unverbindlich. Das wesentliche Ziel der Richtlinie, nämlich das Festlegen einheitlicher Kriterien für die Berechnung von Lärmentgelten, kann ansonsten nicht erreicht werden.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Verfahren für eine entsprechende Überarbeitung des Richtlinienvorschlags einzusetzen.