

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu dem Entwurf für eine Richtlinie des Rates zur Begrenzung der Schallemissionen von Drehflügelflugzeugen

»EG-Dok. Nr. 9986/81«

— Drucksache 9/1041 Nr. 16 —

A. Problem

Zum Schutze der Bevölkerung ist es erforderlich, Lärmvorschriften für Hubschrauber zu erlassen.

B. Lösung

Die Lärmvorschriften für Hubschrauber des ICAO-Anhanges 16 sollen in das europäische Recht aufgenommen werden.

Der Verkehrsausschuß empfiehlt, die neuen Grenzwerte für Hubschrauber in die schon bestehende Richtlinie für Unterschall-Luftfahrzeuge zu integrieren.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel über den anliegenden Richtlinienentwurf darauf hinzuwirken, daß die Vorlage zur Begrenzung von Schallemissionen von Drehflügelflugzeugen in die schon geltende Richtlinie zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschall-Luftfahrzeugen integriert wird.

Bonn, den 26. Mai 1982

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich

Merker

Vorsitzender

Berichterstatter

Entwurf für eine Richtlinie des Rates zur Begrenzung der Schallemissionen von Drehflügelflugzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

nach Kenntnisnahme von dem Richtlinienentwurf der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz¹⁾ unterstreicht die Bedeutung des Problems der Lärmbelästigung und insbesondere die Notwendigkeit der Bekämpfung des Fluglärms.

In dem Prioritätenprogramm des Rates über die Untersuchung der Fragenbereiche des Lufttransports sind die Emissionen der Luftfahrzeuge einschließlich der Lärmemissionen aufgeführt.

Der durch Luftfahrzeuge verursachte Lärm sollte unter Berücksichtigung des Umweltschutzes, der technischen Möglichkeiten und der wirtschaftlichen Auswirkungen verringert werden.

Ein geeignetes Mittel zur Verringerung dieser Belästigung ist die Festsetzung einer Begrenzung für die Lärmemissionen an der Quelle, wobei die auf diesem Gebiet festgelegten Normen der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO) zugrunde gelegt werden.

Die Richtlinie 80/51/EWG des Rates²⁾ betrifft die Verringerung der Schallemissionen von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen und Propellerflugzeugen.

Die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO) hat Schallemissionsnormen für Drehflügelflugzeuge beschlossen, die am 26. November 1981 anwendbar werden.

Diese Normen sollten, abgesehen von geringfügigen Ausnahmen in Einzelfällen, innerhalb der Gemeinschaft einheitlich angewendet werden.

Die technischen Vorschriften müssen rasch an den technischen Fortschritt angepaßt werden. Es ist da-

her ein Verfahren erforderlich, das eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in einem Ausschuß zur Anpassung dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt sicherstellt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Als Drehflügelflugzeug im Sinne dieser Richtlinie gilt ein Luftfahrzeug, das schwerer als Luft ist und dessen Hubkraft hauptsächlich mit Hilfe des Auftriebs eines oder mehrerer durch Motoren angetriebener Rotoren erzeugt wird, die um im wesentlichen vertikale Achsen umlaufen.

Artikel 2

Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, daß ein in seinem Hoheitsgebiet zugelassenes ziviles Drehflügelflugzeug, das unter eine der in Anhang 16, Teil II, Kapitel 8 des gemäß Änderung 5 vom 26. November 1981 an anwendbaren Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt genannten Kategorien in seinem Hoheitsgebiet nur dann eingesetzt werden kann, wenn er aufgrund hinreichender Nachweise darüber, daß das Luftfahrzeug Anforderungen entspricht, die den in Teil II Kapitel 8 des genannten Anhangs enthaltenen einschlägigen Anforderungen zumindest gleichwertig sind, eine Lärmbescheinigung für dieses Luftfahrzeug erteilt hat.

Artikel 3

1. Die Urkunden, welche die Lärmprüfung im Sinne von Artikel 2 bescheinigen, werden in Form einer getrennten Lärmbescheinigung oder einer geeigneten Erklärung in einem anderen von dem Zulassungsstaat genehmigten Schriftstück, das nach den Vorschriften dieses Staates in dem Luftfahrzeug mitgeführt werden muß, erteilt. Diese Urkunden müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- a) Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist und Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs;
- b) vom Hersteller verwendete Seriennummer;
- c) Typ- und Modellbezeichnung des Herstellers;
- d) Angabe jeder zusätzlichen Änderung, die zur Einhaltung der einschlägigen Anforderungen

¹⁾ ABl. EG Nr. C 112 vom 20. Dezember 1973, S. 1 und ABl. EG Nr. C 139 vom 13. Juni 1977, S. 1

²⁾ ABl. EG Nr. L 18 vom 24. Januar 1980, S. 26

für die Lärmbescheinigung vorgenommen wurde;

- e) Höchstgewichte, bei denen die Einhaltung der einschlägigen Anforderungen für die Lärmbescheinigung nachgewiesen wurde;
 - f) bei Luftfahrzeugen, für die ein Antrag auf Erteilung einer Musterzulassung ab dem 6. Oktober 1977 gestellt worden ist: die Geräuschpegel und ihre 90 %igen Vertrauensbereichsgrenzen, für die nachgewiesen ist, daß die einschlägigen Anforderungen für die Erteilung der Lärmbescheinigung eingehalten werden.
2. Die Mitgliedstaaten erkennen Urkunden im Sinne des Absatzes 1, die von den Zulassungsbehörden eines Zulassungsstaates, der zugleich Mitgliedstaat ist, ausgestellt worden sind, als gültig an.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten können in einzelnen Ausnahmefällen für ihr Hoheitsgebiet eine vorübergehende Benutzung von Drehflügelflugzeugen gestatten, die aufgrund der Bestimmungen von Artikel 2 sonst nicht betrieben werden können.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten bemühen sich, geeignete Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, daß Drehflügelflugzeuge, die nicht in einem Mitgliedstaat eingetragen sind, aber Flugplätze in ihrem Hoheitsgebiet benutzen, mindestens ebenso strenge Anforderungen wie die unter Artikel 2 fallenden Luftfahrzeuge der Mitgliedstaaten erfüllen.

Artikel 6

Änderungen, die notwendig sind, um diese Richtlinie an den technischen Fortschritt anzupassen, werden gemäß dem in Artikel 8 niedergelegten Verfahren beschlossen.

Artikel 7

1. Es wird ein Ausschuß zur Anpassung dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt, nachstehend „der Ausschuß“ genannt, eingesetzt. Er besteht aus Vertretern der Mitgliedstaaten und einem Vertreter der Kommission, der den Vorsitz führt.
2. Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 8

1. Falls das in diesem Artikel festgelegte Verfahren in Anspruch genommen werden soll, wird die Angelegenheit vom Vorsitzenden dem Ausschuß vorgelegt, entweder auf dessen Veranlassung oder auf Antrag eines Vertreters eines Mitgliedstaates.
2. Der Vertreter der Kommission legt dem Ausschuß einen Vorschlag für die zu ergreifenden Maßnahmen vor. Der Ausschuß nimmt zu diesem Vorschlag innerhalb einer vom Vorsitzenden nach Maßgabe der Dringlichkeit der Angelegenheit und unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Anhang 16 Band 1 des Übereinkommens über den internationalen Zivilluftverkehr festgelegten Frist Stellung. Stellungnahmen werden mit einer Mehrheit von 45 Stimmen angenommen, wobei die Stimmen der Mitgliedstaaten nach dem in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags festgelegten Verfahren gewichtet werden.

Der Vorsitzende hat kein Stimmrecht.

3. a) Spricht sich der Ausschuß für die geplanten Maßnahmen aus, so werden diese von der Kommission angewendet.
- b) Spricht sich der Ausschuß gegen die geplanten Maßnahmen aus oder gibt er keine Stellungnahme ab, legt die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu ergreifenden Maßnahmen vor. Der Rat entscheidet mit qualifizierter Mehrheit.
- c) Hat der Rat innerhalb von drei Monaten nach Vorlage des Vorschlags noch nicht entschieden, werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission angewendet.

Artikel 9

1. Die Mitgliedstaaten setzen bis spätestens 1982 die erforderlichen Vorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie nachzukommen, und setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter dieser Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 10

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Begründung

Hintergrundinformation

1. Dieser Richtlinienvorschlag erfolgt im Rahmen des Aktionsprogramms der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz vom 22. November 1973¹⁾ und 17. Mai 1977²⁾. Diese Programme unterstreichen die Notwendigkeit einer Aktion zur Verringerung der Emissionen lärmintensiver Erzeugnisse. Der Vorschlag bezieht sich ferner auf das erste Thema des vom Rat im Juni 1978 verabschiedeten Dringlichkeitsprogramms für die Zivilluftfahrt. In seiner Antwort auf die schriftliche Anfrage Nr. 654/73 von Mitgliedern des Europäischen Parlaments zum Thema des Fluglärms hat der Rat insbesondere festgestellt, daß das Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz die Entwicklung einer Aktion zur Bekämpfung der durch Flugzeuge hervorgerufenen Umweltverschmutzung und Belästigung vorsieht. In seiner Antwort wies der Rat ferner auf die Möglichkeit hin, unter Berücksichtigung der Arbeit internationaler Organisationen Normen für Luftfahrzeuge festzulegen.
2. Der Rat hat bereits für Propellerflugzeuge und Unterschallstrahlflugzeuge entsprechende Maßnahmen ergriffen. Mit dem vorliegenden Richtlinienvorschlag soll nunmehr ein einheitliches Regelwerk der Gemeinschaft zur Begrenzung der Schallemissionen von Drehflügelflugzeugen festgelegt werden, wobei die Erklärung des Rates, daß die bisherige Arbeit internationaler Organisationen zu berücksichtigen sei, zugrunde gelegt wurde.

Problemdarstellung

3. Drehflügelflugzeuge waren immer eine beträchtliche Lärmquelle, die Klagen der Anwohner von Hubschrauberlande- und -startplätzen und der in der Nähe ihrer regulären Flugrouten wohnenden Bevölkerung verursachte. Längere Zeit konnten keine internationalen Vereinbarungen über die Methodologie der Messung der Schallemissionen von Hubschraubern und die Festlegung technisch durchführbarer und wirtschaftlich vertretbarer Beschränkungen der Schallemission erreicht werden. Eine solche Vereinbarung ist nunmehr getroffen worden.
4. Der Einsatz von Drehflügelflugzeugen für den regulären Verkehr zwischen Ballungszentren sowie auf Mietbasis oder als Taxiservice für spezifische Zwecke nimmt ständig zu, da die technische Konzeption dieses Flugzeugtyps und die Kommunikationsvorteile für diese Dienstlei-

stungsformen sie kommerziell wertvoll machen.

5. Es ist daher angezeigt, dafür Sorge zu tragen, daß die internationalen Schallemissionsnormen für Drehflügelflugzeuge so rasch wie möglich in harmonisierter Weise in allen Mitgliedstaaten angewendet werden.

Internationale Aktionen auf dem Gebiet des Fluglärms

6. Anhang 16 zu dem Übereinkommen über den internationalen Zivilluftverkehr betrifft den Umweltschutz. Band I enthält die international vereinbarten Bestimmungen für Normen und empfohlene Praktiken in bezug auf den Fluglärm.
7. Änderung 5 zu Anhang 16 des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt, gebilligt vom Rat der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO) enthält Lärmprüfungsnormen für Drehflügelflugzeuge. Diese werden am 26. November 1981 international anwendbar werden. Diese Normen wurden im ICAO-Ausschuß Fluglärm (Committee on Aircraft Noise — CAN) zusammengestellt. Alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft sind Unterzeichner des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt, und fünf Mitgliedstaaten sind Mitglieder des CAN. Das Übereinkommen sieht nicht vor, daß die Normen obligatorisch in Rechtsvorschriften der ICAO-Mitgliedstaaten umgesetzt werden müssen, doch müssen Abweichungen der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften von den Normen der ICAO angezeigt werden.

Gemeinschaftsaktion auf dem Gebiet des Fluglärms

8. Die Gemeinschaftsrichtlinie 80/51/EWG¹⁾ fordert unter anderem von den Mitgliedstaaten, sicherzustellen, daß Propellerflugzeuge und Unterschallstrahlflugzeuge, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen sind, den Anforderungen entsprechen, die zumindest den geltenden Normen gemäß Anhang 16 gleich sind.

Vorschlag für Drehflügelflugzeuge

9. Damit die neuen internationalen Normen für Drehflügelflugzeuge in der gleichen harmonisierten Weise, wie dies die Richtlinie 80/51/EWG für Propellerflugzeuge und Unterschallstrahlflugzeuge vorschreibt, in die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten

¹⁾ ABl. EG Nr. C 112 vom 20. Dezember 1973, S. 1

²⁾ ABl. EG Nr. C 139 vom 13. Juni 1977, S. 1

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

aufgenommen werden, wird vorgeschlagen, eine neue Richtlinie für Drehflügelflugzeuge zu erlassen.

10. Es wäre möglich, die Normen für Drehflügelflugzeuge in die bestehende Richtlinie aufzunehmen, indem diese geändert wird. Im Interesse des Umweltschutzes beabsichtigt die Kommission jedoch, zu gegebener Zeit weitere Artikel zu der Richtlinie für Drehflügelflugzeuge vorzuschlagen, die denen der Richtlinie 80/51/EWG ähnlich sind, um zu verhindern, daß Drehflügelflugzeuge ohne Lärmbescheinigung in den Mitgliedstaaten zugelassen werden. Der Zeitpunkt eines solchen Vorschlags hängt von den Beratungen in der ICAO und der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz ab. Da durch Hinzufügung weiterer Artikel und die unweigerlich damit verbundenen Ausnahmen die Richtlinie 80/51/EWG (die ihrerseits selbst auf dem Gebiet der Propellerflugzeuge und der Unterschall-

strahlflugzeuge erweitert werden kann) äußerst komplex würde, erscheint es aus administrativen Gründen besser, eine getrennte Richtlinie für Drehflügelflugzeuge zu erlassen.

Konsultationsverfahren

11. Im Hinblick auf die Bedeutung des Vorschlags ist die Kommission der Ansicht, daß das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß befragt werden sollten. Diese Organe wurden auch zu der Richtlinie 80/51/EWG konsultiert.

Empfehlung

12. Die Kommission empfiehlt daher, daß der Rat die beigefügte vorgeschlagene Richtlinie annimmt.

Bericht des Abgeordneten Merker

Der Richtlinienvorschlag wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/1041 vom 12. November 1981 dem Ausschuß für Verkehr federführend und dem Innenausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 26. Mai 1982 behandelt.

Ziel des Richtlinienvorschlages ist es, die Bevölkerung mehr als bisher vor dem durch Hubschrauber verursachten Fluglärm zu schützen.

In den Anhang 16 des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind nunmehr auch Lärmprüfungsnormen für Hubschrauber aufgenommen worden. Es ist erforderlich, diese Normen zunächst in das europäische Recht und sodann in das innerstaatliche Recht zu transformieren. Die EG-Kommission schlägt hierfür den Erlass einer Richtlinie vor. Danach hat jeder EG-Mitgliedstaat sicherzustellen, daß in seinem Bereich zivile Hubschrauber nur dann eingesetzt werden, wenn eine Lärmbescheini-

gung erteilt worden ist, durch die die Übereinstimmung des Fluggerätes mit den ICAO-Vorschriften nachgewiesen wird. Vorübergehende Ausnahmen sind möglich.

Der Verkehrsausschuß begrüßt ausdrücklich diesen Vorschlag der Kommission. Er ist jedoch in Übereinstimmung mit dem mitberatenden Innenausschuß der Auffassung, daß von dem Erlass einer besonderen Hubschrauber-Richtlinie Abstand genommen werden sollte. Diese Vorschriften für Hubschrauber sollten vielmehr in die schon bestehende Richtlinie für Unterschall-Flugzeuge integriert werden, damit die gesamte Materie in einer Richtlinie geregelt wird, Wiederholungen vermieden werden und zusätzlicher bürokratischer Aufwand durch den Ausschuß zur Anpassung an den technischen Fortschritt entfallen kann.

Der Ausschuß schlägt eine entsprechende Entschließung vor und hat im übrigen von der Vorlage Kenntnis genommen.

Bonn, den 26. Mai 1982

Merker

Berichterstatter

