Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7121

14. 05. 90

Sachgebiet 2129

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (21. Ausschuß)

a) zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
— Drucksache 11/2217 —

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

b) zu dem Antrag
der Abgeordneten Dr. Hartenstein, Schäfer (Offenburg), Adler, Bachmaier, Blunck, Büchner (Speyer), Steinhauer, Bernrath, Schmidt (Nürnberg), Purps, Faße, Kretkowski, Ibrügger, Conradi, Fischer (Homburg), Dr. Hauff, Lennartz, Matthäus-Maier, Menzel, Müller (Düsseldorf), Müller (Pleisweiler), Reimann, Reuter, Dr. Schöfberger, Schütz, Stahl (Kempen), Waltemathe, Weiermann, Dr. Wernitz, Dr. Martiny, Dr. Böhme (Unna), Bamberg, Dr. Hauchler, Kolbow, Oesinghaus, Opel, Erler, Fuchs (Verl), Gerster (Worms), Heistermann, Horn, Dr. Klejdzinski, Koschnick, Leonhart, Steiner, Zumkley, Dr. von Bülow, Gansel, Dr. Götte, Kühbacher, Leidinger, Nagel, Dr. Scheer, Traupe, Voigt (Frankfurt), Wiefelspütz, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/4038 —

Novellierung des Fluglärmrechts

c) zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/4161 Nr. 2.28 —

Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen
— KOM (88) 662 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 10264/88«

A. Problem

Eine Vielzahl von Menschen, die im Bereich von Flughäfen leben, werden durch Fluglärm belastet.

Der Gesetzentwurf des Bundesrates sieht die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen auch für die Eigentümer der in der Schutzzone 2 gelegenen Grundstücke vor.

Der Antrag der Fraktion der SPD fordert die Bundesregierung zur Novellierung des Fluglärmgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes auf.

Der Richtlinienvorschlag sieht ein Verbot der Neuregistrierung von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen über 34 Tonnen Höchstgewicht vor, die bestimmte Fluglärmgrenzwerte nicht erfüllen.

B. Lösung

Ablehnung des Gesetzentwurfs in Drucksache 11/2217; Ablehnung des Antrags in Drucksache 11/4038; die Bundesregierung wird zur Prüfung aufgefordert, wie von Fluglärm betroffenen Bewohnern der Schutzzone 2 die Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen ermöglicht werden kann und ob für die Militärflugplätze ein Lärmschutz-Sanierungsprogramm durchgeführt werden sollte.

Das Ziel des Richtlinienvorschlags wird begrüßt; die Bundesregierung wird um ihren Einsatz für weitergehende Maßnahmen hinsichtlich eines Betriebsverbotes gebeten.

Mehrheitsentscheidung

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

I.

folgende Entschließung anzunehmen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, Lösungen zu prüfen, wie den am stärksten durch Fluglärm belasteten Bewohnern der Schutzzone 2 Erstattung von Schallschutzaufwendungen ermöglicht werden kann. Dabei sind Varianten zu untersuchen, die sich sowohl hinsichtlich der Größe der in Betracht zu ziehenden Lärmbereiche als auch hinsichtlich der Kostenbeteiligung der Anspruchsberechtigten unterscheiden; die Kosten sind gesondert für militärische Flugplätze und für Verkehrsflughäfen auszuweisen.

Im Hinblick darauf, daß die Halter einiger Verkehrsflughäfen bereits auf freiwilliger Basis in besonders belasteten Gebieten der Schutzzone 2 Aufwendungsersatz für baulichen Schallschutz anbieten, sollte auch geprüft werden, ob anstelle einer Regelung im Fluglärmgesetz für die militärischen Flugplätze ein Lärmschutz-Sanierungsprogramm durchgeführt werden sollte. Hierfür wären Kriterien zu entwickeln;

II.

den Gesetzentwurf des Bundesrates — Drucksache 11/2217 — abzulehnen;

III.

den Antrag — Drucksache 11/4038 — abzulehnen;

IV.

hinsichtlich der Unterrichtung durch die Bundesregierung — Drucksache 11/4161 Nr. 2.28 — folgende Entschließung anzunehmen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt das mit der Richtlinie verfolgte Ziel, nach dem Produktionsstopp für Flugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO — Anhang 16, Kapitel 2, nun in einem zweiten Schritt weitere Zulassungen von Flugzeugen dieser Lärmkategorie in der EG ab dem 1. November 1990 zu untersagen.

Der Deutsche Bundestag hält dieses für einen richtigen Schritt, wenngleich eine wesentliche Lärmentlastung nicht zu erwarten ist, da sich die Maßnahme nur auf gebrauchte Flugzeuge bezieht und

diese in den Mitgliedstaaten nur in geringem Umfang eingetragen oder gemietet werden. Er bittet deshalb die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, daß weitergehende Maßnahmen hinsichtlich eines Betriebsverbotes eingeleitet werden.

Bonn, den 7. Februar 1990

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Dr. Göhner	**Harries**	**Frau Dr. Hartenstein**	**Baum**	**Dr. Daniels (Regensburg)**
Vorsitzender	Berichterstatter			

Anlage

Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen

Begründung

Hintergrund

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 Thema „Außerdienststellungs-/Stillhalteregelung" spezifisch erwähnt. Außerdem hat der Rat in der Antwort auf die schriftliche Anfrage Nr. 654/73 von Abgeordneten des Europäischen Parlaments zum Thema „Fluglärm" folgendes geäußert: „Das Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz sieht die Entwicklung einer Aktion zur Bekämpfung der durch Flugzeuge hervorgerufenen Umweltverschmutzung und Belästigung vor."

Der Rat hat bereits Maßnahmen hinsichtlich der Propellerflugzeuge und der Unterschallstrahlflugzeuge[4]) erlassen; der vorliegende Vorschlag soll ein einheitliches Konzept der Gemeinschaft für eine weitere Reduzierung des Lärms durch zivile Unterschallstrahlflugzeuge begründen, wobei die Bemerkung des Rates berücksichtigt wird, daß der Arbeit internationaler Organisationen Rechnung getragen werden soll.

Fluglärmgrenzwerte

Mit der Einführung gewerblich betriebener Strahlflugzeuge Anfang der sechziger Jahre nahm der Fluglärm in der Nähe von Flughäfen und unter dem Streckenflugverkehr dermaßen zu, daß sich die Öffentlichkeit empörte. 1966 fand in London eine internationale Konferenz statt, auf der eine Einigung darüber erzielt wurde, daß das Problem des Fluglärms auf internationaler Ebene geregelt werden müsse und daß Kontrollmöglichkeiten erforderlich seien, um zu verhindern, daß der Fluglärm zu einem wichtigen Abschreckungsmittel für eine sachgerechte und sinnvolle Weiterentwicklung der Luftverkehrsordnung wird. Dies wurde von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) aufgegriffen, die 1968 einen Ausschuß „Fluglärm" (CAN) einsetzte, der mit der Aufgabe betraut wurde, Fluglärmgrenzwerte zu definieren, zu messen und zu schaffen. 1970 gab es bereits ein internationales Abkommen über die Lärmgrenzwerte für nach dem 1. Januar 1969 konstruierte, zivile Unterschallstrahlflugzeuge (mit einer befristeten Ausnahmeregelung für Flugzeuge mit Motoren mit hohem Mantelstromverhältnis). Diese Grenzwerte sind in Band 1 Kapitel 2 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt veröffentlicht. 1977, nach weiteren Forschungen und Erfahrungen, wurden diese Normen erheblich verschärft. Die verschärften Normen sind in Band 1 Kapitel 3 des Anhangs 16 veröffentlicht.

Nach Kapiteln 2 und 3 des Anhangs 16 müssen alle zivilen Unterschallstrahlflugzeuge, deren Konstruktion nach dem 1. Januar 1969 akzeptiert wurde, eine Lärmzulassung haben, der nach dem Datum der Annahme des Lufttüchtigkeitszeugnisses (CA) des Prototyps die einen oder die anderen Normen zugrunde gelegt werden. Diese ICAO-Maßnahmen haben dazu geführt, daß heute drei Gruppen von Flugzeugen mit deutlich unterschiedlichem Lärmniveau in Betrieb sind:

Gruppe 1

Flugzeuge ohne Lärmzulassung, d. h. diejenigen Flugzeuge, deren Prototypen ihr CA vor dem 1. Januar 1969 erhielten, wie B 707, DC-8, DC-9, Caravelle, B 727, B 737, VC-10, Trident, BAC 1-11 usw.

Gruppe 2

Flugzeuge, deren Prototypen ihr CA zwischen dem 1. Januar 1969 und dem 6. Oktober 1977 erhielten und die den Normen von Kapitel 2 des Anhangs 16 entsprechen müssen. Zu dieser Gruppe gehören die DC-10, Tristar, die meisten Typen der B 747, Airbus A 300 sowie die Flugzeuge der Gruppe 1, die nach dem 1. Januar 1976 hergestellt wurden oder die, sofern sie vor diesem Datum hergestellt wurden, im Interesse einer Lärmminderung gebaut und unter Zu-

[1]) ABl. Nr. C 112 vom 20. Dezember 1973, S. 1
[2]) ABl. Nr. C 139 vom 13. Juni 1977, S. 1
[3]) ABl. Nr. C 328 vom 7. Dezember 1987, S. 28
[4]) ABl. Nr. L 18 vom 24. Januar 1980, S. 26

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 31. Januar 1989 — 121 — 680 70 — E — Um 135/89.

grundelegung der Norm von Kapitel 2 des Anhangs 16 geprüft und angenommen wurden.

Gruppe 3

Flugzeuge, deren Prototyp ihr CA am oder nach dem 6. Oktober 1977 erhielten und die den Normen von Kapitel 3 entsprechen müssen, beispielsweise B 757, B 767, BAe 146, A 320. Unter Umständen erfüllen auch der Airbus A 300, Tristar, B 737-300 und andere die Normen von Kapitel 3 und können deshalb ebenso in diese Gruppe eingestuft werden.

Erste Gemeinschaftsregelungen

Eine erste Maßnahme zur Verringerung des Lärms von Flugzeugen wurde von der Gemeinschaft mit dem Erlaß der Richtlinie über Fluglärm (80/51/EWG) getroffen, der zufolge keine weiteren Flugzeuge der Gruppe 1 (d. h. ohne Lärmzulassung) in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten aufgenommen werden dürfen und bereits in die Luftfahrzeugrollen eingetragene Flugzeuge der Gruppe 1 zum 31. Dezember 1986 aus dem Verkehr gezogen werden müssen (aufgrund einer möglichen Ausnahmeregelung könnten einige wenige Flugzeuge der Gruppe 1 noch bis spätestens 31. Dezember 1988 in Betrieb bleiben). Die ICAO ihrerseits hat durch ihre Normen die weitere Herstellung von Flugzeugen der Gruppe 1 verhindert. Die Gemeinschaft hat durch eine Änderung der Richtlinie 80/51/EWG dafür gesorgt, daß nach dem 1. Januar 1988 in Drittstaaten zugelassene Flugzeuge der Gruppe 1 nicht mehr in der Gemeinschaft landen dürfen; für einige wenige Ausnahmen wurde als Stichtag der 31. Dezember 1989 festgesetzt. Nach diesem Stichtag werden Flugzeuge der Gruppe 1 demnach keine Umweltbelastung in der Gemeinschaft mehr darstellen. Leider sind Flugzeuge der Gruppe 2 nicht sehr viel leiser; der Lärmunterschied zwischen letzteren und den Flugzeugen der Gruppe 3 ist erheblich, insbesondere bei den wichtigen — und zahlreichen — Kurz-/Mittelstreckenflugzeugen.

Die von der Gemeinschaft bereits getroffenen Maßnahmen werden sicherstellen, daß nach 1989 die Landeplätze der Gemeinschaft nicht mehr von sehr lauten, zivilen Unterschallstrahlflugzeugen benutzt werden.

Flugzeuge, die lediglich die Normen nach Artikel 2 des Anhangs 16 erfüllen, sind jedoch noch relativ laut und werden weiter in Betrieb sein. Das optimal erreichbare Umweltklima wird sich erst dann ergeben, wenn alle zivilen Unterschallstrahlflugzeuge den Lärmgrenzwerten von Kapitel 3 des Anhangs 16 entsprechen. Daraus folgt, daß es aus der Sicht des Umweltschutzes erforderlich ist zu unterbinden, daß weitere Kapitel-2-Flugzeuge in die Gemeinschaft verbracht werden. Im Anschluß an diese Maßnahme sollten alle bereits in die Luftfahrzeugrollen eingetragenen Kapitel-2-Flugzeuge innerhalb einer vereinbarten Frist außer Dienst gestellt werden.

Das Problem der Kapitel-2-Flugzeuge

Den geltenden Vorschriften zufolge dürfen Kapitel-2-Flugzeuge auch weiterhin in die Gemeinschaft eingeführt werden, obwohl sie erheblich lauter sind als Flugzeuge ähnlichen Gewichts, die den Grenzwerten nach Kapitel 3 des Anhangs 16 entsprechen. Ein Kapitel-3-Flugzeug verursacht erheblich höhere Kapitalkosten als ein entsprechendes Kapitel-2-Flugzeug, und Kapitel-2-Flugzeuge können gebraucht gekauft oder zu günstigen Bedingungen gemietet werden. Trotz der Tatsache, daß ein Kapitel-3-Flugzeug benzinsparender ist und daß dieser Umstand neben mehreren anderen Faktoren niedrigere direkte Betriebskosten (DOC)[5] bedeutet, kann der Erwerb oder das Mieten eines Kapitel-2-Flugzeugs als Ersatz für ein anderes Flugzeug oder zur Deckung neuer Betriebsbedürfnisse für eine Fluggesellschaft attraktiv sein, insbesondere wenn die Gewinne gering sind.

Ein neu hergestelltes Kapitel-2-Flugzeug kann über 25 Jahre in Betrieb bleiben. Kapitel-2-Flugzeuge wurden 1970 von den Fluggesellschaften in Betrieb genommen und werden auch jetzt noch in Dienst gestellt, seit 1987 allerdings nur als gebrauchte Flugzeuge; es ist infolgedessen damit zu rechnen, daß sie noch bis zum Jahre 2000 in Betrieb bleiben, wenn keine Regelung für ihre Beschränkung erlassen wird. Die Untergruppe der Expertengruppe zum Thema „Reduzierung der Belästigung durch den Flugverkehr" (ANCAT), die eingesetzt wurde, um unter Zugrundelegung des Flottenprognosemodells des britischen Handels- und Industrieministeriums die möglichen Folgen einer Kapitel-2-Stillhalteregelung zu prüfen, erklärte, im Jahre 2000 würden in Europa für den Kurz-/Mittelstreckenflugbetrieb noch 352 Flugzeuge zugelassen sein, die nur den Lärmgrenzwerten von Kapitel 2 des Anhangs 16 entsprechen.

Die ANCAT-Zahlen werden von den Vertretern der Fluggesellschaften, der Association of European Airlines (AEA) und der Association des Compagnies Aériennes (ACE) als eine zu vorsichtige Schätzung angesehen; die Vereinigungen gaben in ihren Berichten an die ANCAT-Untergruppe zu erkennen, daß die Fluggesellschaften noch Anfang der 90er Jahre ihre Flotten um Kapitel-2-Flugzeuge erweitern werden. ACE geht sogar so weit zu sagen, daß dies „noch weit in die 90er Jahre hinein" der Fall sein wird. Die Vereinigungen sind ferner der Auffassung, daß die Betriebslebensdauer eines Kapitel-2-Flugzeugs länger ist als 25 Jahre. (Dies ist im Vergleich mit der Empfehlung der ANCAT-Untergruppe von 20 Jahren und den aufgrund von Forschungen der Kommission vorgeschlagenen 22 Jahren zu sehen.) Wenn sich beide Annahmen der Fluggesellschaften bewahrheiten, könnten im Jahre 2000 eher 400 Kapitel-2-Flugzeuge in der Gemeinschaft für den Kurz-/Mittelstreckenflugbetrieb zugelassen sein und im Jahre 1995 sogar 518 Flugzeuge.

[5] Die Airbus-Unternehmen behaupten, daß im Falle einer B 737-200 (Kapitel 2) die entsprechenden DOC pro Sitzplatz 24 % höher liegen als die für die A 320 (Kapitel 3) veranschlagten Kosten („Flight International" vom 22. Oktober 1983).

Kapitel 3 — die strengste geltende Norm

Übereinstimmend stellen die Flugzeuge, die den Lärmgrenzwerten von Kapitel 3 entsprechen, die letzte wichtige Entwicklung in der Fluglärmreduzierung, insbesondere der Reduzierung des Motorenlärms, dar. Infolgedessen liegt es auf der Hand, daß Flugzeuge, die den Lärmgrenzwerten von Kapitel 3 entsprechen, die letzte akustische Entwicklung darstellen, die in die Herstellung mit einbezogen und in naher Zukunft in die Praxis umgesetzt wird. Daher werden die hinsichtlich des Lärms optimalen Umweltverhältnisse in der Nähe von Flughäfen dann gegeben sein, wenn alle den betreffenden Flughafen benutzenden Flugzeuge den Grenzwerten von Kapitel 3 entsprechen. Dies ist offensichtlich, wird jedoch auch durch in Österreich durchgeführte Messungen und Berechnungen belegt, aus denen sich eine erhebliche Reduzierung der Fluglärmbelästigung am und um den Wiener Flughafen ergibt, nachdem einige Flugzeuge ohne Lärmzulassung durch Flugzeuge ersetzt wurden, die den Lärmnormen von Kapitel 3 genügten[6] [7].

Ähnliche Untersuchungen wurden in Frankreich und den Niederlanden durchgeführt, aus denen hervorging, daß bei einigen Flughäfen eine Verbesserung von bis zu 5 dB erreicht werden konnte[8].

Ein Flugzeug der Gruppe 2 ist erheblich lauter als ein Flugzeug entsprechender Größe der Gruppe 3. Die folgenden Lärmschleppen (footprints) wurden mit dem CANAR-Computerprogramm unter Verwendung der FAA INM Datenbank, Version 3 ermittelt. So ergibt sich beispielsweise ein Kapitel-2-Flugzeug des Typs B 727-200 (etwa 145 Fluggäste; Gesamtfluggewicht etwa 86 Tonnen) eine 90-EPNL-Lärmschleppe (EPNL — Effective Precive Noise Level) von 75,29 km², während eine Kapitel-3-B 757 (etwa 180 Fluggäste; etwa 91 Tonnen) eine 90-EPNL-Lärmschleppe von nur 11,22 km² hat. Dementsprechend ergibt sich für eine Kapitel-2-DC 9-30 (etwa 115 Fluggäste; etwa 45 Tonnen) ein Wert von 43,55 km², während sich für die größere und schwerere Kapitel-3-B 767 (230 Fluggäste; etwa 120 000 kg) eine 90-EPNL-Lärmschleppe von nur 9,07 km² ergibt. Moderne Flugzeugtypen, z. B. die BAe 146 und die Fokker 100, sind sogar noch leiser. Die angegebenen Bereiche werden sich je nach den bei den einzelnen Flugzeugtypen tatsächlich verwendeten Triebwerken unterscheiden, sind jedoch für einen Vergleich ausreichend genau.

Selbst wenn nachgewiesen werden kann, daß sich die tatsächliche Zahl der zu einem bestimmten Zeitpunkt noch in Dienst befindlichen Kapitel-2-Flugzeuge kaum auf die nach den augenblicklich akzeptierten Meßverfahren berechneten Werte für den Lärm bzw. die Belästigung in der Nähe eines Flughafens auswirkt, ist der erheblich stärkere Lärm eines einzigen Kapitel-2-Flugzeugs in einem Strom von Kapitel-3-Flugzeugen, die einen bestimmten Flughafen anfliegen oder davon abfliegen, bekanntlich eine Belästigung, gleichgültig welcher abgerundete numerische Wert für dieses Flugzeug (oder mehrere ähnliche Flugzeuge) in einer Beurteilung der Lärmbelästigung über eine lange Betriebsdauer ausgewiesen wird.

Kosten für die Fluglinienunternehmen

Bei der Ausarbeitung sowohl des Kommissionsvorschlags als auch des ECAC-Vorschlags, d. h. als beide Vorschläge eine Nichtindienststellungsregelung und eine Außerdienststellungsregelung beinhalteten, wurden beide Vorschläge von den Vereinigungen der Fluglinienunternehmen mit der Begründung angegriffen, sie würden unverhältnismäßig hohe und untragbare Kosten für diesen Industriezweig verursachen. Zur Aufschlüsselung dieser Kosten führte die ECAC eine detaillierte und umfassende Untersuchung[9] über die Kosten für die Fluglinienunternehmen, die Pläne zur Flottenumrüstung, die Verfügbarkeit von Luftfahrzeugen etc. durch. Die Untersuchung führte zu nachstehenden Schlußfolgerungen:

„46. Die Untergruppe schätzt, daß die Kosten für die Vorschläge (d. h. sowohl die Nichtindienststellungsregelung als auch die Außerdienststellungsregelung) etwa bei 500 Millionen Dollar liegen — Preisangaben von 1986, d. h. die Kosten werden auf den Wert von 1986 verringert; allerdings wäre es durchaus möglich, daß die Kosten durch den Ausgleich verschiedener Faktoren, die zur Verringerung der Kosten beitragen — wie die Zehnprozentregelung und die Ausnahmeregelungen — und nicht berücksichtigt wurden, weit niedriger liegen.

47. Die Gesamtkosten von 500 Millionen US-Dollar sollten im Zusammenhang mit den Gesamtausgaben der ECAC (22 Mitgliedstaaten) für den Flugbetrieb — 24 000 Millionen US-Dollar 1985 — gesehen werden. Dies würde bedeuten, daß die Kosten für die ECAC-Fluglinienunternehmen — und damit die Fahrpreise — sich um ein halbes Prozent erhöhen würden."

Während einige Organisationen der Fluglinienunternehmen möglicherweise Einwände gegen eine Angabe der genauen Zahlen erheben, sind sich die meisten verantwortlichen Stellen darüber einig, daß dieser Bericht einen guten Überblick über die tatsächlichen Kosten für die Luftfahrtindustrie vermittelt. Es ist interessant festzustellen, daß die Berechnungsmethoden der ECAC von der ICAO als Grundlage für eine weltweite Kostenuntersuchung, die bis zur nächsten ICAO-Vollversammlung im Oktober 1989 durchgeführt wird, übernommen worden sind.

Der Vorschlag für eine Richtlinie

Dieser Vorschlag ist weitgehend auf die Arbeiten einer Untergruppe von ANCAT gestützt. Diese Untergruppe wurde in erster Linie gebildet, um den Bericht der Kommission über die mögliche Einführung einer Stillhalteregelung für Kapitel-2-Flugzeuge zu prüfen. Der Untergruppe gehörten vier Mitglieder von ANCAT — gleichzeitig Mitgliedstaaten der Gemein-

[6] ANCAT-Arbeitspapier ANCAT/21, WP/2, Anhang C
[7] ANCAT-Arbeitspapier ANCAT/22, WP/2
[8] ANCAT-Arbeitspapier ANCAT/21, WP/5
[9] ANCAT-Arbeitspapier ANCAT/24, WP/2

schaft (Dänemark, Frankreich, die Niederlande und das Vereinigte Königreich) — sowie Österreich an. Sie trat dreimal zusammen; in der Sitzung von ANCAT 21 im Oktober 1985 legte sie einen Entwurf einer ECAC-Empfehlung für eine Beschränkung von Kapitel-2-Flugzeugen vor. Dieser Entwurf einer Empfehlung umfaßte sowohl die Nichtindienststellungsregelung als auch die Außerdienststellungsregelung.

Nach der Sitzung von ANCAT 22 und einer Sitzung nationaler Sachverständiger der Mitgliedstaaten zum Thema „Fluglärm" hat die Kommission einen Vorschlag ausgearbeitet, der den wesentlichen Aspekten der Arbeit der ECAC Rechnung trägt. Die geringfügigen Unterschiede spiegeln die Erfahrungen der Kommission bei der Anwendung der zwei vorhergehenden Richtlinien (80/51/EWG und 83/206/EWG) wider. Auf der 26. Sitzung der Mitgliedstaaten der ICAO-Versammlung, einschließlich aller Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, im Oktober 1986 wurde eine Entschließung (A 26-11) angenommen, in der gefordert wurde, daß vor der nächsten Vollversammlung der ICAO im Oktober 1989 keine gesetzliche Regelung zur Einschränkung des Betriebes von Kapitel-2-Flugzeugen erlassen wird. Folglich änderten die ECAC und die Kommission ihre Vorschläge dahin gehend ab, daß die Anwendung auf eine Nichtindienststellungsregelung beschränkt wurde.

Auf einer Sitzung der Generaldirektoren für Zivilluftfahrt der ECAC-Mitgliedstaaten im Mai 1988 wurde der Anwendungsbereich des ECAC-Vorschlags geändert. Leider wird durch diese Änderung ein Bruch in einer vereinbarten und international anerkannten Norm verursacht, indem Ausnahmeregelungen aufgrund des Triebwerktyps eines Flugzeugs eingeführt werden. Der geänderte Vorschlag wurde auf der alle drei Jahre stattfindenden Sitzung der ECAC im Juni 1988 angenommen. Obwohl die Kommission die Argumentation, die zu der Änderung des ECAC-Vorschlags geführt hat, versteht, ist sie der Meinung, daß hierdurch ein unglückliches Beispiel gegeben wird. Infolgedessen hat sie beschlossen, nur solche Flugzeuge von der Regelung auszunehmen, die von kleinen regionalen Fluglinien gekauft würden, die ihren Betrieb aufnehmen, d. h. Flugzeuge mit einem Höchstgewicht von 34 000 kg. Der Hinweis, daß einige Boeing 747-200 nahezu die Anforderungen nach Kapitel 3 erfüllen und deshalb ebenso ausgenommen werden sollten, würde einen gefährlichen Präzedenzfall schaffen, der nach Meinung der Kommission nicht gerechtfertigt ist.

Artikel 1 legt die Zielsetzungen des Vorschlags fest, nimmt aber Flugzeuge mit einem Höchstgewicht von 34 000 kg aus.

Artikel 2 regelt grundsätzlich die Nichtindienststellung, d. h. Flugzeuge dürfen nach dem 1. November 1990 nur dann in die Gemeinschaft zur Aufnahme in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten verbracht werden, wenn sie die Grenzwerte nach Kapitel 3 von Anhang 16 erfüllen. Unter diesen Artikel fallen auch gemietete Flugzeuge, die aber nicht notwendigerweise in der nationalen Luftfahrzeugrolle eingetragen sein müssen.

Artikel 3 legt Ausnahmen fest, die ohne zeitliche Begrenzung von den Mitgliedstaaten gewährt werden können.

Bei Artikel 4 handelt es sich um den üblichen Freistellungsartikel ähnlich dem Artikel 4 der Richtlinie 80/51/EWG; allerdings wurden zusätzliche Bestimmungen zum Problem der gemieteten Flugzeuge aufgenommen. Die Ausnahmen sind zeitlich befristet.

In Artikel 5 ist festgelegt, wie Freistellungen gewährt werden können; der Artikel gewährleistet ferner die Anerkennung der Freistellungen.

Konsultationen

Die Kommission hat zahlreiche Gespräche mit Flugzeugherstellern, Fluglinienunternehmen, Flughafenbetreibern und betroffenen Dritten geführt. Außerdem fanden im Oktober 1986 und im April 1988 Sitzungen nationaler technischer Sachverständiger statt.

Schlußbetrachtungen

Der beigefügte Vorschlag für den Entwurf einer Richtlinie ist auf zwei Ziele gerichtet: Er betrifft zum einen die Umwelt, insbesondere die Verbesserung der akustischen Umgebung der Wohnbevölkerung in der Nähe von Flughäfen und unter Streckenflugverkehr, und zum anderen die Bereiche Industrie und Verkehr, insoweit sichergestellt werden soll, daß für das Problem der Kapitel-2-Flugzeuge in der ganzen Gemeinschaft ein einheitliches Konzept gilt.

Als Ausgleich zur Entscheidung der ICAO, die Implementierung weiterer Regelungen zur Fluglärmbegrenzung zu verschieben, ist zu bemerken, daß auf der Tagung der OECD-Umweltminister im Juni 1985 [10]) in Paris weitere Maßnahmen zur Verminderung des Fluglärms gefordert wurden. Dieser Vorschlag für eine Richtlinie, der auf den in diesem Bereich bereits bestehenden Gemeinschaftsinstrumenten aufbaut, kann auch als Reaktion auf diese Forderung angesehen werden.

Abschließend muß darauf hingewiesen werden, daß die von der Kommission in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen unternommenen Arbeiten darauf hinweisen, daß eine Beschränkung der Aufnahme von Luftfahrzeugen, die die Lärmprüfnormen nach Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht erfüllen, in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten an sich einen sehr begrenzten Nutzen für die Umwelt darstellt und deshalb nur als ein erster Schritt angesehen werden sollte, dem weitere Maßnahmen zur Einschränkung des Betriebes von Luftfahrzeugen, die lediglich den Normen von Kapitel 2 des Anhangs 16 entsprechen, folgen müssen.

[10]) Am 20. Juni 1985 nahm der Rat der OECD eine Empfehlung über die Verstärkung der Politiken zur Reduzierung des Lärms an (C [85] 103).

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen

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 [1]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses [2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Anwendung von Schallemissionsnormen auf zivile Unterschallstrahlflugzeuge hat erhebliche Auswirkungen auf die Dienstleistungen im Bereich des Lufttransports, insbesondere in den Fällen, in denen derartige Normen Beschränkungen für die Luftfahrzeuge vorschreiben, die von den Fluggesellschaften eingesetzt werden, in denen sie Investitionen in die neuesten und geräuschärmsten verfügbaren Luftfahrzeuge fördern und eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten einschließlich der von Flugplätzen ermöglichen. Zur Begrenzung des Fluglärms legt die Richtlinie 80/51/EWG [4]) wie geändert durch die Richtlinie 83/206/EWG [5]) Schallemissionsgrenzwerte fest.

Im Prioritäten-Programm des Rates für die Untersuchung von Fragen des Luftverkehrs wird auch auf Schallemissionen von Flugzeugen Bezug genommen.

Die Bedeutung des Lärmproblems, insbesondere die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Verringerung des Luftverkehrslärms, ist im Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz [3]) klar ausgewiesen.

Der Fluglärm sollte unter Berücksichtigung von Umweltfaktoren, der technischen Durchführbarkeit und der wirtschaftlichen Folgen vermindert werden.

Es ist daher angebracht, die Aufnahme von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten auf solche Flugzeuge zu beschränken, die die in Band 1, Teil II, Kapitel 3, des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (1. Ausgabe, November 1981) spezifizierten Normen einhalten. Im Zusammenhang mit der Schaffung eines Raumes ohne Binnengrenzen wäre es angebracht, von dieser Nichtaufnahme Flugzeuge auszunehmen, die am 1. November 1990 in den Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten eingetragen sind.

Angesichts der Bewegungsfreiheit, die eine solche Regel mit sich bringen würde, ist es von entscheidender Bedeutung, daß Freistellungen überwacht und zeitlich befristet werden.

Es ist wesentlich, daß die Gemeinschaft gemeinsame Regeln nach einem angemessenen Zeitplan einführt, um sicherzustellen, daß in der gesamten Gemeinschaft nach einem einheitlichen Konzept vorgegangen wird. Angesichts der jüngsten Bestrebungen, die Vorschriften für den europäischen Luftverkehr in beschränktem Maße zu liberalisieren, ist dies besonders wichtig.

Aus der Arbeit, die von der Gemeinschaft in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Gremien durchgeführt wird, geht hervor, daß die Beschränkung der Aufnahme der Flugzeuge, die die Lärmgrenzwerte gemäß Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht einhalten können, nur von begrenztem Nutzen für die Umwelt sein würde und daher nur als erster Schritt erwogen werde, gefolgt von Maßnahmen, die den Betrieb von Flugzeugen begrenzen, die die Normen vom Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht erfüllen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Ziel dieser Richtlinie ist die Festlegung strengerer Regeln zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen.

2. Diese Richtlinie gilt nicht für Flugzeuge mit einer maximalen Abflugmasse von höchstens 34 000 kg.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß vom 1. November 1990 an zivile Unterschallstrahlflugzeuge, die nach diesem Zeitpunkt in ihrem Hoheitsgebiet oder im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats eingetragen oder gemietet werden, nur dann in ihrem Hoheitsgebiet betrieben werden dürfen, wenn sie eine Lärmbescheinigung nach Normen haben, die den in Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (1. Ausgabe, November 1981) spezifizierten Normen mindestens entsprechen.

2. Absatz 1 gilt nicht für Flugzeuge, die am 1. November 1990 in den Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten eingetragen sind.

---

[1]) ...
[2]) ...
[3]) ABl. Nr. L 18 vom 24. Januar 1980, p. 26
[4]) ABl. Nr. L 117 vom 4. Mai 1983, p. 15
[5]) ABl. Nr. C 328 vom 7. Dezember 1987, p. 1

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten können Freistellungen von den Bestimmungen des Artikels 2 gewähren für:

a) Flugzeuge, an denen ein historisches Interesse besteht;

b) Flugzeuge, welche eine entsprechende Anzahl von Flugzeugen ersetzen, die durch Unfälle zerstört worden sind.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten können jährlich, insgesamt jedoch für nicht mehr als fünf Jahre, Freistellungen von den Bestimmungen des Artikels 2 gewähren für:

a) Flugzeuge, die vor dem 1. Januar 1989 von dem Betreiber, d. h. einem Betreiber eines Mitgliedstaats, nach noch laufenden Mietkauf- oder Leasingverträgen eingesetzt wurden und die aus diesem Grunde in die Luftfahrzeugrolle eines Nichtmitgliedstaats eingetragen worden sind;

b) Flugzeuge, die an einen Betreiber eines Nichtmitgliedstaats vermietet sind und die aus diesem Grund vorübergehend aus der Luftfahrzeugrolle eines Mitgliedstaats gestrichen worden sind;

c) Flugzeuge, die von einem Nichtmitgliedstaat kurzfristig gemietet sind, sofern der Betreiber nachweist, daß dies der üblichen Praxis in seiner Branche entspricht und daß anderenfalls der Fortbestand seines Betriebes beeinträchtigt würde.

Artikel 5

1. Ein Mitgliedstaat, der Freistellungen gewährte, teilt dies und die Kriterien für ihre Entscheidung den zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mit.

2. Die Mitgliedstaaten erkennen die von anderen Mitgliedstaaten gewährten Freistellungen für Flugzeuge in den Luftfahrzeugrollen dieser Mitgliedstaaten an.

Artikel 6

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum 30. September 1989 nachzukommen.

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

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Fiche d'impact sur la compétitivité et l'emploi

I. Quelle est la justification principale de la mesure?
Protection of the environment by an extension of Community legislation in this field.

II. Caractéristiques des entreprises concernées. En particulier:

a) Y a-t-il un grand nombre de PME? No

b) Note-t-on des concentrations dans des régions

i. éligibles aux aides régionales des Etats membres? No

ii. éligibles au Feder? No

III. Quelles sont les obligations imposées directement aux entreprises?
Airlines may not import elderly, noisy aeroplanes into the Community although imports from other M. S. are permitted but Airlines will benefit from lower Direct Operating Costs of modern aeroplanes.

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales?

Nil

V. Y a-t-il des mesures spéciales pour les PME?
Lesquelles?

Nil

VI. Quel est l'effet prévisible

a) sur la compétitivité des entreprises?

No — the Directive applies equally to all airlines

b) sur l'emploi?

The creation of orders for new civil subsonic jet aeroplanes —

— with subcontracts spread throughout the entire European Aerospace Industries.

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés? No
Quels sont leurs avis?

N/A.

Bericht der Abgeordneten Harries, Frau Dr. Hartenstein, Baum und Dr. Daniels (Regensburg)

I.

1. Der Gesetzentwurf des Bundesrates wurde in der 152. Sitzung des Deutschen Bundestages am 22. Juni 1989 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung an den Verteidigungsausschuß und an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung und gemäß § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages an den Haushaltsausschuß überweisen.

   Der Ausschuß für Verkehr hat in seiner Sitzung am 27. September 1989 den Gesetzentwurf beraten und gegen diese Vorlage keine Bedenken aus verkehrspolitischer Sicht erhoben.

   Der Verteidigungsausschuß, der sich in seiner Sitzung am 4. Oktober 1989 mit dem Gesetzentwurf befaßt hat, hat dessen Ablehnung empfohlen, wobei dieser Beschluß mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und bei Enthaltung der Fraktion DIE GRÜNEN gefaßt worden ist. Der Haushaltsausschuß hat den Entwurf in der Sitzung am 18. Oktober 1989 beraten und mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

   Zugleich hat der Haushaltsausschuß festgestellt, daß eine Berichterstattung nach § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages entfalle, sofern auch der federführende Ausschuß die Ablehnung des Gesetzentwurfes empfehle und der Deutsche Bundestag diesem Votum folge.

2. Der Antrag in Drucksache 11/4038 wurde in der 152. Sitzung des Deutschen Bundestages am 22. Juni 1989 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung an den Verteidigungsausschuß, an den Ausschuß für Verkehr, an den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau sowie an den Haushaltsausschuß überwiesen.

   Der Ausschuß für Verkehr, der sich in seiner Sitzung am 27. September 1989 mit der Vorlage befaßt hat, hat aus verkehrspolitischer Sicht die Ablehnung des Antrags empfohlen.

   Der Verteidigungsausschuß hat in seiner Sitzung am 4. Oktober 1989 den Antrag beraten und dessen Ablehnung empfohlen; dieser Beschluß wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und bei Enthaltung der Fraktion DIE GRÜNEN gefaßt.

   Der Haushaltsausschuß hat in seiner Sitzung am 18. Oktober 1989 mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen die Ablehnung des Antrags empfohlen.

   Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat sich in seinen Sitzungen am 27. September und am 17. November 1989 mit dem Antrag befaßt; er hat mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen empfohlen, den Antrag abzulehnen.

3. Die EG-Vorlage wurde mit EG-Sammelliste vom 10. März 1989 — Drucksache 11/4161 Nr. 2.28 — zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung an den Ausschuß für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit sowie an den Ausschuß für Verkehr überwiesen.

   Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 10. Mai 1989 beraten und folgende Stellungnahme abgegeben:

   „Der Verkehrsausschuß begrüßt das mit der Richtlinie verfolgte Ziel, nach dem Produktionsstopp für Flugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO — Anhang 16, Kapitel 2, nun in einem zweiten Schritt weitere Zulassungen von Flugzeugen dieser Lärmkategorie in der EG ab dem 1. November 1990 zu untersagen.

   Der Verkehrsausschuß hält dieses für einen richtigen Schritt, wenngleich eine wesentliche Lärmentlastung nicht zu erwarten ist, da sich die Maßnahme nur auf gebrauchte Flugzeuge bezieht und diese in den Mitgliedstaaten nur in geringem Umfang eingetragen oder gemietet werden. Er bittet deshalb die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, daß weitergehende Maßnahmen hinsichtlich eines Betriebsverbotes eingeleitet werden."

   Der Ausschuß für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit hat die Vorlage in seiner Sitzung am 31. Mai 1989 einstimmig zur Kenntnis genommen.

II.

1. Nach § 9 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (Fluglärmgesetz) hat nur derjenige Grundstückseigentümer einen Erstattungsanspruch für Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, dessen Grundstück in der Schutzzone 1 liegt und auf dessen Grundstück bei Festlegung des Lärmschutzbereichs besonders schutzbedürftige Einrichtungen oder Wohnungen errichtet oder bauaufsichtlich genehmigt sind. Die

Gesetzesvorlage des Bundesrates sieht die Ausweitung der Anspruchsberechtigung auch auf die Grundstückseigentümer der Schutzzone 2 vor. Des weiteren ist nach dem Gesetzentwurf das nach geltendem Rechtszustand nicht zu veröffentlichende Ergebnis einer Überprüfung nach § 4 Abs. 3 des Fluglärmgesetzes amtlich bekanntzugeben.

2. Der Antrag in Drucksache 11/4038 fordert die Bundesregierung zur Novellierung des Fluglärmrechts auf. Der danach vorzulegende Gesetzentwurf zur Änderung des Fluglärmgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes soll tiefgreifende Modifikationen in den Bereichen der Festlegung der Lärmschutzzonen und der Entschädigungsleistungen, bei der Lärmerfassung und -bewertung sowie eine Neugestaltung der Vorschriften hinsichtlich der Lärmschutzkommissionen und eine Einsetzung von Lärmschutzbeauftragten auch an militärischen Flughäfen herbeiführen.

3. Nachdem der Rat der EG in der Vergangenheit bereits Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms beschlossen hatte, sieht der von der Kommission der EG nun vorgelegte Richtlinien-Vorschlag im Kern ein Verbot der Neuregistrierung von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen über 34 000 kg Höchstgewicht vor, die nicht mindestens die Anforderungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3 des ICAO-Abkommens erfüllen.

III.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat sämtliche Vorlagen in seiner 70. Sitzung am 17. Januar 1990 und in seiner 72. Sitzung am 7. Februar 1990 beraten.

Alle Fraktionen stellten grundsätzlich Handlungsbedarf fest. Fluglärm stelle eine erhebliche Belastung dar.

Die Koalitionsfraktionen wiesen den Gesetzentwurf des Bundesrates und den Antrag der Fraktion der SPD zurück; sie legten in der Sitzung am 7. Februar einen Entschließungsantrag (vgl. Ziffer I der Beschlußempfehlung) vor. Mit diesem Antrag werde mit gegenüber beiden Vorlagen des Bundesrates und der Fraktion der SPD verringertem Kostenaufwand eine differenzierte und sachgerechte Lösung des Problems ermöglicht.

Die Fraktion der SPD erklärte demgegenüber, es sei nicht richtig, aus bloßen finanziellen Erwägungen sowohl den Gesetzentwurf des Bundesrates als auch den Antrag in Drucksache 11/4038 abzulehnen. Die vom Bundesrat in seiner Vorlage genannten voraussichtlichen Kosten eines novellierten Fluglärmgesetzes ließen sich auf einen Zeitraum von fünf bis zehn Jahren verteilen und seien damit tragbar. Die Fraktion der SPD appellierte an den Ausschuß, vor dem Hintergrund gestiegenen Flugaufkommens in den letzten Jahren sich zumindest die Forderungen, die in den Gesetzentwurf des Bundesrates Eingang gefunden hätten, zu eigen zu machen.

Die Fraktion DIE GRÜNEN bezeichnete den Gesetzentwurf des Bundesrates wie auch den Antrag in Drucksache 11/4038 als Schritt in die richtige Richtung. Zwar enthalte insbesondere der Antrag der Fraktion der SPD positive Ansätze, wie etwa die angestrebte Umkehr der Beweislast; doch gehe auch dieser Antrag nicht weit genug, sondern schreibe die bestehende Situation lediglich fest. Der von den Koalitionsfraktionen vorgelegte Entschließungsantrag trage nicht zur Problemlösung bei.

Der Ausschuß kam in seiner Sitzung am 7. Februar 1990 zu folgenden Beschlüssen:

Der Gesetzentwurf des Bundesrates in Drucksache 11/2217 wurde wie der Antrag der Fraktion der SPD in Drucksache 11/4038 mit den Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Enthaltung der Fraktion DIE GRÜNEN und eines Abgeordneten der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der übrigen Mitglieder der Fraktion der SPD abgelehnt (Ziffern II und III der Beschlußempfehlung).

Der von den Koalitionsfraktionen eingebrachte Entschließungsantrag wird gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen mehrheitlich angenommen (Ziffer I der Beschlußempfehlung).

Der Entschließungsantrag hinsichtlich der Unterrichtung durch die Bundesregierung in Drucksache 11/4161 Nr. 2.28 wird bei Stimmenthaltung der Oppositionsfraktionen mehrheitlich angenommen (Ziffer IV der Beschlußempfehlung). Der Ausschuß folgte damit im wesentlichen der Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses für Verkehr.

Bonn, den 9. Mai 1990

Harries **Frau Dr. Hartenstein** **Baum** **Dr. Daniels (Regensburg)**

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333