

26.4.2002

## **Richtlinie 2002/30/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft.**

Die neue Richtlinie wurde unter Verzicht auf parlamentsübliche Verfahren ohne zweite und dritte Lesung im EU-Parlament vom Verkehrsausschuss und vom Rat durchgesetzt. Im Verfahren waren keine dem Umweltschutz verbundenen externen Stellen und Organisationen beteiligt worden. Die Richtlinie soll die

*„Verordnung (EG) N. 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 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), festgelegten Normen umgerüstet und neubescheinigt worden sind.“ (Hushkit-Verordnung)*

ersetzen, die am erbitterten Widerstand insbesondere der US-Regierung gescheitert war. Sie nutzt die inzwischen von der ICAO (International Civil Aviation Organization) im Juni 2001 verabschiedete Neuregelung teilweise aus, die nunmehr weltweit auch Betriebsbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen erlaubt.

Die neue Richtlinie widerspricht in vielen Details der offiziellen EU-Luftverkehrs- und -Umweltpolitik. Sie müsste die Möglichkeit bieten, den unzumutbaren Lärm in der Umgebung von Flughäfen von der Bevölkerung fernzuhalten, sie müsste die Ziele und Versprechungen der Mitteilung der Kommission an den Rat und das EU-Parlament „Luftverkehr und Umwelt“ von 1999, also der offiziellen EU-Luftverkehrspolitik, erfüllen. Sie müsste auch systematisch auf die Umgebungslärmrichtlinie abgestimmt sein, die ja für 2006 Rechtsvorschriften (Grenzwerte) ankündigt. Sie müsste auf dem Stand der Erkenntnisse basieren und darf ein bereits erreichtes Schutzniveau nicht absenken. Einige dieser Forderungen werden in der neuen Richtlinie eingangs zitiert, aber dann nicht sachgerecht umgesetzt.

So wurde bei der Begriffsbestimmung „Flughafen“ die Einschränkung „ziviler Unterschallstrahlflugzeuge“ eingeführt. Dadurch ergibt sich ein Unterschied zur Umgebungslärmrichtlinie, der dazu führt, dass z.B. der Flughafen Münster/Osnabrück von jener erfasst wird, aber nicht von der neuen Richtlinie.

Nicht sachgerecht ist die Beschränkung des Begriffs „Stadtflughafen“ auf solche mit Startrollstrecken kleiner 2000 m. Es kommt auf die Lärmauswirkungen an, nicht auf bauliche Details. Ebenso wenig sachgerecht ist die Bezugnahme auf die ICAO-Anhang 16-Zulassungs-Lärmwerte, da diese wegen anderer

Ermittlungsgrundlagen nicht mit den in der Praxis auftretenden Lärmwerten übereinstimmen.

Die Richtlinie bleibt deutlich hinter der „Hushkit-Verordnung“ (Verordnung (EG) N. 925/ 1999 des Rates vom 29. April 1999) zurück, da die Beschränkungen nur noch für bestimmte Flughäfen gelten und auch da nur, wenn dafür spezielle Beschlüsse gefasst werden. Auch sind sie, bis auf Regelungen an „Stadtflughäfen“, auf die Unterschreitung der kumulativen Werte bis zu 5 EPNdB beschränkt.

Der Anspruch des Titels der Richtlinie kann nur erfüllt werden, wenn auch Nachtflugbeschränkungen geregelt werden. Hierzu steht in der Richtlinie kein Wort, obwohl es sich um die wichtigsten Lärmbekämpfungsmassnahmen im Luftverkehr handelt und z.B. der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte in seinem Urteil vom 2. Oktober 2001 hierzu deutliche Worte gesagt hat. Die Richtlinie schränkt vielmehr bisher mögliche lokale Verbesserungen ein, weil sie nur noch „auf Flughäfen mit weitgehend vergleichbaren Lärmproblemen die gleichen Betriebsbeschränkungen“ zulassen will, also neue lokal speziell wirksame Massnahmen verhindert.

Die Überbetonung der Kosten in der Richtlinie ist ebenfalls nicht problemgerecht und irreführend, denn weder die Flughäfen, noch die Fluggesellschaften oder die Mitgliedsstaaten haben die Aufwendungen zu tragen: alle Kosten können auf die Flugpreise umgelegt und über einen langen Zeitraum verteilt werden.

Die Richtlinie ist ein sehr peinlicher Rückschritt, der hoffentlich bald vom EU-Parlament beseitigt wird.

Im übrigen löst die Richtlinie einen dringenden Handlungsbedarf aus, da Neuzulassungen von nur knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen gemäss der neuen Richtlinie nur verhindert werden können, wenn für die entsprechenden Flughäfen Beschränkungsbeschlüsse vorliegen. Diese sind sofort zu erwirken. Entsprechend müssen die Länderregierungen und die Flughäfen schnell aktiv werden. Wir empfehlen ausserdem, dass das Thema in allen Fluglärmkommissionen auf die nächste Tagesordnung kommt.

Rückfragen an: J. H. Beckers 02102 / 931330