

ÄNDERUNGSANTRÄGE 001-043

vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Bericht

Jörg Leichtfried

A7-0372/2012

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union

Vorschlag für eine Verordnung (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Eine langfristig tragbare Entwicklung des Flugverkehrs erfordert auf Flughäfen mit besonderen Lärmproblemen Maßnahmen zur Reduzierung **der Lärmbelästigung** durch Luftfahrzeuge. Viele EU-Bürger sind hohen Lärmpegeln ausgesetzt, die die Gesundheit beeinträchtigen können.

(2) Eine langfristig tragbare Entwicklung des Flugverkehrs erfordert auf Flughäfen mit besonderen Lärmproblemen **und in ihrer Umgebung** Maßnahmen zur Reduzierung **des Lärms** durch Luftfahrzeuge. Viele EU-Bürger sind hohen Lärmpegeln ausgesetzt, die die Gesundheit beeinträchtigen können, **insbesondere im Fall von Nachtflügen.**

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Die in der Richtlinie 2002/49/EG beschriebenen nationalen Aktionspläne sollten in unmittelbarer Zukunft für die Annahme ergänzender Maßnahmen zur Lärmbekämpfung außerhalb von Flughäfen geöffnet werden, wie zum

Beispiel Schalldämpfung bei Wohngebäuden und Pläne zur allgemeinen Schallsolierung, damit die Einführung von Betriebsbeschränkungen weniger häufig notwendig ist.

Begründung

Leider beginnt die Lärmschutzrichtlinie von 2002 angesichts der starken Zunahme des Flugverkehrs in den letzten Jahren häufig zu werden. Bis zu einer möglichen Überarbeitung der genannten Richtlinie sollte diese Verordnung sie so gut wie möglich ergänzen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Lärmbewertungen sollten zwar regelmäßig stattfinden, allerdings nur dann zusätzliche Lärmbekämpfungsmaßnahmen zur Folge haben, wenn die Lärminderungsziele durch die aktuelle Maßnahmenkombination nicht erreicht werden.

Geänderter Text

(7) Lärmbewertungen sollten zwar regelmäßig stattfinden, allerdings nur dann zusätzliche Lärmbekämpfungsmaßnahmen zur Folge haben, wenn die Lärminderungsziele durch die aktuelle Maßnahmenkombination ***oder durch die in der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm¹ festgelegten Maßnahmen*** nicht erreicht werden. ***Ergänzende Maßnahmen zur Lärminderung sollten nach einem systematischen Verfahren der Umweltüberwachung und -aufsicht und auf der Grundlage eines konservativen Ansatzes angenommen werden, mit dem Ziel, eventuelle verwaltungstechnische und/oder operative Korrekturmaßnahmen („MBCA“ – Monitoring Based Corrective Actions) zeitnah zu ermitteln.***

¹ ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Während **Kosten-Nutzen-Analysen** durch einen Vergleich sämtlicher Kosten und Vorteile **Aufschluss über die Auswirkungen auf den wirtschaftlichen Wohlstand insgesamt geben, sind Kostenwirksamkeitsanalysen auf die Frage ausgerichtet, wie sich ein bestimmtes Ziel am kosteneffizientesten erreichen lässt, wofür lediglich die Kosten miteinander verglichen werden müssen.**

Änderungsantrag 5

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9**

Vorschlag der Kommission

(9) **Lärminderungsmaßnahmen sollten ausgesetzt werden können, um unerwünschte Auswirkungen auf die Flugsicherheit, die Flughafenkapazität und den Wettbewerb zu vermeiden. Beschwerden gegen lärmbedingte Betriebsbeschränkungen können sich auf Lärminderungsziele, Bewertungsmethoden und die Auswahl kosteneffizienter Maßnahmen beziehen, dürfen aber zu keiner Aussetzung der Beschränkungen führen. Die Kommission sollte deshalb deutlich vor Anwendung der Maßnahmen ihre Kontrollbefugnis wahrnehmen und Maßnahmen, bei denen von unerwünschten oder irreversiblen Folgen auszugehen ist, aussetzen können. Es wird eingeräumt, dass die Aussetzung nur von begrenzter Dauer sein sollte.**

Änderungsantrag 6

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8) Während **ein Lärminderungsziel** durch einen Vergleich sämtlicher Kosten und **sämtlicher** Vorteile ausgewählt werden sollte, **sollte das Instrument zur Erreichung dieses Ziels kosteneffizient sein und gesundheitliche, wirtschaftliche und soziale Aspekte berücksichtigen.**

Geänderter Text

(9) **Die Kommission sollte in der Lage sein, vorgeschlagene Betriebsbeschränkungen vor deren Anwendung zu prüfen.**

Geänderter Text

(9a) Bei der Anwendung genehmigter betrieblicher Verfahren zur

Lärminderung sollte unter Berücksichtigung sämtlicher Faktoren, die sich auf einen bestimmten Betriebsvorgang auswirken könnten, die Aufrechterhaltung der erforderlichen Flugsicherheit gewährleistet werden. Antiterroristische Sicherheitsmaßnahmen dürfen durch betriebliche Lärminderungsmaßnahmen nicht behindert oder unterbunden werden.

Begründung

Schutz und Sicherheit haben im Flugverkehr oberste Priorität.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Lärmbewertungen sollten sich auf **bereits verfügbare Informationen** stützen **und garantieren, dass diese** Informationen zuverlässig **sind und den zuständigen Behörden** und interessierten Parteien zur Verfügung stehen. Die zuständigen Behörden sollten die erforderlichen Überwachungs- und Durchsetzungsinstrumente einführen.

Geänderter Text

(10) Lärmbewertungen sollten sich **im Einklang mit der Richtlinie 2002/49/EG** auf **objektive und messbare Kriterien** stützen, **die in allen Mitgliedstaaten einheitlich sind. Diese** Informationen **müssen** zuverlässig **sein, auf transparente Weise gewonnen werden, vergleichbar sein** und **allen** interessierten Parteien zur Verfügung stehen. **Zu den Bewertungen gehört auch das Monitoring neuester technologischer Entwicklungen und der Wissensaustausch über die neuesten Erkenntnisse zu den eingesetzten Verfahren.** Die zuständigen Behörden sollten die erforderlichen Überwachungs- und Durchsetzungsinstrumente einführen. **Lärmbewertungen sollten durch externe und von der Flughafenbetreibergesellschaft unabhängige Stellen durchgeführt oder überwacht werden.**

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Um den kontinuierlichen Fortschritten der **Triebwerks- und Flugwerktechnik** sowie der Methoden zur Kartierung von Lärmkonturen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union **zu folgenden Punkten** zu erlassen: **regelmäßige Aktualisierung der für die in dieser Verordnung genannten Luftfahrzeuge geltenden Lärmnormen und des Verweises auf das zugehörige Bescheinigungsverfahren; entsprechende Definitionsänderungen der Begriffe ‚knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge‘ und ‚Zivilluftfahrzeuge‘ sowie Aktualisierung des Verweises auf die Berechnungsmethode für Lärmkonturen.** Insbesondere sollte die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen, auch von Sachverständigen, durchführen. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Änderungsantrag 9

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13) Um den kontinuierlichen Fortschritten der **Technologie** sowie der Methoden zur Kartierung von Lärmkonturen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union **zur regelmäßigen Aktualisierung des Verfahrens und des technischen Berichts zur Bewertung der Lärmsituation an einem Flughafen** zu erlassen. Insbesondere sollte die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen, auch von Sachverständigen, durchführen. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Geänderter Text

(13a) Zur Gewährleistung von Rechts- und Planungssicherheit sollten Betriebsbeschränkungen und Entscheidungen zum Betrieb von Flughäfen einschließlich Gerichtsentscheidungen und Ergebnisse von Mediationsverfahren, sofern sie schon vor dem Inkrafttreten dieser

Verordnung umgesetzt oder geprüft wurden, nicht dieser Verordnung, sondern den bestehenden Bestimmungen unterliegen.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Die vorliegende Verordnung befasst sich ausschließlich mit Fluglärm. Die Auswirkungen von Schadstoffemissionen aus dem Betrieb von Flugzeugen und Maßnahmen zu deren Reduzierung werden hierin nicht geregelt. Die Regeln und Verfahren für schadstoffbedingte Betriebsbeschränkungen sollten in einem gesonderten Rechtsakt festgelegt werden.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. In dieser Verordnung werden Regeln für die kohärente Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen festgelegt, um im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz zu einer geringeren Lärmbelastung beizutragen und die Zahl der von **den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms** betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren.

1. In dieser Verordnung werden **die** Regeln für die kohärente Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen **und bei Feststellung eines Lärmproblems** festgelegt, um im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz zu einer geringeren Lärmbelastung beizutragen und die Zahl der von **Fluglärm** betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) Erleichterung der Erreichung

(a) Erleichterung der Erreichung

bestimmter Lärminderungsziele auf einzelnen Flughäfen, wie sie in Vorschriften der Union sowie nationalen **und** lokal geltenden Vorschriften festgelegt sind, sowie Beurteilung ihrer Interdependenz mit anderen Umweltzielen;

bestimmter Lärminderungsziele auf einzelnen Flughäfen, wie sie in Vorschriften der Union sowie nationalen **oder** lokal geltenden Vorschriften festgelegt sind, sowie Beurteilung ihrer Interdependenz mit anderen Umweltzielen **einschließlich gesundheitlicher Aspekte**;

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) Auswahl der **kosteneffizientesten** Lärminderungsmaßnahmen im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz, um eine langfristig tragbare Entwicklung der Kapazität des Flughafen- und des Flugverkehrsmanagementnetzes unter Betrachtung des gesamten Flugwegs („Gate to Gate“) zu erreichen.

Geänderter Text

(b) Auswahl der **wirksamsten** Lärminderungsmaßnahmen, **die sowohl die gesundheitlichen als auch die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigen, und zwar** im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz, um eine langfristig tragbare Entwicklung der Kapazität des Flughafen- und des Flugverkehrsmanagementnetzes unter Betrachtung des gesamten Flugwegs („Gate to Gate“) zu erreichen.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

3. Diese Verordnung gilt für **zivil genutzte Luftfahrzeuge**.

Geänderter Text

3. Diese Verordnung gilt für **Flüge im Bereich der Zivilluftfahrt**.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Sie gilt nicht für **Luftfahrzeuge**, die **einer** militär-, zoll- **oder** polizeidienstlichen **Verwendung** oder ähnlichen Zwecken dienen.

Geänderter Text

Sie gilt nicht für **Flüge**, die militär-, zoll-, polizeidienstlichen **oder** ähnlichen Zwecken dienen.

Begründung

Der Vorschlag für eine Verordnung gilt für Flughäfen mit über 50 000 zivilen Flugbewegungen pro Jahr. Somit bezieht er sich auf Flüge und nicht auf Luftfahrzeuge.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

(2) ‚ausgewogener Ansatz‘ **eine Methode**, bei **der** die möglichen Maßnahmen, insbesondere Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung und -verwaltung sowie lärmindernde Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen, in einheitlicher Weise geprüft werden, um **das Lärmproblem** auf einem Flughafen auf die **kosteneffizienteste** Weise zu lösen;

Geänderter Text

(2) ‚ausgewogener Ansatz‘ **das von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Band I Teil V des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago festgelegte Verfahren**, bei **dem** die möglichen Maßnahmen, insbesondere Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung und -verwaltung sowie lärmindernde Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen, in einheitlicher Weise geprüft werden, um **den Lärm** auf einem Flughafen auf die **wirksamste** Weise **und unter Berücksichtigung unter anderem der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Aspekte zu verringern und damit die Gesundheit der in den angrenzenden Gebieten lebenden Menschen zu schützen**;

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 4

Vorschlag der Kommission

(4) ‚knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug‘ ein **ziviles** Luftfahrzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von weniger als **10 EPNdB** (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, **wobei** die kumulative Marge die in EPNdB

Geänderter Text

(4) ‚knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug‘ ein Luftfahrzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) festgelegten Höchstwerte **während eines Übergangszeitraums von vier Jahren nach ...*** um eine kumulative Marge von weniger als **8 EPNdB** (Effective Perceived Noise in Dezibel) **und nach diesem**

ausgedrückte Zahl *ist*, die man durch Addieren der einzelnen Margen (d. h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte, wie sie im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago festgelegt sind, erhält;

Übergangszeitraum um eine kumulative Marge von weniger als 10 EPNdB unterschreitet. *Dabei ist* die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl, die man durch Addieren der einzelnen Margen (d. h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jedes der drei Referenzlärmmesspunkte, wie sie im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago festgelegt sind, erhält;

**ABl.: Bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.*

Begründung

Es wird eine Anpassung der Begriffsbestimmung vorgeschlagen, um der Nutzungsdauer von Luftfahrzeugen stärker Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6

Vorschlag der Kommission

(6) ‚Betriebsbeschränkung‘ eine Lärminderungsmaßnahme, die den Zugang zu einem Flughafen oder die optimale Nutzung seiner Kapazität einschränkt, einschließlich Betriebsbeschränkungen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen, sowie partieller Betriebsbeschränkungen, die **den Betrieb ziviler Luftfahrzeuge in bestimmten Zeiträumen einschränken**.

Geänderter Text

(6) ‚Betriebsbeschränkung‘ eine Lärminderungsmaßnahme, die den Zugang zu einem Flughafen oder die optimale Nutzung seiner Kapazität einschränkt, einschließlich Betriebsbeschränkungen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen, sowie partieller Betriebsbeschränkungen, die **beispielsweise für bestimmte Zeiten am Tag oder nur für bestimmte Start- und Landebahnen am Flughafen gelten**.

Begründung

Die Definition partieller Betriebsbeschränkungen in Artikel 2 Absatz 6 sollte auf der Definition der ICAO basieren (siehe Seite I-7-2 der ICAO-Leitlinien zum ausgewogenen Ansatz, ICAO Doc. 9829). Die von der Kommission vorgeschlagene Definition ist ungenau und steht nicht im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz der ICAO, da die partiellen Beschränkungen den Betrieb von Luftfahrzeugen in bestimmten Zeiträumen einschränken. Der ausgewogene Ansatz beruht auf dem Grundsatz, dass Lösungen für Lärmprobleme auf die spezifischen Eigenschaften

des betreffenden Flughafens auszurichten sind. Dabei sind die vier Grundelemente, d. h. die Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, die Planung und Verwaltung der Flächennutzung, betriebliche Verfahren zur Lärminderung sowie Betriebsbeschränkungen sorgfältig abzuwägen, anstatt als erstes Mittel auf Betriebsbeschränkungen zurückzugreifen.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3

Vorschlag der Kommission

Zuständige Behörden

1. Die Mitgliedstaaten benennen für *den* Erlass von Betriebsbeschränkungen zuständige Behörden sowie eine unabhängige Beschwerdestelle.

2. Die zuständigen Behörden und die Beschwerdestelle sind unabhängig von Organisationen, die von Lärminderungsmaßnahmen betroffen sein könnten.

3. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Namen und Anschriften der benannten zuständigen Behörden und der Beschwerdestelle gemäß Absatz 1.

Geänderter Text

Zuständige Behörden **und Rechtsbehelf**

1. Die Mitgliedstaaten, **in denen sich ein Flughafen befindet**, benennen **eine oder mehrere** für **die Einhaltung des Verfahrens zum** Erlass von Betriebsbeschränkungen zuständige Behörden sowie eine unabhängige Beschwerdestelle **gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten**.

2. Die zuständigen Behörden und die Beschwerdestelle sind unabhängig von Organisationen, die von Lärminderungsmaßnahmen betroffen sein könnten.

3. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission **rechtzeitig** die Namen und Anschriften der benannten zuständigen Behörden und der Beschwerdestelle gemäß Absatz 1. **Diese Angaben werden von der Kommission veröffentlicht**.

4. Die Mitgliedstaaten gewährleisten das Recht, gegen die gemäß dieser Verordnung erlassenen Betriebsbeschränkungen im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren Beschwerde bei der Beschwerdestelle einzulegen.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten **beschließen einen** ausgewogenen Ansatz zur Bekämpfung von Fluglärm. Zu diesem Zweck

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten **setzen den** ausgewogenen Ansatz zur Bekämpfung von Fluglärm **flughafenspezifisch im Rahmen dieser Verordnung um**. Zu diesem Zweck **bewerten sie im Einklang mit der Richtlinie 2002/49/EG die Lärmsituation einzelner Flughäfen einschließlich der schädlichen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit. Bei Feststellung eines Lärmproblems**

Änderungsantrag 21

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstaben a und b**

Vorschlag der Kommission

(a) **bewerten sie die Lärmsituation einzelner Flughäfen;**

(b) **definieren sie das Lärminderungsziel;**

Geänderter Text

(a) **gewährleisten sie, dass das Lärminderungsziel für diesen Flughafen festgelegt wird, wobei gegebenenfalls Artikel 8 und Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG Rechnung zu tragen ist;**

Änderungsantrag 22

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe d**

Vorschlag der Kommission

(d) **evaluieren sie die voraussichtliche Kosteneffizienz der möglichen Maßnahmen;**

Geänderter Text

(d) **führen sie eine formale und umfassende Bewertung der voraussichtlichen Kosteneffizienz der möglichen Maßnahmen durch;**

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) betriebliche Verfahren zur Lärminderung

Geänderter Text

(c) ***tragen sie Sorge für*** betriebliche Verfahren zur Lärminderung ***einschließlich der Führung der An- und Abflugrouten;***

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Falls erforderlich, können die möglichen Maßnahmen auch den Abzug knapp die Vorschriften erfüllender Luftfahrzeuge beinhalten.

Geänderter Text

Falls erforderlich, können die möglichen Maßnahmen auch den Abzug knapp die Vorschriften erfüllender Luftfahrzeuge beinhalten. ***Die Mitgliedstaaten können den Luftfahrzeugbetreibern wirtschaftliche Anreize bieten, während der Übergangszeit gemäß Artikel 2 Ziffer 4 weniger lärmintensive Luftfahrzeuge einzusetzen.***

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes können die Mitgliedstaaten die Lärminderungsmaßnahmen je nach ***Luftfahrzeugmuster***, Start- und Landebahnnutzung und/oder Zeitraum differenzieren.

Geänderter Text

3. Im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes können die Mitgliedstaaten die Lärminderungsmaßnahmen je nach ***Lärmwert des Luftfahrzeugs***, Start- und Landebahnnutzung, ***Flugroute*** und/oder Zeitraum differenzieren.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen oder Maßnahmenpakete für einen bestimmten Flughafen sind **nicht restriktiver, als es zur Erreichung der für diesen Flughafen festgelegten Umweltziele notwendig ist**. Betriebsbeschränkungen stellen keine Diskriminierung, insbesondere aufgrund der Nationalität, Identität oder Tätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers, dar.

Geänderter Text

5. Die aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen oder Maßnahmenpakete für einen bestimmten Flughafen sind **für die Erreichung der für diesen Flughafen festgelegten Lärminderungsziele geeignet**. Betriebsbeschränkungen stellen keine Diskriminierung, insbesondere aufgrund der Nationalität, Identität oder Tätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers, dar **und sind nicht willkürlich**.

Änderungsantrag 27

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 6 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6a. Die Mitgliedstaaten erlassen die zur Durchführung von Artikel 4 nötigen gesetzlichen Maßnahmen zügig und ohne jegliche unbegründete Verzögerung.

Änderungsantrag 28

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. **Gemäß** den Anforderungen der Richtlinie 2002/49/EG sowie nationaler oder lokaler Vorschriften **führen die zuständigen Behörden regelmäßige Bewertungen der Lärmsituation an den Flughäfen ihres Gebiets durch**. Die zuständigen Behörden können die Unterstützung des Leistungsüberprüfungsgremiums gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission in Anspruch nehmen.

2. Für die Bewertung der aktuellen und der künftigen Lärmsituation verwenden die

1. **Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die Lärmsituation an Flughäfen, für die sie zuständig sind, regelmäßig einer Bewertung gemäß** den Anforderungen der Richtlinie 2002/49/EG sowie nationaler oder lokaler Vorschriften **unterzogen wird**. Die zuständigen Behörden können die Unterstützung des Leistungsüberprüfungsgremiums gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission in Anspruch nehmen.

2. Für die Bewertung der aktuellen und der künftigen Lärmsituation verwenden die

zuständigen Behörden die Methode, die Indizes und die Informationen in Anhang I.

3. Ergibt die Bewertung der Lärmsituation, dass zur Erreichung oder Einhaltung der Lärminderungsziele neue Maßnahmen erforderlich sind, so tragen die zuständigen Behörden dem Beitrag der einzelnen Maßnahmen im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes gemäß Anhang I gebührend Rechnung.

4. Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass auf geeigneter Ebene ein Forum für die technische Zusammenarbeit zwischen dem Flughafenbetreiber, dem Luftfahrzeugbetreiber und der Flugsicherungsorganisation in Bezug auf Maßnahmen geschaffen wird, die in deren Zuständigkeitsbereich liegen, und dass die Interdependenz von Lärminderungs- und Emissionssenkungsmaßnahmen angemessen berücksichtigt wird. Die Mitglieder dieses Forums für technische Zusammenarbeit konsultieren regelmäßig die Anwohner oder deren Vertreter und erteilen den zuständigen Behörden technische Auskünfte und Ratschläge über Lärminderungsmaßnahmen.

5. Die Kosteneffizienz neuer Maßnahmen gemäß Absatz 3 wird von den zuständigen Behörden nach Maßgabe von Anhang II bewertet. Geringfügige Änderungen bereits bestehender Maßnahmen, die sich nicht wesentlich auf die Kapazität oder den Betrieb auswirken, stellen keine neue Betriebsbeschränkung dar.

6. Die zuständigen Behörden konsultieren die Interessengruppen rechtzeitig und in fundierter Weise und gewährleisten dabei Offenheit und Transparenz hinsichtlich der Daten und der Berechnungsmethodik. Die Interessengruppen haben mindestens drei

zuständigen Behörden die Methode, die Indizes und die Informationen in Anhang I.

3. Geht aus dieser Bewertung hervor, dass neue betriebsbeschränkende Maßnahmen erforderlich sein könnten, um ein Lärmproblem an einem Flughafen zu lösen, so sorgen die zuständigen Behörden dafür, dass

(a) die Methode, die Indizes und die Informationen in Anhang I verwendet werden, um den Beitrag jeder Art von Maßnahme gemäß dem ausgewogenen Ansatz gebührend zu berücksichtigen;

(b) auf geeigneter Ebene eine technische Zusammenarbeit zwischen Flughafenbetreibern, Luftfahrzeugbetreibern und Flugsicherungsorganisationen eingerichtet wird, in deren Rahmen Maßnahmen zur Lärminderung geprüft werden. Die zuständigen Behörden sorgen ferner dafür, dass Anwohner oder ihre Vertreter und einschlägige lokale Behörden gehört werden und dass sie technische Informationen über Lärminderungsmaßnahmen erhalten;

(c) die Kostenwirksamkeit jeder neuen Betriebsbeschränkung gemäß Anhang II bewertet wird. Geringfügige technische Änderungen bestehender Maßnahmen, die sich nicht wesentlich auf die Kapazität oder den Betrieb auswirken, gelten nicht

Monate Zeit zur Stellungnahme, bevor die neuen Maßnahmen erlassen werden. Zu den Interessengruppen gehören mindestens

(a) die Vertreter der vom Fluglärm betroffenen Flughafenwohner;

(b) die betreffenden Flughafenbetreiber;

(c) die Vertreter der von Lärminderungsmaßnahmen möglicherweise betroffenen Luftfahrzeugbetreiber;

(d) die betreffenden Flugsicherungsorganisationen;

(e) der Netzmanager gemäß der Verordnung Nr. 677/2011 der Kommission.

7. Die zuständigen Behörden verfolgen und überwachen die Durchführung der Lärminderungsmaßnahmen und werden gegebenenfalls tätig. Sie sorgen dafür, dass die einschlägigen Informationen **den Flughafenwohnern regelmäßig** zur Verfügung gestellt werden.

als neue Betriebsbeschränkungen;

(d) die Konsultation interessierter Kreise rechtzeitig und in fundierter Weise und so durchgeführt wird, dass Offenheit und Transparenz hinsichtlich der Daten und der Berechnungsmethodik gewährleistet sind. Interessierte Kreise haben mindestens drei Monate Zeit zur Stellungnahme, bevor die neuen Betriebsbeschränkungen erlassen werden. Zu den interessierten Kreisen gehören mindestens

(i) vom Fluglärm betroffene Flughafenwohner oder ihre Vertreter sowie Vertreter der jeweiligen lokalen und regionalen Behörden;

(ii) die Vertreter von in der Umgebung des Flughafens ansässigen örtlichen Unternehmen, deren Betrieb durch den Flugverkehr und den Flughafenbetrieb beeinträchtigt ist;

(iii) die betreffenden Flughafenbetreiber;

(iv) die Vertreter der von Lärminderungsmaßnahmen möglicherweise betroffenen Luftfahrzeugbetreiber;

(v) die betreffenden Flugsicherungsorganisationen;

(vi) der Netzmanager gemäß der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission;

(vii) gegebenenfalls der benannte Zeitnischen-Koordinator.

4. Die zuständigen Behörden verfolgen und überwachen die Durchführung der Lärminderungsmaßnahmen und werden gegebenenfalls tätig. Sie sorgen dafür, dass die einschlägigen Informationen **online** zur Verfügung gestellt werden, **sodass die Flughafenwohner und andere Interessengruppen frei darauf zugreifen können.**

Diese einschlägigen Informationen müssen auch Folgendes umfassen:

(a) Informationen über die angeblichen Verstöße durch Abweichungen von den Flugrouten, unter Angabe ihrer Auswirkungen und der Gründe für diese Abweichungen;

(b) die Kriterien für die Verkehrsaufteilung und -steuerung an jedem Flughafen, sofern diese Kriterien Auswirkungen auf die Umwelt oder Lärmauswirkungen haben können.

5. Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass die Betreiber von Flughafeneinrichtungen computergesteuerte Systeme für die Lärmmessung an verschiedenen Orten nahe der Flugrouten der Luftfahrzeuge, die Auswirkungen auf die Anwohner haben oder haben können, einrichten. Die von den Lärmmessungssystemen erhobenen Daten können im Internet eingesehen werden.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6

Vorschlag der Kommission

1. Grundlage von Entscheidungen über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen ist der Lärmwert des Luftfahrzeugs, der durch das gemäß Band I des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago, fünfte Ausgabe (Juli 2008), durchgeführte Bescheinigungsverfahren ermittelt wurde.

2. Auf Verlangen der Kommission übermitteln die Luftfahrzeugbetreiber in Bezug auf ihre Luftfahrzeuge, die Flughäfen in der Union anfliegen, die folgenden lärmbezogenen Angaben:

(a) Eintragungskennzeichen des

Geänderter Text

1. Grundlage von Entscheidungen über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen ist der Lärmwert des Luftfahrzeugs, der durch das gemäß Band I des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago, fünfte Ausgabe (Juli 2008), durchgeführte Bescheinigungsverfahren ermittelt wurde.

2. Auf Verlangen der Kommission **und sofern die Agentur nicht bereits über die geforderten Angaben verfügt**, übermitteln die Luftfahrzeugbetreiber in Bezug auf ihre Luftfahrzeuge, die Flughäfen in der Union anfliegen, die folgenden lärmbezogenen Angaben:

(a) Eintragungskennzeichen des

Luftfahrzeugs;

(b) Bescheinigung(en) **über den Lärmwert** des verwendeten Luftfahrzeugs zusammen mit der tatsächlichen höchstzulässigen Startmasse;

(c) etwaige Veränderungen des Luftfahrzeugs mit Auswirkungen auf seinen Lärmwert;

(d) Lärm- und Leistungsangaben zum Luftfahrzeug für Lärmmodellierungszwecke.

Für jeden Flug, bei dem ein Flughafen in der Union angefliegen wird, übermitteln die Luftfahrzeugbetreiber Angaben zur verwendeten Lärmwertbescheinigung sowie das Eintragungskennzeichen.

Die Daten werden **kostenlos und** gegebenenfalls in elektronischer Form unter Verwendung des vorgegebenen Formats bereitgestellt.

3. Die Agentur prüft die Lärm- und Leistungsangaben für Lärmmodellierungszwecke gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates.

4. Die Daten werden in einer zentralen Datenbank gespeichert und den zuständigen Behörden, Luftfahrzeugbetreibern,

Luftfahrzeugs;

(b) **Lärmbescheinigung(en)** des verwendeten Luftfahrzeugs zusammen mit der tatsächlichen höchstzulässigen Startmasse;

(c) etwaige Veränderungen des Luftfahrzeugs mit Auswirkungen auf seinen Lärmwert, **die in seiner Lärmbescheinigung vermerkt sind.**

Die Betreiber informieren die Kommission über jede Änderung, die sie an der für ein Luftfahrzeug verwendeten Lärmbescheinigung vornehmen.

Die Daten werden gegebenenfalls in elektronischer Form unter Verwendung des vorgegebenen Formats bereitgestellt. **Die Kommission trägt alle Kosten für die Bereitstellung dieser Daten.**

3. Die Modellierung von Fluglärm erfolgt anhand vom Hersteller bereitgestellter Fluglärm- und Leistungsdaten, deren Verwendung von der internationalen Gemeinschaft empfohlen wird und die von der ICAO zur Verfügung gestellt werden. Die Agentur prüft die Lärm- und Leistungsangaben für Lärmmodellierungszwecke gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates. **Die Agentur orientiert sich am etablierten Prozess der Modellierungs- und Datenbankgruppe des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz im Luftverkehr, um die Datenvalidität und die optimalen Vorgehensweisen zu ermitteln und um die weitere Harmonisierung zwischen den internationalen Luftfahrtbehörden sicherzustellen.**

4. Die Daten werden in einer zentralen Datenbank gespeichert und den zuständigen Behörden, Luftfahrzeugbetreibern,

Flugsicherungsorganisationen und Flughafenbetreibern zu Betriebszwecken zur Verfügung gestellt.

Flugsicherungsorganisationen und Flughafenbetreibern zu Betriebszwecken zur Verfügung gestellt.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7

Vorschlag der Kommission

1. Betriebsbeschränkungen werden von den zuständigen Behörden **sechs** Monate im Voraus den Mitgliedstaaten, der Kommission und den interessierten Parteien zur Kenntnis gebracht, wobei diese Frist mindestens zwei Monate vor der Festlegung der Zeitnischen-Koordinierungsparameter für den betreffenden Flughafen und die jeweilige Flugplanperiode gemäß Artikel 2 Buchstabe m der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates endet.

2. Nach der Bewertung gemäß Artikel 5 wird der Bekanntmachung der Entscheidung ein schriftlicher Bericht beigefügt, in dem die Gründe der Betriebsbeschränkung, das für den Flughafen gesteckte **Umweltziel**, die zur Erreichung dieses Ziels erwogenen Maßnahmen sowie die voraussichtliche Kosteneffizienz der einzelnen erwogenen Maßnahmen und gegebenenfalls ihre grenzübergreifenden Auswirkungen beschrieben werden.

3. Sollen durch die Betriebsbeschränkung knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von einem Flughafen abgezogen werden, so werden auf dem betreffenden Flughafen sechs Monate nach Bekanntmachung keine neuen Dienste mit knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen mehr zugelassen. Die zuständigen Behörden legen die jährliche Anzahl der knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeuge fest, die **aus der Flotte der betroffenen Luftfahrtunternehmen des Flughafens**

Geänderter Text

1. Betriebsbeschränkungen werden von den zuständigen Behörden **drei** Monate im Voraus den Mitgliedstaaten, der Kommission und den interessierten Parteien zur Kenntnis gebracht, wobei diese Frist mindestens zwei Monate vor der Festlegung der Zeitnischen-Koordinierungsparameter für den betreffenden Flughafen und die jeweilige Flugplanperiode gemäß Artikel 2 Buchstabe m der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates endet.

2. Nach der Bewertung gemäß Artikel 5 wird der Bekanntmachung der Entscheidung ein schriftlicher Bericht beigefügt, in dem die Gründe der Betriebsbeschränkung, das für den Flughafen gesteckte **Lärminderungsziel**, die zur Erreichung dieses Ziels erwogenen Maßnahmen sowie die voraussichtliche Kosteneffizienz der einzelnen erwogenen Maßnahmen und gegebenenfalls ihre grenzübergreifenden Auswirkungen beschrieben werden.

3. Sollen durch die Betriebsbeschränkung knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von einem Flughafen abgezogen werden, so werden auf dem betreffenden Flughafen sechs Monate nach Bekanntmachung keine neuen Dienste mit knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen mehr zugelassen, **wobei diese Frist mindestens zwei Monate vor der Festlegung der Zeitnischen-Koordinierungsparameter gemäß Absatz 1 endet**. Die zuständigen Behörden legen die jährliche Anzahl der knapp die

abgezogen werden sollen, **und berücksichtigen dabei das Alter der Luftfahrzeuge und die Zusammensetzung der gesamten Flotte. Unbeschadet Artikel 4 Absatz 3 dürfen nicht mehr als 20 % der knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeuge, mit denen das Luftfahrtunternehmen den Flughafen anfliegt, außer Dienst gestellt werden.**

4. Beschwerden gegen Entscheidungen über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen werden nach nationalem Recht durchgeführt.

Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeuge fest, die abgezogen werden sollen. **Diese jährliche Anzahl darf 25 % der Flugbewegungen nicht überschreiten und wird auf alle betroffenen Luftfahrtunternehmen in Bezug auf die Flugbewegungen mit knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen an diesem Flughafen einheitlich angewandt.**

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) Luftfahrzeuge, die Flüge zu humanitären oder diplomatischen Zwecken durchführen.

Begründung

Die zuständigen Behörden sollten die Möglichkeit haben, Flüge mit knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen von der Anwendung dieser Verordnung freizustellen, wenn diese humanitären Zwecken dienen.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Unbeschadet anhängiger Beschwerdeverfahren kann die Kommission auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus **Entscheidungen über Betriebsbeschränkungen vor deren Anwendung** überprüfen. Stellt die Kommission fest, dass **die Entscheidung die Anforderungen** dieser Verordnung

1. Unbeschadet anhängiger Beschwerdeverfahren kann die Kommission **innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt der Bekanntmachung gemäß Artikel 7 Absatz 1** auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus **das Verfahren zur Einführung einer lärmbedingten Betriebsbeschränkung** überprüfen. Stellt die Kommission fest,

nicht *erfüllt oder dem Unionsrecht anderweitig widerspricht*, kann sie *die Entscheidung aussetzen*.

2. Die zuständigen Behörden übermitteln der Kommission Angaben, aus denen die Einhaltung dieser Verordnung hervorgeht.

3. Die Kommission beschließt im Beratungsverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2, insbesondere unter Berücksichtigung der Kriterien in Anhang II, ob die zuständige Behörde die Betriebsbeschränkung einführen darf. Die Kommission teilt ihren Beschluss dem Rat und dem betreffenden Mitgliedstaat mit.

4. Ergeht innerhalb von sechs Monaten nach Eingang der Angaben gemäß Absatz 2 kein Beschluss der Kommission, kann die zuständige Behörde die geplante Betriebsbeschränkung anwenden.

dass *bei der Einführung einer lärmbedingten Betriebsbeschränkung das in dieser Verordnung festgelegte Verfahren nicht eingehalten wurde*, kann sie *dies den jeweils zuständigen Behörden entsprechend mitteilen. Diese können den Standpunkt der Kommission berücksichtigen*.

2. Die zuständigen Behörden übermitteln der Kommission Angaben, aus denen die Einhaltung dieser Verordnung hervorgeht.

3. Legt die Kommission nicht innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt der Bekanntmachung gemäß Artikel 7 Absatz 1 ihren Standpunkt dar, kann die zuständige Behörde die geplante Betriebsbeschränkung anwenden.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) Definitionsänderungen für die Begriffe Luftfahrzeug gemäß Artikel 2 Nummer 3 und knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug gemäß Artikel 2 Nummer 4;

entfällt

Begründung

Die Übertragung von Befugnissen auf die Kommission sollte auf technische Anpassungen und Änderungen beschränkt sein. Politische Entscheidungen sollten weiterhin in den Aufgabenbereich der Mitgesetzgeber fallen.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 gilt ab Inkrafttreten dieser Verordnung **auf unbestimmte Zeit**.

Geänderter Text

2. Die Befugnisübertragung **auf die Kommission** gemäß Artikel 11 gilt ab Inkrafttreten dieser Verordnung **für einen Zeitraum von fünf Jahren**.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13

Vorschlag der Kommission

Artikel 13

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem nach Artikel 25 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates eingesetzten Ausschuss unterstützt.

Dabei handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

3. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.

Geänderter Text

entfällt

Begründung

Diese Bestimmung ist durch die Streichung von Artikel 10 Absatz 3 gegenstandslos.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 14a

Übergangsbestimmungen

Betriebsbeschränkungen und Entscheidungen zum Betrieb von Flughäfen einschließlich Gerichtsentscheidungen und Ergebnisse von Mediationsverfahren, sofern sie schon vor dem Inkrafttreten der Verordnung umgesetzt oder geprüft wurden, unterliegen nicht dieser Verordnung. Sie unterliegen weiterhin der Richtlinie 2002/30/EG, sofern diese anwendbar ist, und den gegebenenfalls bestehenden nationalen Bestimmungen zu ihrer Umsetzung. Die Auswirkungen der Richtlinie 2002/30/EG bleiben daher für diese Maßnahmen aufrechterhalten. Geringfügige Änderungen bereits bestehender Maßnahmen, die sich nicht wesentlich auf die Kapazität oder den Betrieb auswirken, stellen keine neue Betriebsbeschränkung dar.

Begründung

Die Bestandsschutzklausel ist notwendig, um zu verdeutlichen, dass bestehende Betriebsbeschränkungen und vor Inkrafttreten der neuen Verordnung eingeleitete Verfahren zur Einführung solcher Beschränkungen weiterhin den bestehenden Bestimmungen unterliegen.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Abschnitt 1 – Punkt 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die zuständigen Behörden verwenden Lärmbewertungsmethoden, die gemäß **dem ECAC-Bericht Doc. 29 „Standardberechnungsmethode für Lärmkonturen um zivile Flughäfen“, dritte Ausgabe**, entwickelt wurden.

1. Die zuständigen Behörden verwenden Lärmbewertungsmethoden, die gemäß **Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG** entwickelt wurden.

Begründung

Durch diese Änderung soll sichergestellt werden, dass hinsichtlich der in der Richtlinie 2002/49/EG und in der künftigen Verordnung vorgeschriebenen Methodik Einheitlichkeit besteht.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Abschnitt 3 – Punkt 1.2

Vorschlag der Kommission

1.2 Beschreibung der ***Umweltverträglichkeitsziele*** für den Flughafen und vor dem Hintergrund des ganzen Landes. ***Dazu gehört auch eine Beschreibung der Fluglärmziele für den Flughafen.***

Geänderter Text

1.2 Beschreibung der ***Lärminderungsziele*** für den Flughafen und vor dem Hintergrund des ganzen Landes.

Begründung

Dieser Anhang befasst sich mit der Bewertung der Lärmsituation im Umfeld von Flughäfen. Deshalb sollte hier das Lärminderungsziel für einen bestimmten Flughafen herangezogen werden. Welche praktische Anwendbarkeit sich aus dem zweiten Satz ergibt, ist unklar.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Abschnitt 3 – Punkt 1.3

Vorschlag der Kommission

1.3 Angaben über Lärmkonturen des laufenden Jahres und der vergangenen Jahre, einschließlich der geschätzten Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen.

Geänderter Text

1.3 Angaben über Lärmkonturen des laufenden Jahres und ***mindestens*** der vergangenen ***zwei*** Jahre, einschließlich der geschätzten Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen, ***wobei die Schätzung gemäß Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG erfolgt.***

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Abschnitt 3 – Punkt 2.1

Vorschlag der Kommission

2.1 Gegebenenfalls Beschreibung des bereits genehmigten und des vorgesehenen Flughafenausbaus, z. B. Kapazitätserweiterung, Ausbau von Start- und Landebahn und/oder Abfertigungsgebäuden *sowie* geplanter künftiger Verkehrsmix und erwartetes Wachstum.

Geänderter Text

2.1 Gegebenenfalls Beschreibung des bereits genehmigten und des vorgesehenen Flughafenausbaus, z. B. Kapazitätserweiterung, Ausbau von Start- und Landebahn und/oder Abfertigungsgebäuden, ***Vorhersagen bezüglich An- und Abflügen***, geplanter künftiger Verkehrsmix und erwartetes Wachstum ***sowie eine detaillierte Untersuchung der Lärmauswirkungen, die aus diesen Erweiterungen der Kapazität, der Start- und Landebahnen oder der Abfertigungsgebäude und aus der Änderung der An- und Abflugrouten für die Umgebung folgen würden.***

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Abschnitt 3 – Punkt 2.4

Vorschlag der Kommission

2.4 Voraussichtliche Lärmkonturen, einschließlich der Zahl der voraussichtlich vom Fluglärm betroffenen Menschen, mit Unterscheidung zwischen älteren Wohngebieten ***und*** Neubaugebieten.

Geänderter Text

2.4 Voraussichtliche Lärmkonturen, einschließlich der Zahl der voraussichtlich vom Fluglärm betroffenen Menschen, mit Unterscheidung zwischen älteren Wohngebieten, Neubaugebieten ***und zukünftigen Wohngebieten, für die bereits eine Genehmigung der zuständigen Behörden vorliegt.***

Begründung

Um die Folgen des Lärms für die Wohngebiete in der Umgebung von Flughäfen besser beurteilen zu können, ist es sinnvoll, zukünftige Bauprojekte zu berücksichtigen. Daher müssen die Projekte ausgewiesen werden, für die bereits eine Genehmigung der zuständigen Behörden vorliegt.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Abschnitt 3 – Punkt 3.1

Vorschlag der Kommission

3.1 Zusätzliche mögliche Maßnahmen und Angabe der wichtigsten Auswahlgründe.

Beschreibung der für eine weitere Analyse ausgewählten Maßnahmen und Angaben zum Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse, insbesondere zu den Kosten der Durchführung der Maßnahmen, der erwarteten Zahl der Nutznießer und dem zeitlichen Rahmen sowie eine Auflistung der einzelnen Maßnahmen nach dem Grad ihrer Gesamtwirksamkeit.

Geänderter Text

3.1 Zusätzliche mögliche Maßnahmen und Angabe der wichtigsten Auswahlgründe.

Begründung

Diese Bestimmung sollte weiterhin in den Aufgabenbereich der Mitgesetzgeber fallen. Es wird vorgeschlagen, sie aus den delegierten Rechtsakten herauszunehmen.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II

Vorschlag der Kommission

Die Bewertung der Kosteneffizienz von geplanten lärmbedingten Betriebsbeschränkungen erfolgt unter weitestgehender Berücksichtigung folgender quantifizierbarer Faktoren:

- 1) durch die geplanten Maßnahmen jetzt und künftig zu erwartende Lärmvorteile;
- 2) Sicherheit *des Flugbetriebs, einschließlich Risiken für Dritte*;
- 3) *Kapazität des Flughafens*;
- 4) Auswirkungen auf *das europäische Luftverkehrsnetz*.

Geänderter Text

Die Bewertung der Kosteneffizienz von geplanten lärmbedingten Betriebsbeschränkungen erfolgt unter weitestgehender Berücksichtigung folgender quantifizierbarer Faktoren:

- 1) durch die geplanten Maßnahmen jetzt und künftig zu erwartende Lärmvorteile ***einschließlich gesundheitlicher Vorteile***;
- 2) ***Gesundheit und Sicherheit der Flughafenanwohner***;
- 3) ***Sicherheit des Flugbetriebs, einschließlich Risiken für Dritte***;
- 4) ***direkte und indirekte*** Auswirkungen ***sowie Katalysatoreffekte auf die Beschäftigung und die Wirtschaft, einschließlich möglicher Auswirkungen***

Darüber hinaus können die zuständigen Behörden folgende Faktoren berücksichtigen:

- 1) Gesundheit und Sicherheit der Flughafenanwohner;***
- 2) Umweltverträglichkeit, einschließlich der Interdependenz von Lärm und Emissionen;***
- 3) direkte und indirekte Auswirkungen sowie Katalysatoreffekte auf die Beschäftigung.***

auf regionale Wirtschaftssysteme;

- 4a) Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen auf den Flughäfen;***
- 4b) Kapazität des Flughafens;***
- 4c) Auswirkungen auf das europäische Luftverkehrsnetz;***
- 4d) Umweltverträglichkeit, einschließlich der Interdependenz von Lärm und Emissionen.***