



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0372/2012

21.11.2012

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

(COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Jörg Leichtfried

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
- *** Verfahren der Zustimmung
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	5
BEGRÜNDUNG	33
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT.....	35
VERFAHREN	71

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2011)0828),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0456/2011),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der vom französischen Senat, vom deutschen Bundesrat und von der niederländischen Ersten Kammer im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahmen, in denen geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 28. März 2012¹,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 11. Mai 2012²,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A7-0372/2012),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der

¹ ABl. C 181 vom 21.6.2012, S. 177.

² ABl. C 277 vom 13.9.2012, S. 110.

Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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.***

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.***

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.

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(13) Um den kontinuierlichen Fortschritten der **Technologie** sowie der Methoden zur Kartierung von Lärmkonturen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die

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

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 bestimmter Lärminderungsziele auf einzelnen Flughäfen, wie sie in

(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;

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

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

Geänderter Text

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 lärmmindernde 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 festgelegte Verfahren**, bei **dem** die möglichen Maßnahmen, insbesondere Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung und -verwaltung sowie lärmmindernde 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

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**

eine kumulative Marge von weniger als **10 EPNdB** (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, **wobei** die kumulative Marge die in EPNdB 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;

Übergangszeitraums von vier Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung um eine kumulative Marge von weniger als **8 EPNdB** (Effective Perceived Noise in Dezibel) **und nach diesem 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;

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 – Buchstabe a

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

Geänderter Text

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

(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

Geänderter Text

(c) betriebliche Verfahren zur Lärminderung

(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

Geänderter Text

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

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 Absatz 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**

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 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.**

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. **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;

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

(a) die Vertreter der vom Fluglärm betroffenen Flughafenanwohner;

(b) die betreffenden Flughafenbetreiber;

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

(d) die betreffenden Flugsicherungsorganisationen;

(e) der Netzmanager gemäß der

(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 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 Flughafenanwohner 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

*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 Flughafenanwohnern regelmäßig** zur Verfügung gestellt werden.

*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 Flughafenanwohner 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 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 angeflogen 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

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) **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

Leistungsangaben für
Lärmmodellierungszwecke gemäß
Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG)
Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments
und des Rates.

*anhand vom Hersteller bereitgestellter
Fluglärmdaten sowie von 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.

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

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 *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* 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.

Änderungsantrag 31

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 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.*

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 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

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, 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.

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.

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

Geänderter Text

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

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

Geänderter Text

Artikel 13

entfällt

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.

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 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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 – Nummer 1 – 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 – Nummer 1 – 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 – Nummer 2 – 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

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**

künftiger Verkehrsmix und erwartetes Wachstum.

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 – Nummer 2 – 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 – Nummer 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

Geänderter Text

3.1 Zusätzliche mögliche Maßnahmen und Angabe der wichtigsten Auswahlgründe.

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.

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*.

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*

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 auf regionale Wirtschaftssysteme***;

4a) Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen auf den Flughäfen;

4b) Kapazität des Flughafens;

4c) Auswirkungen auf das europäische Luftverkehrsnetz;

4d) Umweltverträglichkeit, einschließlich

*sowie Katalysatoreffekte auf die
Beschäftigung.*

*der Interdependenz von Lärm und
Emissionen.*

BEGRÜNDUNG

Der Vorschlag der Kommission

Mit dem Vorschlag sollen bestehende Maßnahmen aktualisiert werden, damit lokale Behörden die Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen in der Europäischen Union im Rahmen des internationalen ausgewogenen Lärmschutzansatzes der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation verbessern können. Der ausgewogene Ansatz muss durchgängig angewendet werden.

Der ausgewogene Ansatz umfasst sämtliche lärmindernde Maßnahmen – 1) Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, 2) Maßnahmen im Bereich der Flächennutzungsplanung und -verwaltung, 3) lärmindernde Betriebsverfahren (spezielle Start- und Landebahnen, Strecken und Verfahren) und 4) Betriebsbeschränkungen – und schreibt eine Bewertung des Lärmproblems und die Durchführung angemessener Anhörungen vor.

Im Rahmen der ICAO unterstützt die EU aktiv die Entwicklung neuer Lärmnormen für Luftfahrzeuge und investiert durch Rahmenprogramme und das Projekt „Clean Sky“ in neue Technologien. Allerdings liegt die Zuständigkeit für die Flächennutzungsplanung und die zugehörigen Lärmschutz- und Kompensationsprogramme auf nationaler oder kommunaler Ebene. Betriebsverfahren gehören in den Zuständigkeitsbereich der Flughäfen und der Flugverkehrsdienste und werden durch die Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum geregelt.

Der Vorschlag umfasst also sowohl lärmbedingte Betriebseinschränkungen als auch das Verfahren betreffende Vorschriften (Kartierung, Bewertung der Kosteneffizienz und Anhörungen) und setzt internationale Verpflichtungen in europäisches Recht um.

Das Problem der Lärmnormen ist Gegenstand einer anderen Rechtsvorschrift der EU, der so genannten Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm), nach der die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Hauptquellen von Umgebungslärm zu ermitteln, die Lärmbelastung zu messen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Der Vorschlag stellt eine Ergänzung der Richtlinie 2002/49/EG dar, da er ein Verfahren für die Vorlage eines Lärmaktionsplans, bestehend aus kosteneffizienten Lärminderungsmaßnahmen zur Einschränkung des Fluglärms, enthält.

Bewertung und Empfehlungen des Berichterstatters

Die wichtigsten offenen Fragen betreffen die Kontrollbefugnis der Kommission, das Konzept der Kosteneffizienz, die Begriffsbestimmung für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge und das Ausmaß der Befugnisübertragung auf die Kommission.

Kontrollbefugnis der Kommission (Artikel 10)

Der deutsche Bundesrat, der österreichische Bundesrat, der französische Senat und die

niederländische Erste Kammer sind zu dem Schluss gekommen, dass die Kontrollbefugnis der Kommission nach Artikel 10 gegen das Subsidiaritätsprinzip der Europäischen Union verstößt. Mehrere Mitglieder des Europäischen Parlaments äußerten Bedenken, dass die Kommission mit Artikel 10 die Möglichkeit erhält, im Mediationsverfahren auf regionaler Ebene erzielte Vereinbarungen zu unterlaufen. Diese Vereinbarungen zwischen Flughäfen, den Regionen und Bürgern sind oft das Ergebnis jahrelanger schwieriger und zermürbender Verhandlungen. Der Berichterstatter weist auf den breiten Widerstand fast aller Parteien gegen die Beibehaltung von Artikel 10 hin. Daher wird eine Umformulierung vorgeschlagen, um sicherzustellen, dass die Zuständigkeiten lokaler Behörden und das Subsidiaritätsprinzip der EU umfassend geachtet werden.

Kosteneffizienz

Bei der Bewertung der Lärmsituation an den Flughäfen der EU sind neben dem wirtschaftlichen Nutzen gleichermaßen die Auswirkungen auf die Gesundheit und Lebensqualität der Flughafenanwohner zu berücksichtigen. Zur Förderung dieses Gleichgewichts werden Änderungen vorgeschlagen, unter anderem durch die Einführung des Begriffs der „Gesamteffizienz“ der vorgeschlagenen Betriebsbeschränkungen.

Knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge (Artikel 2 Absatz 4)

Der Begriff der knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeuge spielt im Rahmen des Lärmschutzes eine wichtige Rolle. Die lautesten Luftfahrzeuge allmählich außer Dienst zu stellen kann eine relativ effiziente Maßnahme zur Lärminderung darstellen. Durch die Konzentration auf die lautesten Flugzeuge wird Raum für weiteres Wachstum geschaffen und gleichzeitig eine Entlastung der Flughafen-Anwohner erreicht. Allerdings sollten bei ihrer Außerdienststellung auch Investitionen und die Nutzungsdauer von Luftfahrzeugen berücksichtigt werden.

Delegierte Rechtsakte (Artikel 11)

Zwar ist ein gewisses Maß an Flexibilität erforderlich, um sicherzustellen, dass die Rechtsvorschriften mit der technologischen Entwicklung Schritt halten, aber dennoch sollte sorgfältig geprüft werden, ob die vorgeschlagene Übertragung von Befugnissen auf die Kommission in allen Bereichen erforderlich ist. Schließlich trägt der Gesetzgeber die letzte Verantwortung für die Rechtsvorschriften. Es sollte eine Unterscheidung zwischen technischen Anpassungen und politischen Entscheidungen getroffen werden. Das Ausmaß der vorgeschlagenen Befugnisübertragung scheint unangemessen weitreichend zu sein und das Parlament sollte sich das Recht vorbehalten, Aspekte von politischer Bedeutung im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens zu ändern.

15.10.2012

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Andres Perello Rodriguez

KURZE BEGRÜNDUNG

Die Europäische Union, weltweite Vorreiterin bei Umweltvorschriften und der Bekämpfung des Klimawandels, muss im Bereich der Lärmbelastung noch viel tun. Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit trägt eine besondere Verantwortung dafür, dass diese Verordnung fertig gestellt wird, denn die Zahl der Menschen, die von Lärm, insbesondere Nachtlärm, auf Flughäfen betroffen sind, nimmt weiter zu, mit allen daraus folgenden Beeinträchtigungen der Gesundheit, die in zahlreichen wissenschaftlichen Berichten genannt wurden.

Zunächst bedauerte die Mehrzahl der befragten Sektoren die Aufhebung einer Richtlinie, die sie für gültig erachteten, weshalb in diesem Bericht Aspekte übernommen werden sollen, die als wesentlich betrachtet werden, wie zum Beispiel die erneute Bestimmung des Begriffs „Interessengruppen“, die Verweise auf die Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder die Beteiligung der Öffentlichkeit. Auch wenn die in diesem Bericht vorgeschlagenen Korrekturen zur Beseitigung der Ungleichgewichte schließlich angenommen werden sollten, vertritt der Verfasser dennoch die Ansicht, dass die Richtlinie das am besten geeignete Instrument ist, da das Verfahren der Umsetzung, das mit einer Richtlinie einhergeht, die Anpassung der Rechtsvorschriften an den konkreten Einzelfall ermöglicht und zugleich die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, innerhalb eines bestimmten Zeitraums Ziele und Ergebnisse zu erreichen, während durch eine Verordnung nur gemeinsame Mindestanforderungen festgelegt werden können.

Was die Fragen im Zusammenhang mit der „Kosteneffizienz“ bei der Einführung von Betriebsbeschränkungen betrifft, scheint sich der Vorschlag der Kommission zu sehr auf

Fragen der wirtschaftlichen Kosteneffizienz zu stützen. Daher vertritt der Verfasser die Ansicht, dass die von der Kommission verwendete Terminologie korrigiert werden sollte, wenn von der „Kosteneffizienz“ in Bezug auf die betrieblichen Maßnahmen die Rede ist. Wenn der wirtschaftlichen und der ökologischen Kosteneffizienz und dem Gesundheitsschutz das gleiche Gewicht eingeräumt werden soll, müssen die Verweise auf die „Kosteneffizienz“ durch „Effizienz“ und ein angemessenes „Kosten-Nutzen-Verhältnis“ ersetzt werden, so wie es die ICAO in ihren Entschlüssen handhabt.

Ebenso muss der Begriff „Interessengruppen“ verdeutlicht und deren „beratende Funktion“ auf die Rolle von „Beteiligten“ ausgedehnt werden. Ebenso werden Vermittlungsstellen vorgeschlagen, die tätig werden, bevor es zu einem Rechtsstreit kommt, und in Artikel 10 wird der rechtmäßige Schutzanspruch eingefügt, den Betroffene gegenüber der Europäischen Kommission geltend machen können, nicht nur wenn eine Betriebsbeschränkung auf nicht der Verordnung entsprechende Weise erlassen wird, sondern auch, wenn die zuständigen Behörden es ablehnen, eine Betriebsbeschränkung zu erlassen, obwohl erwiesen ist, dass diese für den Schutz der Gesundheit der Anwohner erforderlich ist. Auch wenn die vorherige Richtlinie eingeführt wurde, um mögliche internationale Kompetenzkonflikte beizulegen, soll hier versucht werden, den bei der Europäischen Kommission eingereichten Beschwerden und den zahlreichen Klagen aufgrund übermäßiger Lärmbelastung ein Ende zu setzen, die derzeit bei zahlreichen Gerichten in den Mitgliedstaaten anhängig sind und für die das kürzlich ergangene Urteil über die Nachtflüge auf dem Flughafen Frankfurt das bezeichnendste Beispiel ist.

Auch ist der Verfasser mit Blick auf Artikel 10 nicht einverstanden mit der direkten Kontrollbefugnis für Betriebsbeschränkungen, die sich die Kommission vorbehalten will, und schlägt vor, dass ihr Beitrag eher auf einem Verfahren der Prüfung und der Abgabe von Empfehlungen an die Mitgliedstaaten basieren sollte.

Als sehr positiv erachtet der Verfasser die Eingrenzung der Betriebsbeschränkungen, auch wenn er der Auffassung ist, dass bei der Steuerung des Luftverkehrs und der Flughafeneinrichtungen im Sinne größerer Nachhaltigkeit eher auf Prävention gesetzt werden sollte als auf Folgenminderung in Form einer Betriebsbeschränkung. In diesem Sinne wird, unter Achtung des Grundsatzes der Subsidiarität und in dem Bewusstsein, dass Nachtflüge nach wie vor das große Problem sind, das es zu lösen gilt, die Einführung von „Nacht-Terminals“ empfohlen, die es an manchen Flughäfen bereits gibt. Diese „Nacht-Terminals“ können neu gebaute Kleinflughäfen sein oder in angepassten Start- und Landebahnen bestehen, die weit von Ballungsräumen und den lautesten Straßen entfernt sind.

Angesichts der starken Zunahme des Luftverkehrs und der zahlreichen Flughafenerweiterungen in den letzten Jahren empfiehlt der Verfasser schließlich, als ergänzende Maßnahme, eine Überarbeitung der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, wobei ein eigenes Kapitel für Flughafeneinrichtungen vorgesehen werden sollte, das die durch die UVP-Richtlinie in zu allgemeiner Form vorgesehenen Maßnahmen ergänzt. Bis dahin nennt der Verfasser in seinem Bericht Verfahren für die Koordinierung zwischen der genannten Richtlinie und der neuen Verordnung, so dass sich die beiden Instrumente gegenseitig ergänzen können, um auf die neue Situation der stark zunehmenden Flughafenaktivitäten in der Union zu reagieren.

Menschen, die in der Nähe von Flughäfen und in deren Umgebung leben, sind einer dreifachen Belastung durch Lärm, Luftverschmutzung und chemische Verschmutzung ausgesetzt. Aus diesem Grund müssen Anstrengungen unternommen werden, um zu einer uneingeschränkten Nachhaltigkeit der Flughäfen zu gelangen. Ich zitiere einen der Vizepräsidenten der UECNA, der mir sagte: „Fortschritt, der zulasten der Gesundheit und des Wohlbefindens der Menschen geht, ist kein Fortschritt“.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Ein Hauptziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine langfristig tragbare Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das **sowohl** das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Union **als auch** den Umweltschutz sicherstellt.

Geänderter Text

(1) Ein Hauptziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine langfristig tragbare Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Union **ebenso wie** den Umweltschutz **und die Gesundheit der Bürger** sicherstellt.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

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

insbesondere im Fall von Nachtflügen.

Begründung

Die Zunahme des nächtlichen Flugverkehrs in den vergangenen Jahren gefährdet die Gesundheit der Menschen und stellt die Nachhaltigkeit von Flughäfen in Frage. Daher bedarf diese Frage einer gesonderten Erwähnung im Rahmen dieser Verordnung (Richtlinie).

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) In der EntschlieÙung A33/7 der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) wird für den Lärmschutz der Begriff des „ausgewogenen Ansatzes“ eingeführt und eine einheitliche Methode zur Bekämpfung des Fluglärms festgelegt. Der „ausgewogene Ansatz“ **der ICAO sollte** weiterhin das Fundament für Lärmschutzvorschriften im Luftverkehr als globaler Wirtschaftsbranche bilden. Der ausgewogene Ansatz erkennt den Wert einschlägiger rechtlicher Verpflichtungen, bestehender Vereinbarungen, geltender Gesetze und etablierter Strategien an und lässt diese unberührt. Infolge der Einbindung der internationalen Vorschriften des ausgewogenen Ansatzes in diese Verordnung ist davon auszugehen, dass ein deutlich geringeres Risiko internationaler Rechtsstreitigkeiten besteht für den Fall, dass Luftfahrtunternehmen aus Drittländern von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen betroffen sein sollten.

Geänderter Text

(4) In der EntschlieÙung A33/7 der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) wird für den Lärmschutz der Begriff des „ausgewogenen Ansatzes“ eingeführt und eine einheitliche Methode zur Bekämpfung des Fluglärms festgelegt. **Durch die vorliegende Verordnung wird dieser Ansatz ergänzt, um viele der schädlichen Auswirkungen der zivilen Luftfahrt auf die Umwelt zu verringern, unter anderem durch die Anwendung folgender integrierter Maßnahmen: technischer Fortschritt, geeignete betriebliche Verfahren, angemessene Organisation des Flugverkehrs und geeignete Nutzung von Verfahren zur Flughafenplanung, Planungsmaßnahmen und Steuerung der Flächennutzung.** Der „ausgewogene Ansatz“ **beinhaltet vier Hauptelemente: Verringerung der Lärmemissionen an der Quelle; Planung und Verwaltung der Flächennutzung; betriebliche Verfahren zur Lärminderung und lärmbedingte Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge.** Diese Grundsätze sollten weiterhin das Fundament für Lärmschutzvorschriften im Luftverkehr als globaler Wirtschaftsbranche bilden. Der ausgewogene Ansatz erkennt den Wert einschlägiger rechtlicher Verpflichtungen,

bestehender Vereinbarungen, geltender Gesetze und etablierter Strategien an und lässt diese unberührt. Infolge der Einbindung der internationalen Vorschriften des ausgewogenen Ansatzes in diese Verordnung ist davon auszugehen, dass ein deutlich geringeres Risiko **nationaler und** internationaler Rechtsstreitigkeiten besteht für den Fall, dass Luftfahrtunternehmen aus Drittländern von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen betroffen sein sollten.

Begründung

Diese Änderung bietet einen besseren Rahmen für Artikel 4 der vorliegenden Verordnung. Auch wenn die vorherige Richtlinie aus Anlass eines internationalen Konflikts zustande kam, soll darauf hingewiesen werden, dass Konflikte im Zusammenhang mit der Lärmbekämpfung heute weitgehend vor nationalen Gerichten beigelegt werden.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) In dem Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an EU-Flughäfen wird darauf hingewiesen, dass in der Richtlinie die Verteilung der Zuständigkeiten und die genauen Rechte und Pflichten der Betroffenen während des Lärmbewertungsprozesses präzisiert werden müssen, um sicherzustellen, dass zur Erreichung der Lärminderungsziele **kosteneffiziente** Maßnahmen ergriffen werden.

Geänderter Text

(5) In dem Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an EU-Flughäfen wird darauf hingewiesen, dass in der Richtlinie die Verteilung der Zuständigkeiten und die genauen Rechte und Pflichten der Betroffenen während des Lärmbewertungsprozesses präzisiert werden müssen, um sicherzustellen, dass zur Erreichung der Lärminderungsziele **wirksame** Maßnahmen **auf der Grundlage des wirtschaftlichen und ökologischen Kosten-Nutzen-Verhältnisses** ergriffen werden.

Begründung

Mit seinem derzeitigen Wortlaut stützt sich der Vorschlag der Kommission zu sehr auf die Begriffe der wirtschaftlichen Kosteneffizienz. In diesem Fall müssen bei jeder Kosten-Nutzen-

Bewertung die wirtschaftlichen Auswirkungen ebenso gewichtet werden wie die ökologischen, einschließlich der Gesundheit der Anwohner.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

*(6) Die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf **einzelnen** Flughäfen in der Union durch die Mitgliedstaaten **führt zu Kapazitätseinschränkungen, kann aber zu einer Verbesserung der Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen beitragen. Die ineffiziente Nutzung der vorhandenen Kapazitäten kann jedoch Wettbewerbsverzerrungen zur Folge haben oder die Effizienz des gesamten Luftverkehrsnetzes in der Union beeinträchtigen. Da die Ziele auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und sich deshalb besser durch die Union mittels harmonisierter Regeln für die Einführung von Betriebsbeschränkungen als Teil des Lärminderungsprozesses verwirklichen lassen, darf die Union gemäß dem in Artikel 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union verankerten Subsidiaritätsprinzip Vorschriften erlassen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus. Eine solche harmonisierte Methode legt keine Zielwerte für Lärmpegel fest, die weiterhin von der Richtlinie 2002/49/EG oder anderen europäischen, nationalen oder örtlich geltenden Vorschriften abhängen, noch wird damit der konkreten Auswahl von Maßnahmen vorgegriffen.***

Geänderter Text

*(6) Die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen in der Union durch die Mitgliedstaaten **sollte auf Einzelfallbasis erfolgen. Ein undifferenziertes Einheitskonzept ist nicht angemessen, da kein Flughafen so ist wie der andere. Es ist wichtig, dass lokale Zielwerte festgelegt werden, bei deren Auswahl Interessengruppen eine Schlüsselrolle spielen.***

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen in der Union durch die Mitgliedstaaten führt zu Kapazitätseinschränkungen, kann aber zu einer Verbesserung der Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen beitragen. Die ineffiziente Nutzung der vorhandenen Kapazitäten kann jedoch Wettbewerbsverzerrungen zur Folge haben oder die Effizienz des gesamten Luftverkehrsnetzes in der Union beeinträchtigen. Da die Ziele auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und sich deshalb besser durch die Union mittels harmonisierter Regeln für die Einführung von Betriebsbeschränkungen als Teil des Lärminderungsprozesses verwirklichen lassen, darf die Union gemäß dem in Artikel 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union verankerten Subsidiaritätsprinzip Vorschriften erlassen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus. Eine solche harmonisierte Methode legt keine Zielwerte für Lärmpegel fest, die weiterhin von der Richtlinie 2002/49/EG oder anderen europäischen, nationalen oder örtlich geltenden Vorschriften abhängen, noch wird damit der konkreten Auswahl von Maßnahmen vorgegriffen.

Geänderter Text

(6) Die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen in der Union durch die Mitgliedstaaten führt zwar zu Kapazitätseinschränkungen, kann **und sollte** aber zu einer Verbesserung der Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen beitragen. Die ineffiziente Nutzung der vorhandenen Kapazitäten **in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis** kann jedoch Wettbewerbsverzerrungen zur Folge haben oder die Effizienz des gesamten Luftverkehrsnetzes in der Union beeinträchtigen. Da die Ziele auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und sich deshalb besser durch die Union mittels harmonisierter Regeln für die Einführung von Betriebsbeschränkungen als Teil des Lärminderungsprozesses verwirklichen lassen, darf die Union gemäß dem in Artikel 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union verankerten Subsidiaritätsprinzip Vorschriften erlassen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus. Eine solche harmonisierte Methode legt keine Zielwerte für Lärmpegel fest, die weiterhin von der Richtlinie 2002/49/EG oder anderen europäischen, nationalen oder örtlich geltenden Vorschriften abhängen, noch wird damit der konkreten Auswahl von Maßnahmen vorgegriffen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Im letzten Bericht über die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG weist die Kommission darauf hin, dass die Mitgliedstaaten sehr unterschiedliche Schwerpunkte sowie unterschiedlich ehrgeizige Zielsetzungen in Bezug auf die Schwellenwerte bzw. Ziele für die Lärmemission eingeführt haben; über die Harmonisierung der in dieser Verordnung vorgeschlagenen Vorschriften für Betriebseinschränkungen hinaus muss die Union erwägen, unionsweite Normen für die Harmonisierung der Grenzwerte für die Lärmimmission und -emission für Flughäfen anzunehmen.

Begründung

Gemäß der Richtlinie 2002/49/EG müssen die Mitgliedstaaten die Grenzwerte in ihren nationalen Aktionsplänen festlegen. Künftig sollte die EU angesichts der in den letzten Jahren verzeichneten Zunahme des Flugverkehrs und im Sinne der Kohärenz mit der vorliegenden Verordnung erwägen, auf Gemeinschaftsebene Rechtsvorschriften über Grenzwerte für große Flughäfen zu erlassen, wobei die Flughäfen nach erfassten Flugbewegungen in Kategorien eingeteilt werden sollten. Auf diese Weise ließen sich Wettbewerbsverzerrungen vermeiden, die durch die Umleitung von Flugzeugen an Flughäfen mit weniger strengen Vorschriften entstehen könnten. .

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6b) In dem oben erwähnten Bericht über die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG weist die Kommission außerdem darauf hin, dass bei den Grenzwerten, Schwellenwerten und Richtwerten zu

große Unterschiede bestehen und dass es sachdienlich wäre, diese Grenzwerte auf Grundlage der Bewertungen der WHO festzulegen.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6c) 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 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(7) Lärmbewertungen müssen 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 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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.

entfällt

Begründung

Der von der Kommission vorgelegte Entwurf scheint in erster Linie darauf ausgerichtet zu sein, die Ziele auf möglichst wirtschaftliche Weise zu erreichen. In bestimmten Fällen können die Maßnahmen, mit denen die Gesundheit der Anwohner und die Nachhaltigkeit der Flughäfen sichergestellt werden sollen, jedoch nicht preislich bewertet werden. Außerdem ist zu bedenken, dass die nachteiligen Auswirkungen, die durch Gesundheitsprobleme entstehen können, auch direkte oder indirekte Kosten nach sich ziehen.

Änderungsantrag 12

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 **entsprechend 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.

Dazu gehören auch das Monitoring neuester Techniken 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 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Durch eine Zentralisierung lärmbezogener Informationen ließe sich der Verwaltungsaufwand sowohl für die Luftfahrzeug- als auch die Flughafenbetreiber erheblich reduzieren. Informationen dieser Art werden derzeit von den einzelnen Flughäfen bereitgestellt und verwaltet. Zu Betriebszwecken müssen ihnen diese Daten zur Verfügung gestellt werden. Die Datenbank über Lärmschutzzertifizierung der Europäischen

Geänderter Text

(12) Durch eine Zentralisierung lärmbezogener Informationen ließe sich der Verwaltungsaufwand sowohl für die Luftfahrzeug- als auch die Flughafenbetreiber erheblich reduzieren. Informationen dieser Art werden derzeit von den einzelnen Flughäfen bereitgestellt und verwaltet. Zu Betriebszwecken müssen ihnen diese Daten zur Verfügung gestellt werden, **sowie auf Antrag den anderen Interessengruppen.** Die Datenbank über

Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „die Agentur“) sollte als Validierungsinstrument für die auf die einzelnen Flüge bezogenen Daten der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) verwendet werden. Bereits jetzt werden diese Daten systematisch für die zentrale Verkehrsflussregelung angefordert, bedürfen jedoch für die Zwecke dieser Verordnung und die leistungsbezogene Regulierung im Flugverkehrsmanagement einer Spezifizierung. Durch einen guten Zugang zu validierten Modellierungsdaten dürfte sich die Qualität der Kartierung von Lärmkonturen einzelner Flughäfen sowie strategischer Kartierungen verbessern.

Lärmschutzzertifizierung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „die Agentur“) sollte als Validierungsinstrument für die auf die einzelnen Flüge bezogenen Daten der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) verwendet werden. Bereits jetzt werden diese Daten systematisch für die zentrale Verkehrsflussregelung angefordert, bedürfen jedoch für die Zwecke dieser Verordnung und die leistungsbezogene Regulierung im Flugverkehrsmanagement einer Spezifizierung. Durch einen guten Zugang zu validierten Modellierungsdaten dürfte sich die Qualität der Kartierung von Lärmkonturen einzelner Flughäfen sowie strategischer Kartierungen verbessern.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) In der Richtlinie 2011/92/EG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten ist bereits eine umfassende Prüfung von Flughafenprojekten vorgeschrieben, die eine Lärminderung einschließen. Es ist davon auszugehen, dass damit die Prüfungsvorschriften der Richtlinie 2002/49/EG und der vorliegenden Verordnung, insbesondere bei Projekten zum Ausbau der Flughafeninfrastruktur, zum Teil erfüllt werden. Der Ausbau dieser Infrastruktur sollte im Hinblick auf eine langfristig tragbare Entwicklung des Luftverkehrs erleichtert werden.

Begründung

Die Erwägungsgründe Nr. 13 und 17 der vorherigen, aufzuhebenden Richtlinie werden aufgegriffen, da es im Zusammenhang mit der möglichen Einführung von

Betriebsbeschränkungen von wesentlicher Bedeutung ist, dass die Vorschriften der UVP-Richtlinie berücksichtigt werden, insbesondere bei Flughafenerweiterungen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 16

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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;

(a) Erleichterung der Erreichung bestimmter Lärminderungsziele **für jeden** einzelnen **Flughafen**, wie sie in Vorschriften der Union sowie nationalen und lokal geltenden Vorschriften festgelegt sind, sowie Beurteilung ihrer Interdependenz mit **wirtschaftlichen, sozialen und** anderen Umweltzielen;

Änderungsantrag 17

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Auswahl der **kosteneffizientesten** Lärminderungsmaßnahmen im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz, um eine

(b) Auswahl der **effizientesten** Lärminderungsmaßnahmen, **die sowohl die gesundheitlichen als auch die**

langfristig tragbare Entwicklung der Kapazität des Flughafen- und des Flugverkehrsmanagementnetzes unter Betrachtung des gesamten Flugwegs („Gate to Gate“) zu erreichen.

wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigen, 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 18

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) Sicherstellung von Transparenz bei der Durchführung von Konsultationen und bei Beteiligungsprozessen mit Interessengruppen, auch durch die Verwendung innovativer Online-Datenverarbeitungssysteme, die die Übermittlung von Umweltdaten und -informationen ermöglichen und die der Öffentlichkeit die Möglichkeit geben, Kritik zu äußern, um die größtmögliche Transparenz zu erreichen, gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten¹.

¹ ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) ‚ausgewogener Ansatz‘ eine Methode, bei der die möglichen Maßnahmen, insbesondere Reduzierung des Fluglärms

(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**;

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 sowohl der Gesundheitsaspekte als auch der wirtschaftlichen Aspekte** zu **verringern**, um die **Gesundheit der in den angrenzenden Gebieten lebenden Menschen zu schützen**;

Begründung

Der von der Kommission vorgelegte Entwurf scheint in erster Linie darauf ausgerichtet zu sein, die Ziele auf möglichst wirtschaftliche Weise zu erreichen. In bestimmten Fällen können die Maßnahmen, mit denen die Gesundheit der Anwohner und die Nachhaltigkeit der Flughäfen sichergestellt werden sollen, jedoch nicht preislich bewertet werden.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) „Interessengruppen“ natürliche oder juristische Personen, die von der Einführung bzw. Nichteinführung von Lärminderungsmaßnahmen, einschließlich Betriebsbeschränkungen, betroffen sind oder betroffen sein können oder die dadurch einen Nutzen haben können oder die ein berechtigtes Interesse an der Einführung dieser Maßnahmen haben;

Begründung

Durch diese Änderung wird die Definition von „Interessengruppen“ in angepasster Form aus der vorherigen Richtlinie übernommen. Sie muss Teil der Begriffsbestimmungen bleiben, um die Transparenz sowie die Beteiligung der Interessengruppen an der Entscheidungsfindung besser zu gewährleisten. Da in Artikel 5 konkrete Maßnahmen für die Interessengruppen festgelegt werden, muss Artikel 2 auch eine Definition dieser Gruppen enthalten.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Durch die Benennung einer Vermittlungsstelle, die vor einem Rechtsverfahren tätig wird, könnte vermieden werden, dass im Falle des Erlasses oder Nichterlasses von Betriebsbeschränkungen die Gerichte befasst werden.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – title

Vorschlag der Kommission

Zuständige Behörden

Geänderter Text

Zuständige Behörden, **Anhörung und Recht auf Einlegung eines Rechtsbehelfes**

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Vor Erlass einer Betriebsbeschränkung werden die Betroffenen im Rahmen eines Konsultationsverfahrens angehört.

Begründung

Während der Verordnungsvorschlag aus der Richtlinie 2002/30/EG die Konstruktion der für den Erlass von Betriebsbeschränkungen zuständigen Behörde und der unabhängigen Beschwerdestelle übernimmt, fehlen die Anhörungspflicht und die Regelung, dass gegen den

Erlass einer Betriebsbeschränkung Rechtsbehelfe eingelegt werden können. Damit entsteht der Eindruck, dass an die Stelle der verwaltungsgerichtlichen Überprüfung ausschließlich ein Beschwerdeverfahren gesetzt werden soll.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3b. Die Mitgliedstaaten gewährleisten das Recht, gegen die von der zuständigen Behörde getroffenen Maßnahmen gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren Rechtsbehelfe einzulegen.

Begründung

Während der Verordnungsvorschlag aus der Richtlinie 2002/30/EG die Konstruktion der für den Erlass von Betriebsbeschränkungen zuständigen Behörde und der unabhängigen Beschwerdestelle übernimmt, fehlen die Anhörungspflicht und die Regelung, dass gegen den Erlass einer Betriebsbeschränkung Rechtsbehelfe eingelegt werden können. Damit entsteht der Eindruck, dass an die Stelle der verwaltungsgerichtlichen Überprüfung ausschließlich ein Beschwerdeverfahren gesetzt werden soll.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(c) ermitteln sie Möglichkeiten zur Minderung der Lärmauswirkungen;

(c) ermitteln sie Möglichkeiten zur Minderung der Lärmauswirkungen, ***wozu auch die bessere Ausnutzung der vorhandenen Zeitnischen durch größeres Fluggerät, die Reduzierung von Zeitnischen ausfüllendem unwirtschaftlichem Zubringerverkehr und mehr Point-to-Point-Verkehr zur Reduzierung von Zubringerflügen mit kleinem Fluggerät gehören;***

Änderungsantrag 26

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) evaluieren sie die voraussichtliche **Effizienz** der möglichen Maßnahmen **im Hinblick auf das festgelegte Umweltziel**;

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – title

Vorschlag der Kommission

Zuständige Behörden

Geänderter Text

Zuständige Behörden, **Anhörung und Recht auf Einlegung eines Rechtsbehelfes**

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Unterabsatz 1a (neu) (nicht nummeriert)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

können sie, wenn sie es für sachdienlich halten, wirtschaftliche Anreize schaffen, damit Unternehmen bereits vor den festgelegten Fristen weniger lärmverursachende Luftfahrzeuge verwenden;

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Bei der Ergreifung von **Lärmminderungsmaßnahmen** berücksichtigen die Mitgliedstaaten folgende mögliche Maßnahmen, um die **kosteneffizienteste** Kombination zu

Geänderter Text

2. Bei der Ergreifung von **Maßnahmen zur Verringerung der Lärmauswirkungen auf die Umgebung** berücksichtigen die Mitgliedstaaten folgende mögliche Maßnahmen, um die **wirksamste**

bestimmen:

Kombination *sowie die Reihenfolge oder Priorität ihrer Anwendung in jedem konkreten Fall* zu bestimmen:

Begründung

Die Entscheidung, eine bestimmte Art von Betriebsbeschränkung zu erlassen, muss ausreichend begründet sein.

Änderungsantrag 30

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

(b) Planung und Verwaltung der
Flächennutzung

Geänderter Text

(b) Planung und Verwaltung der
Flächennutzung, *insbesondere*
*- die Möglichkeit, in der Umgebung der
Flughäfen Zonen zu bestimmen, in denen
die in den nationalen Aktionsplänen
festgelegten Lärmgrenzwerte nicht
überschritten werden dürfen;*
*- die Möglichkeit,
Raumplanungsmaßnahmen einzuführen,
wie zum Beispiel Beschränkungen der
Neubebauung;*

Begründung

Die Raumplanung fällt zwar nicht in die Zuständigkeit der Gemeinschaft, in der Verordnung können jedoch diesbezügliche Empfehlungen an die Mitgliedstaaten ausgesprochen werden.

Änderungsantrag 31

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c**

Vorschlag der Kommission

(c) betriebliche Verfahren zur
Lärminderung

Geänderter Text

(c) betriebliche Verfahren zur
Lärminderung, *einschließlich der
Führung der An- und Abflugrouten*

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

(d) Betriebsbeschränkungen, **jedoch nicht als erstes Mittel**.

Geänderter Text

(d) Betriebsbeschränkungen, **wenn notwendig**.

Begründung

Das übergeordnete Ziel dieser Verordnung besteht darin, die Nachhaltigkeit von Flughafeneinrichtungen sicherzustellen und die Gesundheit der Anwohner zu schützen. Mit diesem Wortlaut wird dieses Ziel deutlich gemacht.

Änderungsantrag 33

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 Luftfahrzeugmuster, Start- und Landebahnnutzung, **Flugroute** und/oder Zeitraum differenzieren.

Änderungsantrag 34

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

Geänderter Text

5. Die aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen oder Maßnahmenpakete für einen bestimmten Flughafen sind nicht restriktiver, als es **zur Erfüllung der Bedingungen in den WHO-Richtlinien für Nachtlärm für Europa** und zur Erreichung der für diesen Flughafen festgelegten **gesundheitsbezogenen Ziele und**

des Luftfahrzeugbetreibers, dar.

Umweltziele *sowie die Entwicklung der von ihm abgedeckten Region* notwendig ist. Betriebsbeschränkungen stellen keine Diskriminierung, insbesondere aufgrund der Nationalität, Identität oder Tätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers, dar.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 *sowie im Zuständigkeitsbereich der technischen Vertreter der von dem Lärm betroffenen lokalen Verwaltungen* liegen, und dass die Interdependenz von Lärminderungs- und Emissionssenkungsmaßnahmen angemessen berücksichtigt wird. Die Mitglieder dieses Forums für technische Zusammenarbeit konsultieren regelmäßig die **anderen Interessengruppen** und erteilen den zuständigen Behörden technische Auskünfte und Ratschläge über Lärminderungsmaßnahmen. **In diesem Forum werden planerische, technische und organisatorische Maßnahmen zur Lärminderung und Emissionsabsenkung beraten.**

Begründung

Da viele lokale Verwaltungen Fachleute beschäftigen, die auf Lärmbekämpfung und Raumplanung spezialisiert sind, sollten diese Vertreter die Möglichkeit haben, sich an der Arbeit des technischen Forums zu beteiligen. Darüber hinaus sind Betroffenenvereinigungen und Anwohnervertreter nicht in allen Fällen gleichzusetzen. Eine Betroffenenvereinigung kann, im Gegensatz zu einer Anwohnervereinigung, an eine Organisation auf nationaler oder europäischer Ebene angegliedert sein und die Erfahrung ihrer Experten in Bezug auf

Beteiligungs- und Konsultationsprozesse bezüglich Lärmbewertungen einbringen. Mit dieser Änderung wird der häufigen Kritik Rechnung getragen, dass die vom Fluglärm Betroffenen nur am Rande und dann auch noch von den Interessenvertretungen der Luftverkehrswirtschaft konsultiert werden.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

5. Die **Wirksamkeit vorstehend genannter** neuer Maßnahmen 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.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

6. Die zuständigen Behörden **beziehen die Interessengruppen** rechtzeitig und in fundierter Weise **ein** und gewährleisten dabei Offenheit und Transparenz hinsichtlich der Daten und der Berechnungsmethodik. Die Interessengruppen haben mindestens **vier** Monate Zeit zur Stellungnahme, bevor die neuen Maßnahmen erlassen werden.

Führen die Maßnahmen zu weitreichenden Änderungen oder Ausdehnungen, wie zum Beispiel im Fall der in Artikel 4 Nummer 2b beschriebenen Maßnahmen, haben die Interessengruppen neun Monate Zeit zur Stellungnahme, bevor die neuen

Maßnahmen erlassen werden.

Zu den Interessengruppen gehören,
zusätzlich zu den Angaben in Artikel 2,
mindestens

Begründung

Die Rolle der Gebietsvertreter, Betroffenenvereinigungen und anderer Interessengruppen kann nicht auf eine reine Konsultation beschränkt sein, sondern es muss ihre tatsächliche Beteiligung gefördert werden. Darüber hinaus können drei Monate für die Analyse und Annahme neuer Maßnahmen als zu kurz angesehen werden, wenn die Maßnahmen Änderungen am Betriebsablauf eines Flughafens mit sich bringen können. Bei weitreichenden Maßnahmen sollte die Frist mindestens neun Monate betragen.

Änderungsantrag 38

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 6 – Buchstabe a**

Vorschlag der Kommission

(a) die Vertreter der vom Fluglärm betroffenen Flughafenanwohner;

Geänderter Text

(a) die Vertreter der vom Fluglärm betroffenen Flughafenanwohner **sowie die Betroffenenvereinigungen**;

Begründung

Betroffenenvereinigungen und Anwohnervereineer sind nicht in allen Fällen gleichzusetzen. Eine Betroffenenvereinigung kann, im Gegensatz zu einer Anwohnervereinigung, an eine Organisation auf nationaler oder europäischer Ebene angegliedert sein und die Erfahrung ihrer Experten in Bezug auf Beteiligungs- und Konsultationsprozesse bezüglich Lärmbewertungen einbringen.

Änderungsantrag 39

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 6 – Buchstabe a a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) die Vertreter lokaler Unternehmen, regionaler und lokaler Behörden, öffentlicher sowie privater Interessengruppen und in der Umgebung des Flughafens ansässige Unternehmen, deren Betrieb durch den Flugverkehr und

den Flughafenbetrieb betroffen ist;

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 7

Vorschlag 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 Flughafenanwohnern regelmäßig** zur Verfügung gestellt werden.

Geänderter Text

7. 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, **so dass die Flughafenanwohner und andere Interessengruppen frei darauf zugreifen können.**

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 7 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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 Auswirkungen auf die Umwelt oder Lärmauswirkungen haben können.

Begründung

Kommt es zu häufig zu Abweichungen von Flugrouten, erhöht dies die in den strategischen Lärmkarten vorhergesagten Lärmauswirkungen erheblich. Derzeit erhalten nicht alle Interessengruppen diese Art von Informationen, obwohl sie im Sinne der Transparenz bekannt

gemacht werden sollten, um Missbrauch zu verhindern, der direkt zur Zunahme der Lärmauswirkung beiträgt.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass die Betreiber von Flughafeneinrichtungen computergesteuerte Systeme für die Lärmmessung an verschiedenen Orten nahe der Flugrouten der Luftfahrzeuge einrichten, die Auswirkungen auf die Anwohner haben oder haben können. Diese Daten sind über Internet zugänglich.

Begründung

Ein konkretes Beispiel für die Anwendung dieses Systems am Flughafen von Barcelona ist hier zu sehen: <http://bcn331.webtrak-lochard.com>

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Die Daten werden in einer zentralen Datenbank gespeichert und den zuständigen Behörden, Luftfahrzeugbetreibern, Flugsicherungsorganisationen und Flughafenbetreibern zu Betriebszwecken zur Verfügung gestellt.

4. Die Daten werden in einer zentralen Datenbank ***mindestens fünf Jahre lang*** gespeichert und den zuständigen Behörden, Luftfahrzeugbetreibern, Flugsicherungsorganisationen und Flughafenbetreibern zu Betriebszwecken zur Verfügung gestellt. ***Andere Interessengruppen gemäß den Artikeln 2 und 5 erhalten auf Antrag Zugang zu diesen Informationen.***

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 **das Kosten-Nutzen-Verhältnis** der einzelnen erwogenen Maßnahmen und gegebenenfalls ihre grenzübergreifenden Auswirkungen beschrieben werden.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 7 a

Derzeitige Betriebsbeschränkungen

Die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung gelten nicht für Betriebsbeschränkungen, die bei ihrem Inkrafttreten bereits bestehen.

Begründung

Ein Teil von Artikel 7 der vorherigen Richtlinie wird übernommen. Wie von der ICAO in ihrer Entschliessung A 33/7 festgelegt, gilt die Auffassung, dass Betriebsbeschränkungen, die bei Inkrafttreten neuer Rechtsvorschriften bereits in Kraft sind, gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2002/30/EG eingeführt wurden und deshalb nicht überprüft werden müssen.

Entspricht eine bereits bestehende Betriebsbeschränkung nicht der neuen Verordnung, wird dieser Konflikt durch Anwendung von Artikel 10 gelöst.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 8

entfällt

Entwicklungsländer

1. Die zuständigen Behörden können knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge, die in Entwicklungsländern zugelassen sind, von Lärminderungsmaßnahmen ausnehmen, sofern diese Luftfahrzeuge

(e) über ein Lärmzeugnis verfügen, das die Einhaltung der Höchstwerte gemäß Band I Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago bescheinigt,

(f) in den fünf Jahren vor Inkrafttreten dieser Verordnung in der Union betrieben wurden, in dem Register des betreffenden Entwicklungslands eingetragen waren und weiterhin von einer in diesem Entwicklungsland ansässigen natürlichen oder juristischen Person betrieben werden.

2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission über die von ihnen nach Absatz 1 gewährten Ausnahmen.

Änderungsantrag 47

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) Luftfahrzeuge für humanitäre

Einsätze

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Kontrollbefugnis

***Befugnis zur Prüfung und zur Abgabe
von Empfehlungen***

Begründung

Der Verfasser begrüßt, dass die Kommission einschreiten kann, indem sie einen konkreten Fall einer Betriebsbeschränkung prüft und einem Mitgliedstaat die beste Vorgehensweise vorschlägt, jedoch erachtet er es nicht als angemessen, der Kommission die in Artikel 10 (Kontrollbefugnis) genannte Zuständigkeit für die „Kontrolle“ zu übertragen.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Indizes – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Fluglärmauswirkungen werden mindestens in Form der Indizes Lden **und** Lnight gemäß ihrer Definition und Berechnung in Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG beschrieben.

1. Fluglärmauswirkungen werden mindestens in Form der Indizes Lden, Lnight **und L_{Amax}** gemäß ihrer Definition und Berechnung in Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG beschrieben. ***Dafür werden verschiedene aussagekräftige Flugverkehrstage des betreffenden Flughafens als Referenz verwendet.***

Begründung

The problem with using only Lden and Lnight indicators is that the noise energy peaks caused by an aircraft passing overhead are diluted in the time when no aircraft are passing, so that the nuisance caused by such an abrupt surge of energy is not described by the indicator. The L_{Amax} indicator, on the other hand, reflects the increase in energy contrasted with the background noise and does not dilute the overall result in the minutes when no aircraft are

passing overhead. Measurements should, furthermore, be taken on significant days so that the total annual average can take the readings for the busiest air traffic days into account.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Informationen zur Lärmbekämpfung – Nummer 1.1

Vorschlag der Kommission

1.1. Beschreibung des Flughafens, darunter Angaben über **Größe**, Lage, Umgebung, Flugverkehrsaufkommen und Verkehrsmix.

Geänderter Text

1.1. Beschreibung des Flughafens, darunter Angaben über **Kapazität**, Lage, Umgebung, **sensible Gebiete (Schulen, Bildungs-, Kultur- und Sporteinrichtungen, Krankenhauseinrichtungen, Altenwohnheime, die sich in der Nähe des Flughafens befinden oder von den An- und Abflugrouten betroffen sind)** Flugverkehrsaufkommen und Verkehrsmix **sowie mögliche spezifische und kumulative Faktoren für Auswirkungen und Risiken bezüglich der Lärmwerte, unter Berücksichtigung der lokalen Bedingungen und der Umweltbedingungen.**

Begründung

Raumplanung und Raumordnung sind genauso wichtig wie die Planung und Verwaltung der Flugverkehrsinfrastruktur heute und in der Zukunft sowie deren Funktionsweise, da sie entscheidend sind für die Lärmauswirkung auf die Menschen in der Nähe des Flughafens.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Informationen zur Lärmbekämpfung – Nummer 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

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 den Vorgaben in Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG erfolgt.**

Begründung

Einer der Punkte, an denen sich in den laufenden Gerichtsprozessen in den einzelnen Mitgliedstaaten die größten Konflikte entzünden, ist die Diskrepanz der Ergebnisse in Abhängigkeit von der Methode der Datenerhebung für die Schätzungen. Daher sollte das derzeitige Verzeichnis dieselben Bewertungsverfahren befolgen wie die Richtlinie über Umgebungslärm.

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Informationen zur Lärmbekämpfung – Nummer 1.4.3

Vorschlag der Kommission

1.4.3. Bezüglich betrieblicher Lärminderungsverfahren, ***soweit sie die Kapazität des Flughafens nicht einschränken:***

Geänderter Text

1.4.3. Bezüglich betrieblicher Lärminderungsverfahren:

Begründung

Diese Verordnung hat nicht das alleinige Ziel, die mit dem Flugverkehr zusammenhängende Wirtschaftstätigkeit zu schützen, sondern es geht darum, sicherzustellen, dass diese Tätigkeit auf ausgewogene und nachhaltige Weise stattfindet, damit sie sich nicht auf die Gesundheit der Menschen in der Umgebung von Flughäfen auswirkt.

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Informationen zur Lärmbekämpfung – Nummer 1.4a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1.4a. Eine ausführliche Beschreibung des Verhältnisses zu und der Konsultationen mit den Interessengruppen sowie der von ihnen vorgelegten Berichte und Mitteilungen.

Begründung

Das vorliegende Verzeichnis, mit dem die bestehenden Mängel ermittelt werden, muss einen Verweis auf die Aussagen enthalten, die von den verschiedenen Interessengruppen gemacht wurden.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Informationen zur Lärmbekämpfung – Nummer 1.4b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1.4b. Eine Auflistung der in jedem Jahr gemäß Artikel 8 und 9 gewährten Ausnahmeregelungen.

Begründung

Im Sinne der Transparenz und um dem möglichen Missbrauch der Vorschrift vorzubeugen, ist es sinnvoll, dass die Auflistung diese Art von Information enthält.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Informationen zur Lärmbekämpfung – Nummer 2.1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

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.**

Begründung

Hiermit sollen die in der Verordnung und der Richtlinie 49/2002/EG genannten Ziele verdeutlicht werden, das heißt, Erweiterungen der Kapazität oder ein Ausbau der Infrastruktur oder Änderungen der Funktionsweise eines Flughafens müssen mit neuen Maßnahmen zur Vereinbarkeit und zur Verringerung der Lärmauswirkungen einhergehen. Diese Maßnahmen müssen im Voraus eingeführt werden.

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Informationen zur Lärmbekämpfung – Nummer 2.3

Vorschlag der Kommission

2.3 Beschreibung der Auswirkungen auf die Lärmsituation ohne weitere Maßnahmen sowie der bereits zur **Verbesserung** der **Lärmsituation** im selben Zeitraum geplanten Maßnahmen.

Geänderter Text

Beschreibung der Auswirkungen auf die Lärmsituation **und die Zahl der betroffenen Menschen** ohne weitere Maßnahmen sowie der bereits zur **Verringerung** der **Lärmauswirkungen** im selben Zeitraum geplanten Maßnahmen.

Begründung

In der spanischen Fassung der vorherigen Richtlinie wird das Wort „minimizar“ verwendet. Mit dieser Änderung spricht sich der Verfasser dafür aus, in der spanischen Fassung der Verordnung nun ebenfalls dieses Wort zu verwenden.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Informationen zur Lärmbekämpfung – Nummer 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

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Titel

Vorschlag der Kommission

Bewertung *der Kosteneffizienz*
lärmbedingter Betriebsbeschränkungen

Geänderter Text

Bewertung *des Kosten-Nutzen-
Verhältnisses* lärmbedingter
Betriebsbeschränkungen

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Bewertung *des Kosten-Nutzen-
Verhältnisses* von geplanten lärmbedingten
Betriebsbeschränkungen erfolgt unter
weitestgehender Berücksichtigung
folgender quantifizierbarer Faktoren:

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Nummerierung

Vorschlag der Kommission

- 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

- 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.

***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.

5) Gesundheit und Sicherheit der Flughafenanwohner;

6) Umweltverträglichkeit, einschließlich der Interdependenz von Lärm und Emissionen;

7) direkte und indirekte Auswirkungen sowie Katalysatoreffekte auf die Beschäftigung.

Begründung

Bei der Bewertung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses müssen so wichtige Aspekte wie die Gesundheit und Sicherheit der Anwohner oder die Umweltverträglichkeit in gleichem Maße berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Absatz 1 – Nummer 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a) lärmbedingte Wertveränderungen von Immobilien;

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Absatz 1 – Nummer 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4b) Auswirkungen auf die Standortkriterien in der Umgebung von Flughäfen;

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Absatz 1 – Nummer 4 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4c) Einflüsse auf die Arbeitsbedingungen

auf den Flughäfen;

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 4 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4d) Auswirkungen auf den Straßen- und Schienenverkehr;

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 4 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4e) Auswirkungen auf die externen Kosten;

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 2 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3) direkte und indirekte Auswirkungen **sowie Katalysatoreffekte** auf die Beschäftigung.

3) direkte und indirekte Auswirkungen auf die Beschäftigung, **insbesondere in den vom Flugverkehr betroffenen Sektoren.**

Begründung

Mit der Verwendung des Wortes „Katalysator“ können nur positive Beschäftigungseffekt in die Bewertung eingehen. In die Kosteneffizienzbetrachtung sollten jedoch auch die negativen Effekte einer Kapazitätsausweitung einbezogen werden. Die Verwendung des neutralen Begriffs „Effekte“ lässt beides zu.

VERFAHREN

Titel	Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes	
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD)	
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.12.2011	
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 15.12.2011	
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Andres Perello Rodriguez 12.1.2012	
Prüfung im Ausschuss	21.6.2012	20.9.2012
Datum der Annahme	10.10.2012	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 54	–: 3
	0: 3	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Klaß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zannoni	

VERFAHREN

Titel	Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD)		
Datum der Konsultation des EP	1.12.2011		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.12.2011		
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 15.12.2011		
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Jörg Leichtfried 10.1.2012		
Prüfung im Ausschuss	8.5.2012	18.9.2012	5.11.2012
Datum der Annahme	6.11.2012		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: –: 0:	33 9 2	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Michael Gahler, Petra Kammerevert, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Ramon Tremosa i Balcells, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Patricia van der Kammen		
Datum der Einreichung	21.11.2012		