



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 1.12.2011
KOM(2011) 828 endgültig

2011/0398 (COD)

Vorschlag für

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

{SEK(2011) 1455 endgültig}

{SEK(2011) 1456 endgültig}

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/3240**

Hinweis: Der vollständige Umdruck kann im Ausschussbüro – Zi. 138 - eingesehen und über die Landtags-INFOthek abgerufen werden.

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1. Immer mehr EU-Bürger leiden unter dem von Luftfahrzeugen auf oder in der Nähe von Flughäfen ausgehenden Lärm, insbesondere während der Nacht. Zur Minderung unerwünschter Folgen ist daher eine aktive Lärmbekämpfungsstrategie notwendig. Allerdings müssen dabei die Interessen der betroffenen Bürger und andere Belange sorgfältig gegeneinander abgewogen und die Auswirkungen auf die Kapazität des gesamten Luftverkehrsnetzes gebührend berücksichtigt werden.

Tabelle 1: Prognosen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) über die von Fluglärm betroffenen Menschen in Europa (in Millionen) – ohne grundlegende betriebliche und technische Verbesserungen¹

Geräuschpegel / Jahr	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. Betriebsbeschränkungen können erhebliche Auswirkungen auf den Geschäfts- und den Flugbetrieb haben, da sie den Zugang zu den Flughäfen einschränken. Entscheidungen über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen sollten daher kohärent, durch Fakten untermauert und robust sein, damit sie von allen Beteiligten mitgetragen werden können.
3. Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung von Lärminderungsmaßnahmen auf Flughäfen hat die ICAO mit dem so genannten „ausgewogenen Lärmschutzansatz“ eine Reihe von Grundsätzen und Leitlinien beschlossen, die die ICAO-Vertragsstaaten dazu auffordern,
 - den Fluglärm durch die Auswahl einer aufgrund örtlicher Gegebenheiten optimalen Kombination von Maßnahmen zu mindern, und zwar durch (1) Reduzierung des Lärms an der Quelle (leisere Luftfahrzeuge), (2) optimale Flächennutzung (Flächennutzungsplanung und -verwaltung in der Umgebung von Flughäfen), (3) lärmindernde Betriebsverfahren (besondere Start- und Landebahnen, Strecken oder Verfahren) sowie (4) lärmbedingte Betriebsbeschränkungen (z. B. Nachtflugverbote oder Außerdienststellung lauter Luftfahrzeuge);
 - die kosteneffizienteste Maßnahmenkombination auszuwählen;

¹ Quelle: CAEP/8, Informationspapier 8: ausgedrückt als durchschnittliche Tag-Nacht-Geräuschpegel (DNL) – Baseline-Szenario, ohne grundlegende technische oder betriebliche Verbesserungen, ICAO European Regio.

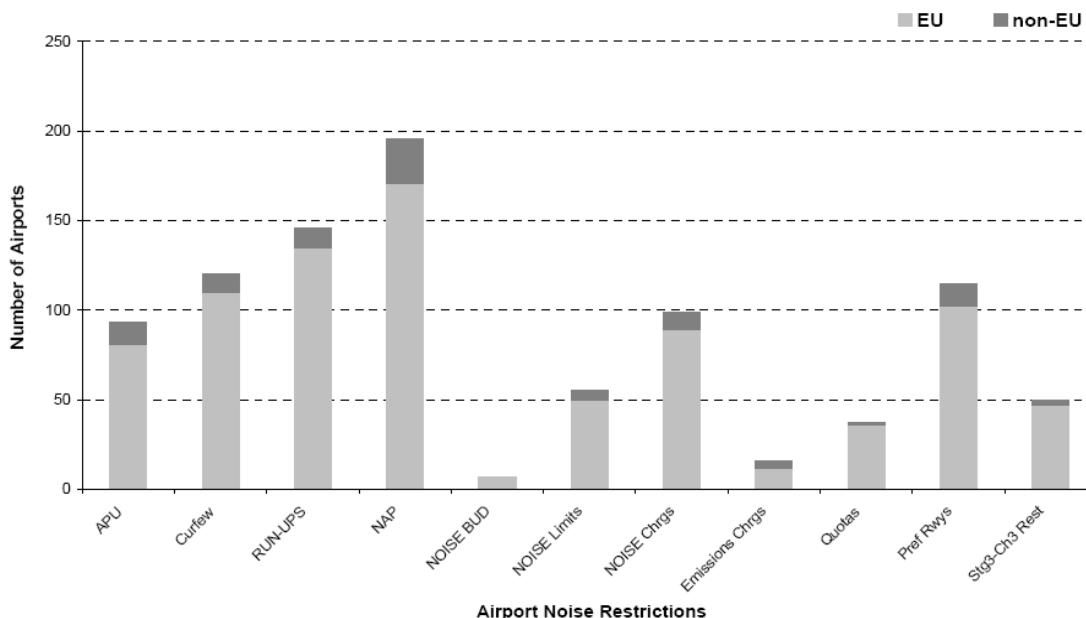
- lärmbedingte Betriebsbeschränkungen nur dann aufzuerlegen, wenn die zuständige Behörde anhand von Studien und Konsultationen feststellen konnte, dass ein Lärmproblem besteht und durch eine Betriebsbeschränkung kosteneffizient gelöst werden kann.
4. Ziel dieser Verordnung ist die einheitliche Anwendung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen im Rahmen des „ausgewogenen Ansatzes“ in der EU, so dass das Risiko internationaler Rechtsstreitigkeiten für den Fall, dass Luftfahrtunternehmen aus Drittländern von Lärminderungsmaßnahmen auf EU-Flughäfen betroffen sind, deutlich reduziert wird. Darüber hinaus werden die zuständigen Behörden besser in der Lage sein, die lautesten Luftfahrzeuge des Flottenbestands außer Dienst zu stellen. Mit der vorgeschlagenen Verordnung wird die Richtlinie 2002/30/EG aufgehoben, durch die es gelang, einen internationalen Rechtsstreit zu beenden und erste Schritte zur Harmonisierung von Lärmbekämpfungsmaßnahmen zu unternehmen, wobei unter anderem auch das Problem der damals lautesten Luftfahrzeuge angegangen wurde. Das Instrument muss allerdings an die aktuellen Erfordernisse des Luftfahrtsystems und das zunehmende Lärmproblem angepasst werden.
 5. Die Verordnung wird für einen robusteren Lärmbewertungsprozess sorgen. Alle Schritte des Bewertungsprozesses werden klar präzisiert, damit der ausgewogene Ansatz unionsweit einheitlicher angewendet werden kann. Der Vorschlag legt jedoch keine Zielwerte für Lärmpegel fest, die weiterhin von nationalen und örtlich geltenden Vorschriften abhängen. Vielmehr soll ein System geschaffen werden, das dazu beiträgt, diese Zielwerte auf kosteneffiziente Weise zu erreichen.
 6. Im Rahmen der ICAO unterstützt die EU aktiv die Entwicklung neuer Lärmnormen für Luftfahrzeuge und investiert durch Rahmenprogramme und das Projekt „Clean Sky“² in neue Technologien. Allerdings liegt die Zuständigkeit für die Flächennutzungsplanung und die zugehörigen Lärmschutz- und Kompensationsprogramme auf nationaler oder kommunaler Ebene.
 7. Lärmmindernde Betriebsverfahren werden in unterschiedlicher Form auf allen Flughäfen angewendet: aus Lärmschutzgründen bevorzugte Strecken (z. B. Überflug der am geringsten besiedelten Gebiete), Schubkraftmanagement (zunehmende Schubleistung führt zu höherem Geräuschpegel, ermöglicht aber auch steilere Steigflüge) oder besondere Maßnahmen am Boden (z. B. spezielle Rollwege bzw. Start- und Landebahnen). Die EU leistet entsprechende Beiträge mit ihren Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum, deren Ziel die Festlegung umweltbezogener Leistungsziele für Flugsicherungsorganisationen ist, sowie den zugehörigen Forschungsprogrammen SESAR und „Clean Sky“.
 8. Abbildung 1 zeigt, dass auf europäischen Flughäfen vorrangig Lärmminderungsverfahren angewendet werden. Häufig gelten daneben aber auch Betriebsbeschränkungen. Auf den 224 untersuchten EU-Flughäfen³ gelten die

² Die gemeinsame Technologieinitiative „Clean Sky“ ist eines der bisher größten europäischen Forschungsprojekte. Das Budget beträgt schätzungsweise 1,6 Mrd. EUR, die im Zeitraum 2008-2013 von der Europäischen Kommission und der Industrie zu gleichen Teilen aufgebracht werden.

³ Die Boeing-Datenbank „Airports with Noise Restrictions“ ist öffentlich zugänglich unter: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Obwohl derzeit nur 69 Flughäfen unter die

folgenden Beschränkungen: 116 mit Sperrstunden⁴, 52 mit Lärnhöchstwerten, 51 mit Beschränkungen für Luftfahrzeuge aufgrund der Kapitel-3-Lärnorm, 38 mit Lärmquoten und 7 mit Lärmbudgets.

Abb. 1: Derzeit bestehende lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen in Europa (EU und Drittländer)



Quelle: Boeing-Datenbank

Anmerkungen

APU: reglementierter Betrieb des Hilfstriebwerks (*Auxiliary Power Unit, APU*) (zum Start der Haupttriebwerke)

NAP: Lärmaktionsplan (*Noise Action Plan*)

Stg3-Ch3: Außerdienststellung der lautesten Luftfahrzeuge, die lediglich die frühere ICAO-Lärnorm erfüllen, siehe Beschreibung in Kapitel 3 des betreffenden ICAO-Anhangs.

- **EU-Bestimmungen über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen**

9. Mit diesem Vorschlag soll der Grundgedanke des ausgewogenen Ansatzes der ICAO gestärkt werden, indem dessen Säulen enger miteinander verbunden und die einzelnen Schritte des Entscheidungsprozesses bei der Erwägung von Betriebsbeschränkungen geklärt werden.
10. Die kohärente Anwendung dieses Ansatzes dürfte dazu führen, dass die kosteneffizientesten Lösungen gefunden werden, die auf die spezifische Situation des jeweiligen Flughafens zugeschnitten sind. Bei der Bewertungsmethode wird auch gebührend berücksichtigt werden, inwieweit sich Lärminderungsmaßnahmen auf das gesamte Netz auswirken.

Richtlinie fallen, werden noch weitere hinzukommen, deren Verkehrsaufkommen künftig noch weiter steigen wird. Deshalb wurden in dem Überblick 224 Flughäfen berücksichtigt.

⁴ Sperrstunden dienen der Einschränkung des Flugbetriebs für einen bestimmten Zeitraum (lärmbedingte Verkehrsbeschränkungen).

11. Die aktuellen Vorschriften gelten für etwa 70 europäische Flughäfen mit mehr als 50 000 Bewegungen ziviler Unterschall-Strahlflugzeuge pro Kalenderjahr.

- **Vereinbarkeit mit der Luftfahrtpolitik und anderen Zielen der Union**

12. Die Initiative steht mit anderen Teilen der europäischen Luftfahrtpolitik und der allgemeinen Umweltpolitik im Einklang.

13. Die europäische Luftfahrtindustrie sollte in nachhaltiger Weise wachsen, bei der wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen. Lärminderungsmaßnahmen können die Kapazität des Luftverkehrsnetzes am Boden und in der Luft erheblich beeinträchtigen. Durch den Vorschlag werden die Lärminderungsmaßnahmen sowie die Anforderungen an Flughafenkapazität und Flugeffizienz im einheitlichen europäischen Luftraum und die Einführung einer leistungsbezogenen Regulierung im Flugverkehrsmanagement stärker miteinander in Einklang gebracht. Der Vorschlag folgt dem Prinzip des Gate-to-Gate-Konzepts.

14. Der Vorschlag wird zur Erstellung der nationalen Fluglärm-Aktionspläne beitragen, die die Mitgliedstaaten aufgrund der Richtlinie 2002/49/EG beschließen müssen.

2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung interessierter Kreise**

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

15. Die wesentlichen Interessengruppen im Bereich Fluglärm und Luftverkehr sind die in Flughafennähe lebenden und in lokalen Gemeinschaften zusammengeschlossenen Bürger sowie Flughäfen, Luftfahrzeugbetreiber (mit Luftfracht als spezifischer Nische), Luftfahrzeughersteller, lokale Behörden (darunter auch Planungsbehörden mit übergeordnetem Wirtschaftsinteresse) und unabhängige Lärmgremien. Diese Interessengruppen wurden ausführlich konsultiert:

- 2007 sammelte der externe Berater die Antworten auf Fragebögen und führte mit verschiedenen Interessengruppen Befragungen über die Anwendung der Richtlinie 2002/30/EG durch;
- 2008 führte die Kommission eine offene Konsultation über Ansätze für eine Änderung der Richtlinie durch;
- 2010 wurde Kontakt zu allen Interessengruppen aufgenommen, die an der Konsultation bereits mitgewirkt hatten, und der Kreis der Beteiligten ausgeweitet.

Zusammenfassung der Antworten

16. Die Mitgliedstaaten betonten, dass die Flexibilität bei der Bewertung von Lärmproblemen aufrechterhalten und für Übergangsregelungen gesorgt werden muss, damit Doppelarbeiten vermieden (z. B. Wiederverwendung von Umweltprüfungen) und die beiden Richtlinien 2002/30/EG und 2002/49/EG enger

aufeinander abgestimmt werden, so dass dieselben Bewertungen beiden Richtlinien gerecht werden. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass beim Einsatz von Methoden und Maßnahmen dem internationalen Kontext Rechnung getragen werden muss.

17. Die Vertreter der lokalen Gemeinschaften, namentlich der Aviation Environment Federation, die Lärm- und Umweltaktionsgruppen aus dem Vereinigten Königreich, Frankreich und Deutschland repräsentieren, unterstrichen die Notwendigkeit einer geeigneten Regulierung (d. h. kein bloßes Vertrauen auf Leitlinien) auf der Grundlage von Lärmgrenzwerten. Sie wiesen zudem auf die Bedeutung von Betriebsbeschränkungen zur Verringerung der Lärmbelastung sowie von Anreizen für den Austausch der lautesten Luftfahrzeuge hin. Ferner müsse die Definition für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge erweitert werden, um eine tatsächliche Wirkung zu entfalten.
18. Die Betreiber⁵, im Einzelnen der Verband europäischer Fluggesellschaften (AEA) als Vertreter der etablierten Luftfahrtunternehmen sowie die European Express Association, wiesen darauf hin, dass die Grundsätze des ausgewogenen Ansatzes der ICAO ordnungsgemäß (d. h. flughafenspezifisch) angewendet werden sollten, dass Betriebsbeschränkungen nur als letzte Möglichkeit zur Minderung festgestellter Lärmprobleme eingesetzt werden sollten, dass die Methode zu den kosteneffizientesten Maßnahmen führen und die Flächennutzungsplanung bei Entscheidungen über Betriebsbeschränkungen mit berücksichtigt werden sollte. Die Betreiber wünschten ferner eine weitere Präzisierung der Richtlinie und bekräftigten, dass die Definition für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge geändert werden sollte, und zwar auf der Grundlage internationaler Bestimmungen, um Marktverzerrungen zu vermeiden. Sollten gesetzliche Regelungen notwendig sein, so ziehen die Betreiber eine Verordnung einer Richtlinie vor.
19. Die durch die ACI vertretenen Flughäfen⁶ betonten, dass die Maßnahmen des ausgewogenen Ansatzes in vollem Umfang genutzt werden sollten und Möglichkeiten einer Ausweitung der Definition für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge bestehen.
20. Die unabhängige französische Fluglärmkommission (ACNUSA)⁷ plädierte für eine Ausweitung der Definition für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge, die Verwendung von Parametern, die das Empfinden der betroffenen Bürger tatsächlich wiedergeben, verbesserte Modellierungen von Flughafenlärm sowie einen systematischeren Einsatz lärmarmer Betriebsverfahren, z. B. Anflüge mit stetiger Sinkrate (*Continuous Descent Approach*).
21. Die Luftfahrtindustrie ist in den technischen Arbeitsgruppen der ICAO besonders stark an der Entwicklung neuer Lärmnormen beteiligt und konzentriert sich auf die Wechselbeziehungen möglicher Zielkonflikte zwischen Lärminderung und CO₂-

⁵ Aussage der AEA, die aber den Standpunkt aller Betreiber wiedergeben dürfte, d. h. der ERA (Regionalflüge), der IACA (Freizeitflüge) und der ELFAA (Billigflüge), da sie in ähnlicher Weise betroffen sind. Lediglich die IACA verzeichnet möglicherweise einen höheren Nachtfluganteil.

⁶ Die Vereinigung der Verkehrsflughäfen (ACI) verfügt über eine Arbeitsgruppe zu diesem Thema.

⁷ Die ACNUSA (zusammen mit ihrer wallonischen Schwesterorganisation) ist ein einzigartiges Gremium, das in beratender Funktion Lärmprobleme unabhängig von Behörden und Flughäfen behandelt.

Reduzierung sowie auf die langfristigen Perspektiven der Normentwicklung, deren Geschwindigkeit mit der technischen Durchführbarkeit Schritt halten muss. Darüber hinaus sollte auch der Wert der Flotte über die gesamte Lebensdauer der Luftfahrzeuge wettbewerbsneutral sein.

22. Die lokalen Behörden der Konferenz der Flughafenregionen (Airport Regions Conference), die vornehmlich für die Flächennutzung zuständig sind, bekräftigten ihren Ansatz, das Problem unter dem Aspekt der Umweltbeanspruchung einer Region anzugehen, was die Flächennutzungsplanung, die Verwendung geeigneter Indizes, einen Vermittlungsprozess sowie die Notwendigkeit einschließt, die Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie und die Richtlinie über Flughafenlärm (2002/30/EG) stärker miteinander in Einklang zu bringen.
23. Insgesamt sind die Vorschläge nicht weit von den Standpunkten entfernt, die in der Konsultationsrunde zum Ausdruck kamen. In den förmlichen Vorschlägen wird die wechselseitige Abhängigkeit der verschiedenen Lärminderungsmaßnahmen betont, wobei Betriebsbeschränkungen nicht an erster Stelle stehen, sondern bei Bedarf als wichtiges und ergänzendes Element innerhalb einer breiteren Kombination kosteneffizienter Maßnahmen betrachtet werden sollten. Ferner wird die Definition für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge strenger gefasst, so dass die zuständigen Behörden auch hier über ein effizientes Lärminderungsinstrument verfügen.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

24. Eine allgemeine Hintergrundstudie wurde durchgeführt, um die mit dieser Änderung verbundenen Auswirkungen quantitativ und qualitativ zu untersuchen. Darüber hinaus lieferte Eurocontrol aktuellere und detailliertere Informationen über die Anzahl der Flüge, die von „knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen“ durchgeführt werden.

Methodik

25. Der Berater führte eine eingehende Konsultation, hauptsächlich durch Befragung der verschiedenen Akteure, sowie Rechercharbeiten durch. Darüber hinaus wurden von Eurocontrol aktuelle Informationen aus einschlägigen Datenbeständen bereitgestellt.

Zusammenfassung der Stellungnahmen und Gutachten

26. Zu den wichtigsten Schlussfolgerungen gehört, dass die Richtlinie nicht zu der erhofften Harmonisierung des Entscheidungsprozesses geführt hat, wenngleich ihre Bedeutung im Hinblick auf die Beilegung eines internationalen Rechtsstreits⁸ und die Einführung einer EU-Zuständigkeit bei Betriebsbeschränkungen anerkannt wird. Die Richtlinie musste aktualisiert werden, um die Veränderungen in der Flottenzusammensetzung zu berücksichtigen, die verschiedenen Elemente des ausgewogenen Ansatzes stärker miteinander zu verknüpfen und neuen Rechtsinstrumenten zur Lärmbekämpfung Rechnung zu tragen, darunter der

⁸ Europäischen Staaten drohte ein offizielles Beschwerdeverfahren in der ICAO.

Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG), der Entwicklung neuer Lärmnormen oder der leistungsbezogenen Regulierung im einheitlichen europäischen Luftraum.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

27. Der vollständige Bericht über die Studie ist auf der Website der GD MOVE veröffentlicht worden.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

• **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

28. Der Vorschlag umfasst eine neue Verordnung, die die geltende Richtlinie 2002/30/EG ersetzen soll. Mit der Verordnung werden die Bestimmungen jener Richtlinie präzisiert und vervollständigt.

1. Spezifizierung von Zielen, um den Zusammenhang mit anderen Elementen des ausgewogenen Ansatzes zu betonen, sowie weiterer Instrumente zur Bekämpfung des Fluglärms.

2. Festlegung und Zuweisung der Zuständigkeiten.

3. Auflistung allgemeiner Anforderungen für die Lärmbekämpfung.

4. Weitere Erläuterungen zum Lärmbewertungsprozess.

5. Spezifizierung der zu konsultierenden Kreise.

6. Harmonisierung von Daten und Methoden.

7. Spezifizierung von Notifizierungs- und Einführungsanforderungen.

8. Möglichkeit, die Bezugswerte für Lärmnormen im Ausschussverfahren an den technischen Fortschritt anzupassen.

9. Unterstützung für die zuständigen Behörden.

• **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

• **Subsidiaritätsprinzip**

29. Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt. Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten allein nicht hinreichend verwirklicht werden.

30. Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Union erreicht werden:

31. Ein harmonisiertes Konzept für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen als Teil der Lärmschutzmaßnahmen an europäischen Flughäfen trägt zu einem umweltverträglicheren Luftverkehr bei und schafft ein besser vorhersehbares Betriebsumfeld für Luftfahrtunternehmen und Flughafenbetreiber. Die einheitliche Bewertungsmethode dürfte zudem das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Flughäfen oder Luftfahrtunternehmen sowie von schlechter Praxis verringern, die sich nicht nur auf die Kapazität des betreffenden Flughafens, sondern auf die Effizienz des gesamten Luftverkehrsnetzes auswirken können.

32. Ein solches Konzept bietet kosteneffizientere Lösungen für Umweltprobleme an Flughäfen und befreit die Unternehmen, die definitionsgemäß ein internationales Netz betreiben, von einem Sammelsurium unterschiedlicher Lärmschutzvorschriften.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

33. Der Vorschlag steht mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in Einklang. Eine Verordnung beinhaltet zwar eine strenge Harmonisierung der anzuwendenden Methode, ermöglicht es aber den Mitgliedstaaten, der spezifischen Situation eines Flughafens Rechnung zu tragen und geeignete individuelle Lösungen für Lärmprobleme zu entwickeln. Die Vorschläge greifen den gewünschten Umweltschutzziele oder den konkret ergriffenen Maßnahmen nicht vor.

- **Wahl des Instruments**

34. Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung.

35. Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

- Gegenstand der Verordnung ist eine Lärmbewertungsmethode. Die vollständige Harmonisierung dieser Methode kann nur durch eine Verordnung gewährleistet werden.
- Die vorgeschlagene Bewertungsmethode ist hinreichend flexibel, um der spezifischen Situation jedes Flughafens Rechnung zu tragen, und greift weder dem gewünschten Lärmschutzniveau, das die Mitgliedstaaten ihren Bürgern bieten möchten, noch der konkreten Auswahl kosteneffizienter Maßnahmen vor.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

36. Der Vorschlag hat keine zusätzlichen Auswirkungen auf den EU-Haushalt. Die mit der Kontrollbefugnis zusammenhängenden Kosten beinhalten keine Zusatzkosten verglichen mit den derzeitigen Aufwendungen für die Überwachung der Einhaltung geltender Rechtsvorschriften, einschließlich Kostenerstattungen für Ausschusssitzungen. Die Datenbanken mit Angaben zur Lärmschutzbescheinigung existieren bereits. Der Vorschlag enthält eine formellere Bezugnahme, um die Qualität der Daten und den Beteiligten den Datenzugang zu gewährleisten. Er ist zudem fester Bestandteil der bereits auf anderen Gebieten geleisteten Arbeiten – und entsprechender Budgets – zur Lärmbekämpfung, darunter Lärmschutzstandards der ICAO, einheitlicher europäischer Luftraum und SESAR.

5. WEITERE ANGABEN

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

37. Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für

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

Das Europäische Parlament und der Rat –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (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.
- (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.
- (3) Nachdem aufgrund der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft⁵ und der Richtlinie 2006/93/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Regelung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988)⁶ die

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. L 85 vom 28.3.2002, S. 40.

⁶ ABl. L 374 vom 27.12.2006, S. 1.

lautesten Luftfahrzeuge außer Dienst gestellt wurden, sind neue Maßnahmen erforderlich, um den Behörden die Möglichkeit zu geben, im Rahmen des internationalen ausgewogenen Lärmschutzansatzes gegen die lautesten Luftfahrzeuge vorzugehen und die Lärmsituation an Flughäfen in der Union zu verbessern.

- (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.
- (5) In dem Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an EU-Flughäfen⁷ 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.
- (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.
- (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 KOM(2008) 66.

- (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.
- (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.
- (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.
- (11) Es wird anerkannt, dass die Mitgliedstaaten aufgrund nationaler Rechtsvorschriften, die sich auf national anerkannte Lärmverfahren stützen, Entscheidungen über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen erlassen haben, die möglicherweise (noch) nicht mit der im maßgeblichen Bericht Doc. 29 „Standardberechnungsmethode für Lärmkonturen um zivile Flughäfen“ der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) beschriebenen Methode voll im Einklang stehen und bei denen die international anerkannten Informationen über die Lärmwerte von Luftfahrzeugen nicht berücksichtigt wurden. Die Effizienz und Wirksamkeit einer Betriebsbeschränkung, zusammen mit der Effizienz und Wirksamkeit des entsprechenden Aktionsplans, dessen Bestandteil die Beschränkung ist, sollten jedoch anhand von Methoden beurteilt werden, die im ECAC-Bericht Doc. 29 und im ausgewogenen Ansatz der ICAO vorgeschrieben sind. Die Mitgliedstaaten sollten daher ihre nationalen Rechtsvorschriften hinsichtlich der Prüfung von Betriebsbeschränkungen mit dem ECAC-Bericht Doc. 29 voll in Einklang bringen.
- (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 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.

- (13) Um den kontinuierlichen Fortschritten der Triebwerks- und Flugwerktechnik sowie der Methoden zur Kartierung von Lärmkonturen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu folgenden Punkten zu erlassen: regelmäßige Aktualisierung der für die in dieser Verordnung genannten Luftfahrzeuge geltenden Lärmnormen und des Verweises auf das zugehörige Bescheinigungsverfahren; entsprechende Definitionsänderungen der Begriffe ‚knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge‘ und ‚Zivilluftfahrzeuge‘ sowie Aktualisierung des Verweises auf die Berechnungsmethode für Lärmkonturen. Insbesondere sollte die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen, auch von Sachverständigen, durchführen. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (14) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren⁸, ausgeübt werden.
- (15) Für den Erlass von Durchführungsbeschlüssen darüber, ob die Mitgliedstaaten, die Betriebsbeschränkungen planen, diese auch dann einführen dürfen, wenn die Beschränkungen von der Kommission ausgesetzt wurden, sollte wegen des begrenzten Geltungsbereichs solcher Beschlüsse das Beratungsverfahren angewendet werden.
- (16) In Anbetracht der Notwendigkeit, die Lärmbewertungsmethode innerhalb des EU-Luftverkehrsmarkts einheitlich anzuwenden, werden in dieser Verordnung gemeinsame Regeln für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen festgelegt. Die Richtlinie 2002/30/EG sollte daher aufgehoben werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand, Ziele und Anwendungsbereich

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.
2. Mit dieser Verordnung werden folgende Ziele verfolgt:
 - (a) Erleichterung der Erreichung bestimmter Lärminderungsziele auf einzelnen Flughäfen, wie sie in Vorschriften der Union sowie nationalen und lokal

⁸ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

geltenden Vorschriften festgelegt sind, sowie Beurteilung ihrer Interdependenz mit anderen Umweltzielen;

- (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.

3. Diese Verordnung gilt für zivil genutzte Luftfahrzeuge.

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

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (2) ‚Flughafen‘ einen Flughafen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen (Starts oder Landungen) ziviler Luftfahrzeuge pro Kalenderjahr, unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Anzahl der Flugbewegungen der letzten drei Kalenderjahre vor der Lärmbewertung;
- (3) ‚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;
- (4) ‚Luftfahrzeug‘ ein Starrflügel-Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 34 000 kg oder mehr oder mit einer für das betreffende Luftfahrzeugmuster zugelassenen maximalen Sitzzahl von 19 Fluggastsitzen, nicht gerechnet die ausschließlich für Besatzungsmitglieder vorgesehenen Sitze;
- (5) ‚knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug‘ ein ziviles Luftfahrzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von weniger als 10 EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, wobei die kumulative Marge die in EPNdB 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;
- (6) ‚Lärminderungsmaßnahme‘ jede Maßnahme, die sich auf die Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen auswirkt und für die die Grundsätze des ausgewogenen Ansatzes der ICAO gelten, einschließlich anderer, nicht

betriebsbezogener Maßnahmen, die die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen beeinflussen können;

- (7) ‚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.

Artikel 3

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.

Artikel 4

Allgemeine Lärmschutzregeln für Luftfahrzeuge

1. Die Mitgliedstaaten beschließen einen ausgewogenen Ansatz zur Bekämpfung von Fluglärm. Zu diesem Zweck
 - (a) bewerten sie die Lärmsituation einzelner Flughäfen;
 - (b) definieren sie das Lärminderungsziel;
 - (c) ermitteln sie Möglichkeiten zur Minderung der Lärmauswirkungen;
 - (d) evaluieren sie die voraussichtliche Kosteneffizienz der möglichen Maßnahmen;
 - (e) wählen sie die Maßnahmen aus;
 - (f) konsultieren sie die Interessengruppen auf transparente Weise zu den geplanten Maßnahmen;
 - (g) beschließen sie die Maßnahmen und notifizieren diese in angemessener Weise;
 - (h) führen sie die Maßnahmen durch;
 - (i) sorgen sie für ein Streitbeilegungsverfahren.

2. Bei der Ergreifung von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen die Mitgliedstaaten folgende mögliche Maßnahmen, um die kosteneffizienteste Kombination zu bestimmen:
 - (a) absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle
 - (b) Planung und Verwaltung der Flächennutzung
 - (c) betriebliche Verfahren zur Lärminderung
 - (d) Betriebsbeschränkungen, jedoch nicht als erstes Mittel.

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

3. Im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes können die Mitgliedstaaten die Lärminderungsmaßnahmen je nach Luftfahrzeugmuster, Start- und Landebahnnutzung und/oder Zeitraum differenzieren.
4. Unbeschadet Absatz 3 gelten Betriebsbeschränkungen, bei denen knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge vom Flughafen abgezogen werden, nicht für zivile Unterschallflugzeuge, die laut ihrer ursprünglichen Bescheinigung oder ihrer Neubescheinigung den Lärmstandards des Bands I Teil II Kapitel 4 des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago entsprechen.
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.
6. Die aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen tragen zur Erstellung der ‚nationalen Fluglärm-Aktionspläne‘ gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ bei.

Artikel 5

Regeln für die Lärmbewertung

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 Kommission¹⁰ 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.

⁹ ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.

¹⁰ ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1.

3. Ergibt die Bewertung der Lärmsituation, dass zur Erreichung oder Einhaltung der Lärminderungsziele neue Maßnahmen erforderlich sind, so tragen die zuständigen Behörden dem Beitrag der einzelnen Maßnahmen im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes gemäß Anhang I gebührend Rechnung.
4. Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass auf geeigneter Ebene ein Forum für die technische Zusammenarbeit zwischen dem Flughafenbetreiber, dem Luftfahrzeugbetreiber und der Flugsicherungsorganisation in Bezug auf Maßnahmen geschaffen wird, die in deren Zuständigkeitsbereich liegen, und dass die Interdependenz von Lärminderungs- und Emissionssenkungsmaßnahmen angemessen berücksichtigt wird. Die Mitglieder dieses Forums für technische Zusammenarbeit konsultieren regelmäßig die Anwohner oder deren Vertreter und erteilen den zuständigen Behörden technische Auskünfte und Ratschläge über Lärminderungsmaßnahmen.
5. Die Kosteneffizienz neuer Maßnahmen gemäß Absatz 3 wird von den zuständigen Behörden nach Maßgabe von Anhang II bewertet. Geringfügige Änderungen bereits bestehender Maßnahmen, die sich nicht wesentlich auf die Kapazität oder den Betrieb auswirken, stellen keine neue Betriebsbeschränkung dar.
6. Die zuständigen Behörden konsultieren die Interessengruppen rechtzeitig und in fundierter Weise und gewährleisten dabei Offenheit und Transparenz hinsichtlich der Daten und der Berechnungsmethodik. Die Interessengruppen haben mindestens drei 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 Verordnung Nr. 677/2011 der Kommission¹¹.
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.

Artikel 6

Informationen über Lärmwerte

1. Grundlage von Entscheidungen über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen ist der Lärmwert des Luftfahrzeugs, der durch das gemäß Band I des Anhangs 16 zum

¹¹ ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1.

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 angefliegen wird, übermitteln die Luftfahrzeugbetreiber Angaben zur verwendeten Lärmwertbescheinigung sowie das Eintragungskennzeichen.

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

3. Die Agentur prüft die Lärm- und Leistungsangaben für Lärmmodellierungszwecke gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates¹².
4. Die Daten werden in einer zentralen Datenbank gespeichert und den zuständigen Behörden, Luftfahrzeugbetreibern, Flugsicherungsorganisationen und Flughafenbetreibern zu Betriebszwecken zur Verfügung gestellt.

Artikel 7

Regeln für die Einführung von Betriebsbeschränkungen

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 zeitlichen-Koordinierungsparameter für den betreffenden Flughafen und die jeweilige Flugplanperiode gemäß Artikel 2 Buchstabe m der Verordnung (EWG) Nr. 95/93¹³ 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

¹² ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

¹³ ABl. L 14 vom 22.1.1993.

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.

Artikel 8

Entwicklungsländer

1. Die zuständigen Behörden können knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge, die in Entwicklungsländern zugelassen sind, von Lärminderungsmaßnahmen ausnehmen, sofern diese Luftfahrzeuge
 - (a) über ein Lärmzeugnis verfügen, das die Einhaltung der Höchstwerte gemäß Band I Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago bescheinigt,
 - (b) 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.

Artikel 9

Freistellungen für einzelne Flüge unter außergewöhnlichen Umständen

In Einzelfällen können die zuständigen Behörden auf Flughäfen in ihrem Gebiet einzelne Flüge von knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen, die aufgrund von Bestimmungen dieser Verordnung nicht zulässig wären, genehmigen.

Diese Freistellungen beschränken sich auf

- (a) Luftfahrzeuge, die im Einzelfall unter so außergewöhnlichen Umständen eingesetzt werden, dass die Verweigerung einer vorübergehenden Freistellung nicht gerechtfertigt wäre,
- (b) Luftfahrzeuge, die Flüge ohne Entgelt zum Zweck von Umbauten, Reparaturen oder Wartung durchführen.

Artikel 10

Kontrollbefugnis

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 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.

Artikel 11

Delegierte Rechtsakte

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen Folgendes festgelegt wird:

- (a) Definitionsänderungen für die Begriffe Luftfahrzeug gemäß Artikel 2 Nummer 3 und knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug gemäß Artikel 2 Nummer 4;
- (b) Änderungen und Aktualisierungen der Lärmhöchstwerte gemäß Artikel 4 und Artikel 8 sowie des Bescheinigungsverfahrens gemäß Artikel 6 Absatz 1;
- (c) Änderungen der Methodik und des technischen Berichts gemäß Anhang I.

Artikel 12

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den im vorliegenden Artikel genannten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 gilt ab Inkrafttreten dieser Verordnung auf unbestimmte Zeit.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin angegebenen Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 11 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 13

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem nach Artikel 25 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ 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.

Artikel 14

Information und Überarbeitung

¹⁴ ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission auf Anforderung Informationen über die Durchführung dieser Verordnung.

Spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über deren Durchführung.

Dem Bericht werden erforderlichenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung der Verordnung beigelegt.

Artikel 15

Aufhebung

Die Richtlinie 2002/30/EG wird mit Inkrafttreten dieser Verordnung aufgehoben.

Artikel 16

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

Bewertung der Lärmsituation von Flughäfen

Methodik:

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

Indizes:

1. Fluglärm Auswirkungen werden mindestens in Form der Indizes L_{den} und L_{night} gemäß ihrer Definition und Berechnung in Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG beschrieben.
2. Die zuständigen Behörden können zur Darstellung von Fluglärm Belästigung zusätzliche, wissenschaftlich fundierte Lärmindizes verwenden.

Informationen zur Lärmbekämpfung:

1. Aktueller Stand

- 1.1 Beschreibung des Flughafens, darunter Angaben über Größe, Lage, Umgebung, Flugverkehrsaufkommen und Verkehrsmix.
- 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.
- 1.3 Angaben über Lärmkonturen des laufenden Jahres und der vergangenen Jahre, einschließlich der geschätzten Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen.
- 1.4 Beschreibung der im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes bestehenden und geplanten Maßnahmen zur Fluglärm bekämpfung und ihrer Auswirkungen sowie ihr Beitrag zur Lärmsituation. Dies umfasst unter anderem:

1.4.1. Bezüglich der Reduzierung an der Quelle:

- Entwicklung der Luftfahrzeugflotte und technische Verbesserungen;
- spezifische Pläne zur Flottenmodernisierung.

1.4.2. Bezüglich der Flächennutzungsplanung und -verwaltung:

- bestehende Planungsinstrumente, z. B. umfassende Planung und Erstellung von Lärmzonen;
- bestehende Minderungsmaßnahmen, z. B. Bauvorschriften, Schallisierungsprogramme und Maßnahmen zur Einschränkung der Nutzung lärmempfindlicher Gebiete;
- Konsultationen zu Flächennutzungsmaßnahmen;

- die Verfolgung von Eingriffen.
- 1.4.3. Bezüglich betrieblicher Lärminderungsverfahren, soweit sie die Kapazität des Flughafens nicht einschränken:
- die Bevorzugung bestimmter Start- und Landebahnen;
 - die Bevorzugung bestimmter Strecken;
 - die Nutzung lärmmindernder Start- und Anflugverfahren;
 - die Angabe, inwieweit diese Maßnahmen durch die in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission genannten Umweltindikatoren geregelt sind.

1.4.4. Bezüglich Betriebsbeschränkungen:

- die Verwendung globaler Beschränkungen, z. B. Höchstgrenzen für Flugbewegungen oder Lärmquoten;
- bestehende Finanzinstrumente, z. B. lärmbezogene Flughafengebühren;
- die Verwendung luftfahrzeugspezifischer Beschränkungen, z. B. Abzug von knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen;
- die Verwendung partieller Beschränkungen, bei denen zwischen Maßnahmen am Tage und nachts unterschieden wird.

2. Prognose ohne neue Maßnahmen

- 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.
- 2.2 Im Fall einer Erweiterung der Flughafenkapazität: Nutzen der zusätzlichen Kapazität für das gesamte Luftverkehrsnetz und die Region.
- 2.3 Beschreibung der Auswirkungen auf die Lärmsituation ohne weitere Maßnahmen sowie der bereits zur Verbesserung der Lärmsituation im selben Zeitraum geplanten Maßnahmen.
- 2.4 Voraussichtliche Lärmkonturen, einschließlich der Zahl der voraussichtlich vom Fluglärm betroffenen Menschen, mit Unterscheidung zwischen älteren Wohngebieten und Neubaugebieten.
- 2.5 Abschätzung der Folgen und möglichen Kosten für den Fall, dass zunehmender Lärm erwartet wird und nichts gegen dessen Auswirkungen unternommen wird.

3. Prüfung zusätzlicher Maßnahmen

- 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.

- 3.2 Überblick über die möglichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf andere Flughäfen, Betreiber und sonstige Betroffene, was die Umwelt und den Wettbewerb betrifft.
- 3.3 Begründung der Entscheidung für die bevorzugte Lösung.
- 3.4 Nichttechnische Zusammenfassung.

ANHANG II

Bewertung der Kosteneffizienz lärmbedingter Betriebsbeschränkungen

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 sowie Katalysatoreffekte auf die Beschäftigung.