



Gemeinsame Verbändestellungnahme

zum 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

I. Grundsätzliche Anmerkungen

Die deutschen Spitzenverbände aus Luftfahrt, Industrie, Verkehrswirtschaft und Tourismus –

*der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (BDL),
der Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI),
der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI),
das Deutsche Verkehrsforum e.V. (DVF),
die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV),
der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (BDF),
der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. (BTW),
der Deutsche ReiseVerband e.V. (DRV) sowie
der Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V. (BIEK) –*

begrüßen das Ziel der EU-Kommission, mit ihrem Verordnungsvorschlag für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zuletzt in der Resolution A36-22 verabschiedeten „Balanced Approach“ zur Lösung von Lärmkonflikten an Flughäfen als Handlungsrahmen zugrunde zu legen und zu konkretisieren.

Für eine langfristige, gesellschaftlich weiterhin breit akzeptierte Entwicklung des Luftverkehrs sind die bedarfsgerechte Bereitstellung und die effiziente Nutzung der Kapazitäten einerseits und Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmauswirkungen des Luftverkehrs andererseits notwendig. Dafür stellt der „Balanced Approach“ der ICAO ein sachgerechtes und dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz des Artikels 5 EU-Vertrag entsprechendes Handlungsinstrumentarium zur Verfügung. Richtig umgesetzt, bietet der „Balanced Approach“ der ICAO die geeignete Grundlage für ausgewogene Entscheidungen bei der Lösung von Lärmproblemen in der Umgebung von Flughäfen unter Berücksichtigung der den Flughäfen übertragenen öffentlichen Verkehrsaufgabe. Den „Balanced Approach“ weiter zu stärken, ist deshalb aus Sicht der deutschen Spitzenverbände aus Luftfahrt, Industrie, Verkehrswirtschaft und Tourismus ein richtiges Anliegen.

Dem „Balanced Approach“ der ICAO folgend, sollen bei der Lösung von Lärmkonflikten Maßnahmen aus den folgenden Bereichen berücksichtigt, unter Beachtung von Kosten-Effizienz-Gesichtspunkten geprüft und auf der Grundlage individueller örtlicher Gegebenheiten an jedem einzelnen Flughafen (sog. „airport by airport“-Ansatz) optimal kombiniert werden:¹

1. Reduzierung des Fluglärms an der Quelle,
2. optimale Flächennutzungsplanung und -verwaltung im Flughafenumland,²
3. lärmindernde Betriebsverfahren,
4. operationelle Betriebsbeschränkungen als letztes Mittel nur nach Prüfung der anderen Elemente des „Balanced Approach“.³

Trotz des zu begrüßenden ausdrücklichen Bekenntnisses der EU-Kommission zum „ausgewogenen Ansatz“ der ICAO ist seine Umsetzung im vorgelegten Verordnungsentwurf durch einseitige Fokussierung auf den Aspekt der operationellen Betriebsbeschränkungen tatsächlich *unausgewogen*. So erfüllt der vorgelegte Verordnungsentwurf nicht die Vorgabe des „Balanced Approach“ der ICAO, operationelle Betriebsbeschränkungen erst nach Prüfung der anderen Elemente des „Balanced Approach“ als letztes Mittel anzuwenden.⁴

Mit der einseitigen Fokussierung auf operationelle Betriebsbeschränkungen konterkariert die EU-Kommission letztlich die Ratio des „ausgewogenen Ansatzes“ der ICAO. Statt durch präzise Umsetzung des „Balanced Approach“ der ICAO ausgewogene Entscheidungen bei der Lösung von Lärmproblemen in der Umgebung von Flughäfen unter Berücksichtigung der den Flughäfen übertragenen öffentlichen Verkehrsaufgabe zu ermöglichen, setzt die EU-Kommission mit ihrem Verordnungsvorschlag primär auf die ebenso einfache wie einseitige Lösung durch operationelle Betriebsbeschränkungen.

Betriebsbeschränkungen führen zu einer Einschränkung der Verkehrsfunktion eines Flughafens. Nach Auffassung der deutschen Spitzenverbände aus Luftfahrt, Industrie, Verkehrswirtschaft und Tourismus können sie daher gemäß dem Verhältnismäßigkeitsprinzip lediglich als letztes und unabweisbares Mittel und nur dann in Betracht kommen, wenn die anderen Maßnahmenoptionen ausgeschöpft sind und die Verkehrsfunktion des Flughafens durch diese Betriebsbeschränkungen nicht substantiell beeinträchtigt wird.

Die Flughäfen in Europa und insbesondere in Deutschland unterliegen bereits heute zahlreichen betrieblichen Beschränkungen. Im Luftverkehr gelten im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern Straße und Schiene insbesondere in der Nacht schärfere Vorgaben für den Lärmschutz. Die EU sollte sich daher im Rahmen der geplanten Verordnung ausschließlich auf die Harmonisierung der *Verfahren* für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen im Rahmen des „Balanced Approach“ konzentrieren. Es bedarf diesbezüglich keiner *weitergehenden* Zielsetzungen und Maßnahmen durch die EU.

¹ Siehe ICAO-Resolution A 36-22, Appendix C (28.9.2007), Resolution A35-5, Appendix C (8.10.2004), Resolution A33-7, Appendix C (5.10.2001). Vgl. auch die von der ICAO veröffentlichten Leitlinien zum „Balanced Approach“, in: Doc 9829 (AN/451), 2nd ed. (2008): Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management.

² Bestmögliche Flächennutzungsplanung und -verwaltung inkl. Schallsolierungsprogramme.

³ Operationelle Betriebsbeschränkungen sind nach Definition der ICAO explizit erst nach Prüfung der anderen Elemente des „Balanced Approach“ vorgesehen: „... The Assembly [...] 3. Encourages States to: [...] not apply operating restrictions as a first resort but only after consideration of the benefits to be gained from other elements of the balanced approach and in a manner which is consistent with Appendix E to this Resolution and taking into account the possible impact of such restrictions at other airports;“, s. ICAO-Resolution A36-22, Appendix C.

⁴ Vgl. Artikel 2 Abs. 2, Begründung Ziffer 3., S. 1.

Das wesentliche Ziel auch der EU-Kommission, die größer werdende Kluft zwischen Luftverkehrskapazität und stetig steigender Nachfrage zu schließen,⁵ kann nach Auffassung der deutschen Spitzenverbände aus Luftfahrt, Industrie, Verkehrswirtschaft und Tourismus jedenfalls nicht durch eine sukzessive Einführung weiterer lärmbedingter Betriebsbeschränkungen erreicht werden, sondern nur durch die bedarfsgerechte Bereitstellung und die möglichst effiziente Nutzung der Kapazitäten. Diesem wesentlichen Ziel wird der Verordnungsvorschlag nicht gerecht.

⁵ Vgl. KOM(2011) 823 endgültig: Mitteilung der Kommission, Flughafenpolitik in der Europäischen Union – Kapazität und Qualität zur Förderung des Wachstums, guter Verkehrsverbindungen und einer nachhaltigen Mobilität, S. 3f.

II. Notwendige Änderungen und Ergänzungen des Verordnungsvorschlags (wesentliche Eckpunkte)

Der grundsätzlich richtige Ansatz des „Balanced Approach“ wird in dem von der EU-Kommission vorgelegten Verordnungsentwurf durch einseitige Fokussierung auf einzelne Maßnahmenoptionen, namentlich auf operationelle Betriebsbeschränkungen, wieder deutlich eingeschränkt. Hier besteht nach Auffassung der deutschen Spitzenverbände aus Luftfahrt, Industrie, Verkehrswirtschaft und Tourismus noch erheblicher Änderungs- bzw. Ergänzungsbedarf.

Artikel 2 Abs. 4 „knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge“

Änderungsbedarf:

Der Verordnungsentwurf sieht vor, die Definition von „knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen“ („marginally compliant aircraft“) von „Kapitel 3 minus 5EPNdB“ auf „Kapitel 3 minus 10EPNdB“ zu verschärfen (Artikel 2 Abs. 4). Dies bedeutet, dass praktisch alle Kapitel-3-Flugzeuge aus dem Verkehr genommen werden sollen. Eine Reduktion auf „minus 10 EPNdB“ entspricht de facto der Definition des Kapitel 4-Standards. Alle ICAO-Mitgliedstaaten haben jedoch die Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Grundlage des Kapitels 4 ausgeschlossen.⁶ Damit widerspricht die vorgesehene Neuregelung internationalen Übereinkünften.

Der Vorschlag der EU-Kommission von „Kapitel 3 minus 10EPNdB“ führt dazu, dass auch moderne Flugzeuge wie z.B. der aktuell noch produzierte A 321 und die häufig genutzten Flugzeugmuster B 737-300 und -400, A300B4 und MD 80 betroffen wären. Die beabsichtigten Verschärfungen würden insbesondere die Frachtfluggesellschaften und Frachtflughäfen betreffen. Vor allem Flughäfen mit starkem Frachtaufkommen haben derzeit noch zahlreiche Flugbewegungen mit Flugzeugen, die nicht die entsprechenden, vom Verordnungsentwurf vorgesehenen Margen aufweisen. In den kommenden Jahren werden Flugzeugmuster wie der A300B4 noch eine bedeutende Rolle bei der Fracht spielen. Zudem muss vor der Einführung von zusätzlichen Beschränkungen regelmäßig sorgfältig geprüft werden, ob dies wirtschaftlich darstellbar und wann eine entsprechende Anzahl leiserer Flugzeuge verfügbar ist. Die Flottenerneuerungen werden in den kommenden Jahren weiter voranschreiten und so zu einer weiteren Reduktion der Lärmemissionen der Flugzeuge führen. Ausnahmen werden aber trotzdem noch notwendig sein.

Die Definition der „knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen“ muss daher geändert werden. Nach Auffassung der deutschen Spitzenverbände aus Luftfahrt, Industrie, Verkehrswirtschaft und Tourismus sollte die Grenze statt bei „Kapitel 3 minus 10EPNdB“ auf „Kapitel 3 minus 8EPNdB“ festgelegt werden.

⁶ Kapitel 4 wurde ab 2006 für neu zugelassene Flugzeuge auch unter der Prämisse eingeführt, dass diese Regelungen nicht zum Zwecke von Produktions- oder Betriebsbeschränkungen eingesetzt werden sollen.

Artikel 3 Zuständige Behörde

Änderungsbedarf:

Gemäß Artikel 3 des Verordnungsvorschlags sollen die Mitgliedstaaten nicht nur eine für den Erlass von Betriebsbeschränkungen zuständige Behörde, sondern auch eine unabhängige Beschwerdestelle einrichten. Nach Auffassung der deutschen Spitzenverbände aus Luftfahrt, Industrie, Verkehrswirtschaft und Tourismus ist die Einrichtung einer solchen Beschwerdestelle nicht erforderlich. Für den Aufbau unnötiger Bürokratie und Verwaltungsebenen besteht keinerlei Bedarf.

Artikel 4 Allgemeine Lärmschutzregeln für Luftfahrzeuge

Änderungsbedarf:

Aus Sicht der deutschen Spitzenverbände aus Luftfahrt, Industrie, Verkehrswirtschaft und Tourismus muss hier ausdrücklich klargestellt werden, dass Maßnahmen zur Bewertung und Bekämpfung von Fluglärm an den einzelnen Flughäfen der gemäß Artikel 3 benannten zuständigen Behörde obliegen und dass Lärminderungsmaßnahmen nur dann erforderlich werden, wenn die zuvor bewertete Lärmsituation überhaupt die Durchführung entsprechender Maßnahmen erfordert.

In Absatz 4 sollte zusätzlich klargestellt werden, dass für Luftfahrzeuge, die nach Kapitel 4 des ICAO Anhang 16 zertifiziert sind, keine Betriebsbeschränkungen eingeführt werden dürfen.

Artikel 11 und 12 Delegierte Rechtsakte

Streichen:

Nach Artikel 11 und 12 des Verordnungsvorschlags soll der EU-Kommission die Befugnis zur Änderung wesentlicher Bestandteile der Verordnung übertragen werden. Die deutschen Spitzenverbände aus Luftfahrt, Industrie, Verkehrswirtschaft und Tourismus sehen in der Definition der Begriffe „Luftfahrzeug“ und „knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug“, in der Festlegung von Lärmhöchstwerten und des anzuwendenden Lärmzertifizierungsverfahrens sowie in der Methodik und des technischen Berichts gemäß Anhang I des Verordnungsentwurfs wesentliche Vorschriften der Verordnung, die nur aufgrund eines förmlichen Rechtsetzungsverfahrens geändert werden dürfen. Diese Vorschriften eignen sich daher unter Beachtung von Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union nicht, der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte zu übertragen. Die Artikel 11 und 12 des Verordnungsvorschlags sind daher zu streichen.

III. Änderungsbedarf im Einzelnen

1. Erwägungsgründe

<i>Vorschlag der EU-KOM</i>	<i>Änderungsbedarf</i>
<p>Erwägungsgrund 2 Satz 1</p> <p>Eine langfristig tragbare Entwicklung des Flugverkehrs erfordert auf Flughäfen mit besonderen Lärmproblemen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung durch Luftfahrzeuge.</p>	<p>Eine langfristig tragbare Entwicklung des Flugverkehrs erfordert auf Flughäfen mit besonderen Lärmproblemen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung-belastung durch Luftfahrzeuge.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Die Reduzierung von Lärm sollte sich an objektiven Maßstäben – also der Lärmbelastung – und nicht an der subjektiv empfundenen Lärmbelästigung ausrichten. Nur so kann ein wesentliches Ziel des Verordnungsvorschlags, eine EU-weit harmonisierte Methode für Lärminderungsmaßnahmen auf einzelnen Flughäfen unter Beachtung des ausgewogenen Ansatzes auszuwählen, erreicht werden.</p>	
<p>Erwägungsgrund 8:</p> <p>(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.</p>	<p>(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. Während ein Lärmreduzierungsziel unter Beachtung aller Kosten und des mit der Maßnahme verbundenen Nutzens ausgewählt werden sollte, sollte das Instrument zur Erreichung des Zieles mit den geringsten Kosten erreichbar und damit kosteneffizient sein.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Die neue Formulierung dient der Klarstellung.</p>	

Vorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
<p>Erwägungsgrund 9 Satz 2</p> <p>Beschwerden gegen lärmbedingte Betriebsbeschränkungen können sich auf Lärmminde- rungsziele, Bewertungsmethoden und die Auswahl kosteneffizienter Maßnahmen bezie- hen, dürfen aber zu keiner Aussetzung der Beschränkungen führen.</p>	<p>Beschwerden gegen lärmbedingte Betriebs- beschränkungen können sich auf Lärmminde- rungsziele, Bewertungsmethoden und die Auswahl kosteneffizienter Maßnahmen bezie- hen, dürfen aber zu keiner Aussetzung der Beschränkungen führen.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Das vorgesehene Verfahren ist nicht konsequent. Wenn berechtigte Beschwerden geäußert werden, muss auch eine Aussetzung der Beschränkung möglich sein. Beschwerden gegen Lärminderungsmaßnahmen sollten aufschiebende Wirkung (Suspensiveffekt) haben. Im Übrigen widerspricht Satz 2 dem Satz 3, in dem gerade auf die Möglichkeit der Aussetzung hingewiesen wird.</p>	
<p>Erwägungsgrund 11</p> <p>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.</p>	<p>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. Lärmberechnungen nach dieser Verordnung und der Umgebungslärm-Richtlinie (2002/49/EG) sollten die Vorgaben des ECAC-Bericht Doc. 29 einhalten.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Die Umgebungslärm-Richtlinie gibt den Mitgliedstaaten den Freiraum, auch andere Indizes für andere Zwecke zu nutzen. Dies darf hier nicht eingeschränkt werden. Außerdem muss sichergestellt werden, dass auf europäischer Ebene nur ein Berechnungsverfahren zur Anwendung kommt.</p>	

Vorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
<p>Erwägungsgrund 13</p> <p>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 ‚Zivilflugfahrzeuge‘ 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.</p>	<p>streichen</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Die Definitionen der „knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeuge“ und der „Zivilflugzeuge“ sind wesentliche Bestandteile des Verordnungs-Entwurfs, die nur aufgrund eines förmlichen Rechtssetzungsverfahrens geändert werden sollten. Dies ist auch erforderlich, um die für alle notwendige Planungssicherheit zu gewährleisten.</p>	

2. Verordnungstext

<i>Verordnungsvorschlag der EU-KOM</i>	<i>Änderungsbedarf</i>
<p>Artikel 1 Abs. 1: neuer Satz 2</p> <p>(a) 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.</p>	<p>(a) In dieser Verordnung werden Regeln für die kohärente Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen, an denen ein Lärmproblem festgestellt wurde, festgelegt, um im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz zu einer geringeren Lärmbelastung und so zu einer Reduzierung der Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Menschen beizutragen und die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren.</p> <p>Lärminderungsmaßnahmen werden nur erforderlich, wenn die zuvor bewertete Lärmsituation auf einzelnen Flughäfen dies erfordert.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Es muss hier klargestellt werden, dass Lärminderungsmaßnahmen nur erforderlich werden, wenn die zuvor bewertete Lärmsituation die Durchführung entsprechender Maßnahmen erfordert. Dies kann nur der Fall sein, wenn der Lärm als gesundheitsgefährdend einzustufen ist.</p>	
<p>Artikel 1 Abs. 2 (a)</p> <p>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;</p>	<p>Erleichterung der Erreichung bestimmter Lärminderungsziele auf einzelnen Flughäfen, wie sie in Vorschriften der Union sowie den nationalen und lokal geltenden Vorschriften festgelegt sind, sowie Beurteilung ihrer Interdependenz mit anderen Umweltzielen;</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Lärminderungsziele sollten auf nationaler und lokaler Ebene festgelegt werden, da nur so die lokalen Gegebenheiten berücksichtigt werden können.</p>	

Verordnungsvorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
<p>Artikel 2 Abs. 2</p> <p>(3) ‚ausgewogener Ansatz‘ eine Methode, bei der die möglichen Maßnahmen, insbesondere Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung und -verwaltung sowie lärm mindernde Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen, in einheitlicher Weise geprüft werden, um das Lärmproblem auf einem Flughafen auf die kosteneffizienteste Weise zu lösen;</p>	<p>(2) ‚ausgewogener Ansatz‘, d.h. eine Methode, bei der die möglichen Maßnahmen, insbesondere Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung und -verwaltung sowie lärm mindernde Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen, in einheitlicher Weise geprüft werden, um das Lärmproblem auf einem Flughafen auf die kosteneffizienteste Weise zu lösen;</p> <p>Grundsätze und Leitlinien, die die ICAO-Vertragsstaaten dazu auffordern, den Fluglärm durch die Auswahl einer aufgrund örtlicher Gegebenheiten optimalen Kombination von Maßnahmen zu mindern, und zwar durch:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, 2. optimale Flächennutzung (bestmögliche Flächennutzungsplanung und -verwaltung in der Umgebung von Flughäfen inklusive Schallisolierungsprogramme), 3. lärm mindernde Betriebsverfahren sowie 4. operationelle Betriebsbeschränkungen als letztes Mittel nur nach Prüfung der anderen Elemente des „Balanced Approach“.
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Der „Balanced Approach“ der ICAO wird bereits in der Begründung zum Verordnungsentwurf unter Ziffer 3 erläutert. Die Definition an dieser Stelle entspricht der zuvor gegebenen Erläuterung nicht. Zur Vereinheitlichung sollte auf die Definition der ICAO Bezug genommen werden. Durch die Änderungen im Text wird eine engere Anbindung an die Definition des „Balanced Approach“ der ICAO gewährleistet.</p>	

Verordnungsvorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
<p>Artikel 2 Abs. 4</p> <p>(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, ...</p>	<p>(4) ‚knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug‘ ein ziviles Luftfahrzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von weniger als 10 8 EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, ...</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Der neue Vorschlag von Chapter III -10 dB führt dazu, dass auch moderne Flugzeuge wie der noch in Produktion befindliche A 321, aber auch die Flugzeugtypen 737-300 und -400, A300B4 und MD 80 betroffen sind. Diese Flugzeuge können nicht so ohne Weiteres ersetzt werden und dürfen daher nicht von der Verordnung betroffen sein. Bei der Fracht spielen Flugzeugmuster wie der A300B4 noch eine bedeutende Rolle. Grundsätzlich muss vor der Einführung von zusätzlichen Beschränkungen sorgfältig geprüft werden, ob dies wirtschaftlich darstellbar ist und wann eine entsprechende Anzahl leiserer Flugzeuge verfügbar ist. Die Flottenerneuerungen werden in den kommenden Jahren weiter voranschreiten. Ausnahmen werden aber trotzdem noch notwendig sein.</p>	
<p>Artikel 2 Abs. 6</p> <p>(7) ‚Betriebsbeschränkung‘ eine Lärmminierungsmaßnahme, 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.</p>	<p>(6) ‚Betriebsbeschränkung‘ eine Lärmminierungsmaßnahme, 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, z.B. je nach Luftfahrzeugmuster, Start- und Landebahnnutzung und/oder Zeitraum.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Eine Änderung der in der bestehenden Richtlinie enthaltenen Definition ist nicht sinnvoll und wird daher abgelehnt. Einige Elemente für die Begriffsdefinition partieller Betriebsbeschränkungen sind als Beispiele von Artikel 4 Abs. 3 in die hier besser passende Begriffsbestimmung einbezogen und daher verschoben worden.</p>	

Verordnungsvorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
<p>Artikel 3</p> <p>(1) Die Mitgliedstaaten benennen für den Erlass von Betriebsbeschränkungen zuständige Behörden sowie eine unabhängige Beschwerdestelle.</p> <p>(2) Die zuständigen Behörden und die Beschwerdestelle sind unabhängig von Organisationen, die von Lärminderungsmaßnahmen betroffen sein könnten.</p> <p>(3) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Namen und Anschriften der benannten zuständigen Behörden und der Beschwerdestelle gemäß Absatz 1.</p>	<p>(1) Die Mitgliedstaaten benennen für den Erlass von Betriebsbeschränkungen zuständige Behörden sowie eine unabhängige Beschwerdestelle.</p> <p>(2) Die zuständigen Behörden und die Beschwerdestelle sind unabhängig von Organisationen, die von Lärminderungsmaßnahmen betroffen sein könnten.</p> <p>(3) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Namen und Anschriften der benannten zuständigen Behörden und der Beschwerdestelle gemäß Absatz 1.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Die Einrichtung einer Beschwerdestelle bedeutet weiteren Aufbau von Bürokratie und Verwaltung. Nach Auffassung der deutschen Luftverkehrswirtschaft ist die Einrichtung einer solchen Beschwerdestelle nicht erforderlich. In Artikel 7 Abs. 4 wird daher auf den Beschwerdeweg nach nationalem Recht hingewiesen.</p>	
<p>Artikel 4 Abs. 1</p> <p>(1) Die Mitgliedstaaten beschließen einen ausgewogenen Ansatz zur Bekämpfung von Fluglärm. Zu diesem Zweck</p> <p>(a) bewerten sie die Lärmsituation einzelner Flughäfen;</p> <p>(b) definieren sie das Lärmreduzierungsziel;</p> <p>(c) ermitteln sie Möglichkeiten zur Minderung der Lärmauswirkungen;</p> <p>(d) evaluieren sie die voraussichtliche Kosteneffizienz der möglichen Maßnahmen;</p> <p>(e) wählen sie die Maßnahmen aus;</p> <p>(f) konsultieren sie die Interessengruppen auf transparente Weise zu den geplanten Maßnahmen;</p> <p>(g) beschließen sie die Maßnahmen und notifizieren diese in angemessener Weise;</p> <p>(h) führen sie die Maßnahmen durch;</p> <p>(i) sorgen sie für ein Streitbeilegungsverfahren.</p>	<p>(1) Die Mitgliedstaaten beschließen wenden den einen ausgewogenen Ansatz nach ICAO zur Bekämpfung von Fluglärm an den einzelnen Flughäfen an. Zu diesem Zweck bewerten sie die Lärmsituation der einzelnen Flughäfen. Wo ein Lärmproblem identifiziert wird:</p> <p>(a) bewerten sie die Lärmsituation einzelner Flughäfen;</p> <p>(ba) definieren sie das Lärmreduzierungsziel;</p> <p>(eb) ermitteln sie Möglichkeiten zur Minderung der Lärmauswirkungen;</p> <p>(dc) evaluieren sie die voraussichtliche Kosteneffizienz der möglichen Maßnahmen;</p> <p>(ed) wählen sie die Maßnahmen aus;</p> <p>(fe) konsultieren sie die Interessengruppen auf transparente Weise zu den geplanten Maßnahmen;</p> <p>(gf) beschließen sie die Maßnahmen und notifizieren diese in angemessener Weise;</p> <p>(hg) führen sie die Maßnahmen durch;</p> <p>(ih) sorgen sie für ein Streitbeilegungsverfahren.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Diese Änderung soll klarstellen, dass der beschriebene Prozess erst einsetzt, wenn das Lärmproblem identifiziert wurde. Erst wenn der Handlungsbedarf besteht, muss der hier beschriebene Prozess durchlaufen werden.</p>	

Verordnungsvorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
<p>Artikel 4 Abs. 2 (a) bis (d)</p> <p>(2) Bei der Ergreifung von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen die Mitgliedstaaten folgende mögliche Maßnahmen, um die kosteneffizienteste Kombination zu bestimmen:</p> <p>(a) absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle</p> <p>(b) Planung und Verwaltung der Flächennutzung</p> <p>(c) betriebliche Verfahren zur Lärminderung</p> <p>(d) Betriebsbeschränkungen, jedoch nicht als erstes Mittel.</p> <p>Falls erforderlich, können die möglichen Maßnahmen auch den Abzug knapp die Vorschriften erfüllender Luftfahrzeuge beinhalten.</p>	<p>(2) Bei der Ergreifung von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen die Mitgliedstaaten folgende mögliche Maßnahmen, um die kosteneffizienteste Kombination zu bestimmen:</p> <p>(a) absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle</p> <p>(b) Planung und Verwaltung der Flächennutzung</p> <p>(c) betriebliche Verfahren zur Lärminderung</p> <p>(d) Betriebsbeschränkungen, jedoch nicht als erstes Mittel.</p> <p>(a) Reduzierung des Fluglärms an der Quelle</p> <p>(b) optimale Flächennutzungsplanung und -verwaltung im Flughafenumland</p> <p>(c) lärmindernde Betriebsverfahren</p> <p>(d) operationelle Betriebsbeschränkungen als letztes Mittel nur nach Prüfung der anderen Elemente des „Balanced Approach“.</p> <p>Falls erforderlich, können die möglichen Maßnahmen auch den Abzug knapp die Vorschriften erfüllender Luftfahrzeuge beinhalten.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Diese Maßnahmendefinition entspricht der Definition der ICAO. Die Verordnung sollte den „Balanced Approach“ der ICAO möglichst 1:1 umsetzen. Zur Vereinheitlichung sollte die Definition der ICAO auch hier zur Anwendung kommen.</p> <p>Zu (d): Die Flughäfen in Europa und insbesondere in Deutschland unterliegen bereits zahlreichen betrieblichen Beschränkungen. Weitere Beschränkungen führen zu Kapazitätsengpässen und zu wirtschaftlich untragbaren Belastungen. Daher müssen zunächst andere Maßnahmen genutzt werden, um Fluglärm mindern und die Betroffenen zu schützen. Dies entspricht im Übrigen dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nach Artikel 5 EU-Vertrag, das jeweils mildeste Mittel einzusetzen. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz des Artikel 5 EU-Vertrag findet seinen Ausdruck im „Balanced Approach“, wie er von der ICAO Resolution A36-22 formuliert worden ist. Er bildet die Grundlage für eine dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechenden Lösung der Lärmprobleme in der Umgebung von Flughäfen unter Berücksichtigung der den Flughäfen übertragenen öffentlichen Verkehrsaufgabe.</p>	

Verordnungsvorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
<p>Artikel 4 Abs. 3</p> <p>(3) Im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes können die Mitgliedstaaten die Lärminderungsmaßnahmen je nach Luftfahrzeugmuster, Start- und Landebahnnutzung und/oder Zeitraum differenzieren</p>	<p>streichen und Inhalt nach Artikel 2 Abs. 6 verschieben</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Der wesentliche Inhalt soll bereits in die Begriffsbestimmung der „Betriebsbeschränkung“ in Artikel 2 Absatz 6 einbezogen werden. Daher kann dieser Absatz gestrichen werden.</p>	
<p>Artikel 4 Abs. 4</p> <p>(4) Unbeschadet Absatz 3, gelten Betriebsbeschränkungen bei denen knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge vom Flughafen abgezogen werden, nicht für 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.</p>	<p>(4) Unbeschadet Absatz 3, gelten Betriebsbeschränkungen, bei denen knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge vom Flughafen abgezogen werden, gelten nicht für 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.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Artikel 4 Abs. 3 soll gestrichen werden. Daher ist der Verweis auf Abs. 3 ebenfalls zu streichen.</p>	
<p>Artikel 4 Abs. 5 Satz 1</p> <p>(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.</p> <p>Betriebsbeschränkungen stellen keine Diskriminierung, insbesondere aufgrund der Nationalität, Identität oder Tätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers, dar.</p>	<p>(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 Lärminderungsziele notwendig ist.</p> <p>Betriebsbeschränkungen stellen keine Diskriminierung, insbesondere aufgrund der Nationalität, Identität oder Tätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers, dar.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Hier handelt es sich um einen Übersetzungsfehler.</p>	

Verordnungsvorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
<p>Artikel 5 Abs. 5 Satz 2</p> <p>Geringfügige Änderungen bereits bestehender Maßnahmen, die sich nicht wesentlich auf die Kapazität oder den Betrieb auswirken, stellen keine neue Betriebsbeschränkung dar.</p>	<p>unbestimmte Rechtsbegriffe (rot markiert) sind noch näher zu definieren</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Es wird bei dieser Formulierung weder klar, was „geringfügige Änderungen“ sind, noch, wie die Formulierung „nicht wesentlich“ zu interpretieren ist. Nach dem Fluglärmsgesetz ist eine Änderung dann wesentlich, wenn sie mit einer Lärmänderung von mindestens zwei dB(A) einhergeht. Wäre dieser Maßstab auf die Regelung in dem VO-Entwurf zu lärmbedingten Betriebsbeschränkungen übertragbar, so könnten die nationalen Behörden umfangreiche Betriebsbeschränkungen erlassen, ohne dass diese dem Regime dieser Verordnung unterworfen sind. Es ist daher dringend erforderlich, dass diese unbestimmten Rechtsbegriffe ausgefüllt werden.</p>	
<p>Artikel 6 Abs. 2</p> <p>(2) Auf Verlangen der Kommission übermitteln die Luftfahrzeugbetreiber in bezug auf ihre Luftfahrzeuge, die Flughäfen in der Union anfliegen, die folgenden lärmbezogenen Angaben:</p> <p>(a) Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs;</p> <p>(b) Bescheinigung(en) über den Lärmwert des verwendeten Luftfahrzeugs zusammen mit der tatsächlichen höchstzulässigen Startmasse;</p> <p>(c) etwaige Veränderungen des Luftfahrzeugs mit Auswirkungen auf seinen Lärmwert;</p> <p>(d) Lärm- und Leistungsangaben zum Luftfahrzeug für Lärmmodellierungszwecke.</p> <p>Für jeden Flug, bei dem ein Flughafen in der Union angefliegen wird, übermitteln die Luftfahrzeugbetreiber Angaben zur verwendeten Lärmwertbescheinigung sowie das Eintragungskennzeichen.</p> <p>Die Daten werden kostenlos und gegebenenfalls in elektronischer Form unter Verwendung des vorgegebenen Formats bereitgestellt.</p>	<p>(2) Auf Verlangen der Kommission und wenn die Agentur nicht bereits über die entsprechenden Angaben verfügt, übermitteln die Luftfahrzeugbetreiber in bezug auf ihre Luftfahrzeuge, die Flughäfen in der Union anfliegen, die folgenden lärmbezogenen Angaben:</p> <p>(a) Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs;</p> <p>(b) Bescheinigung(en) über den Lärmwert des verwendeten Luftfahrzeugs zusammen mit der tatsächlichen höchstzulässigen Startmasse;</p> <p>(c) etwaige Veränderungen des Luftfahrzeugs mit signifikanten Auswirkungen auf seinen Lärmwert;</p> <p>(d) Lärm- und Leistungsangaben zum Luftfahrzeug für Lärmmodellierungszwecke.</p> <p>Für jeden Flug, bei dem ein Flughafen in der Union angefliegen wird, übermitteln die Luftfahrzeugbetreiber Angaben zur verwendeten Lärmwertbescheinigung sowie das Eintragungskennzeichen.</p> <p>Die Daten werden kostenlos und gegebenenfalls in elektronischer Form unter Verwendung des vorgegebenen Formats bereitgestellt. Die Luftfahrzeugbetreiber können sich die Kosten für die Bereitstellung der Daten zurückerstatten lassen.</p>

Begründung (zu Artikel 6 Abs. 2):

Die Notwendigkeit, für jeden einzelnen Flug, bei dem ein Flughafen in der Union angefliegen wird, Angaben zur verwendeten Lärmwertbescheinigung zu übermitteln, ist nicht ersichtlich. Zudem liegen die gewünschten Informationen bereits vor, u.a. in Form der von den zuständigen Behörden ausgestellten Lärmzeugnisse und in der EASA-TypCertificateDataSheet-Noise(TCDSN)-Datenbank.

<i>Verordnungsvorschlag der EU-KOM</i>	<i>Änderungsbedarf</i>
<p>Artikel 7 Abs. 1</p> <p>(1) Betriebsbeschränkungen werden von den zuständigen Behörden sechs Monate im Voraus den Mitgliedstaaten, der Kommission und den interessierten Parteien zur Kenntnis gebracht, wobei diese Frist mindestens zwei Monate vor der Festlegung der Zeitnischen-Koordinierungsparameter für den betreffenden Flughafen und die jeweilige Flugplanperiode gemäß Artikel 2 Buchstabe m der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates endet.</p>	<p>(1) Betriebsbeschränkungen werden von den zuständigen Behörden mindestens sechs Monate im Voraus den Mitgliedstaaten, der Kommission und den interessierten Parteien zur Kenntnis gebracht, wobei diese Frist mindestens zwei Monate vor der Festlegung der Zeitnischen-Koordinierungsparameter für den betreffenden Flughafen und die jeweilige Flugplanperiode gemäß Artikel 2 Buchstabe m der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates endet.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Es sind einheitliche Fristen erforderlich.</p>	
<p>Artikel 7 Abs. 2</p> <p>(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.</p>	<p>(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 UmweltLärmminderungsziel, die zur Erreichung dieses Ziels erwogenen Maßnahmen sowie die voraussichtliche Kosteneffizienz und Nutzen der einzelnen erwogenen Maßnahmen und gegebenenfalls ihre grenzübergreifenden Auswirkungen beschrieben werden.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Auch hier kann es sich nur um Lärmminderungsziele handeln, da die lärmbedingte Betriebsbeschränkung dies impliziert. Wir plädieren für die Anwendung von Kosten-Nutzenanalysen. Entscheidungen über Maßnahmen sollten sich nicht allein auf Kosten stützen.</p>	

Verordnungsvorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
<p>Artikel 7 Abs. 3</p> <p>(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.</p>	<p>(3) Sollen durch die Betriebsbeschränkung knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von einem Flughafen abgezogen werden, so werden auf dem betreffenden Flughafen mindestens sechs Monate nach Bekanntmachung, jedoch 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, keine neuen Dienste mit knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen mehr zugelassen. Die zuständigen Behörden legen die jährliche Anzahl der abzuziehenden 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 Es dürfen nicht mehr als 20% der knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeuge, mit denen das Luftfahrtunternehmen den Flughafen anfliegt, außer Dienst gestellt werden. Diese darf nicht mehr als 20% der Flugzeugbewegungen der knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeuge betragen und gilt anteilig für alle Fluggesellschaften, die nur knapp die Vorschriften erfüllende Flugzeuge an dem entsprechenden Flughafen betreiben.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Es sind einheitliche Fristen erforderlich (vgl. Artikel 7 Abs. 1). Ein stufenweiser Abzug nur knapp die Vorschriften erfüllender Luftfahrzeuge anhand der Flugzeugtypen ist nicht möglich. Daher muss die Kopplung mit der Anzahl der entsprechenden Flugzeugbewegungen erfolgen.</p>	

Verordnungsvorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
<p>Artikel 8 Abs. 1 und 2</p> <p>(1) Die zuständigen Behörden können knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge, die in Entwicklungsländern zugelassen sind, von Lärminderungsmaßnahmen ausnehmen [...]</p> <p>(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission über die von ihnen nach Absatz 1 gewährten Ausnahmen.</p>	<p>streichen</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Ausnahmeregelungen für „knapp die Vorschriften erfüllende Flugzeuge“ aus Entwicklungsländern sind diskriminierend und widersprechen dem Ziel, den Lärm an Flughäfen zu reduzieren. Sie sollten daher entfallen.</p>	
<p>Artikel 10 Abs. 1</p> <p>(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.</p>	<p>(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, insbesondere den ausgewogenen Ansatz, nicht erfüllt oder dem Unionsrecht anderweitig widerspricht, soll sie die Entscheidung aussetzen.</p>
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Das Ziel der Verordnung ist es, den „Balanced Approach“ umzusetzen und als Handlungsrahmen für die Maßnahmenauswahl heranzuziehen. Es sollte daher auch hier explizit auf den „Balanced Approach“ abgestellt werden.</p>	
<p>Artikel 11 und 12: streichen</p>	
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Artikel 11 und 12 überträgt der EU-Kommission Befugnisse zur Änderung wesentlicher Bestandteile der Verordnung. Diese Änderungen sind insbesondere unter (a) weitgehende Änderungen der Definitionen, die nur durch ein Gesetzgebungsverfahren erfolgen sollten.</p>	

3. Anhänge I und II

<u>Begründung zum Änderungsbedarf bezüglich der Anhänge:</u>	
Die Änderung der Anhänge ist erforderlich, um einheitliche und praktikabel anwendbare Anforderungen zu gewährleisten. Unbestimmte Rechtsbegriffe sollten vermieden werden. Die folgenden Änderungen dienen der Einheitlichkeit mit anderen Regelungen und der besseren Anwendbarkeit.	
<i>Vorschlag der EU-KOM</i>	<i>Änderungsbedarf</i>
<p><u>ANHANG I – Indizes</u></p> <p>2. Die zuständigen Behörden können zur Darstellung von Fluglärmbelästigung zusätzliche, wissenschaftlich fundierte Lärmindizes verwenden.</p>	<p>2. Die zuständigen Behörden können zur Darstellung von Fluglärmbelästigungbelastung zusätzliche, wissenschaftlich fundierte Lärmindizes verwenden.</p>
<p><u>ANHANG I – Informationen zur Lärmbekämpfung</u></p> <p>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.</p> <p>1.4.1. Bezüglich der Reduzierung an der Quelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung der Luftfahrzeugflotte und technische Verbesserungen; - spezifische Pläne zur Flottenmodernisierung. 	<p>1.2 Beschreibung der Umweltverträglichkeitsziele Lärminderungsziele für den Flughafen und vor dem Hintergrund des ganzen Landes. Dazu gehört auch eine Beschreibung der Fluglärmziele für den Flughafen.</p> <p>1.4.1. Bezüglich der Reduzierung an der Quelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung der Luftfahrzeugflotte und technische Verbesserungen; - spezifische Pläne zur Flottenmodernisierung-
<p>1.4.4. Zweiter Spiegelstrich</p> <ul style="list-style-type: none"> - bestehende Finanzinstrumente, z. B. lärmbezogene Flughafenengebühren; 	<p>verschieben nach 1.4.3.</p>
<p>1.4.4. neuer fünfter Spiegelstrich</p>	<p>Neuen fünften Spiegelstrich einfügen:</p> <p>1.4.4.</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Verwendung flexibler Übergänge von Betriebsbeschränkungen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit, z. B. verspätete Abflüge oder verfrühte Ankünfte

Vorschlag der EU-KOM	Änderungsbedarf
2. Prognose ohne neue Maßnahmen	2. Prognose ohne neue Maßnahmen Lärm- minderungsmaßnahmen
2.1 Gegebenenfalls Beschreibung des bereits genehmigten und des vorgesehenen Flughafenbaus, 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 Flughafenbaus, 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.	2.2 Im Fall einer Erweiterung der Flughafenkapazität: Nutzen der zusätzlichen Kapazität für das gesamte Luftverkehrsnetz und die Region.
<p><u>ANHANG II – Bewertung der Kosteneffizienz lärmbedingter Betriebsbeschränkungen</u></p> <p>[...]</p> <p>Darüber hinaus können die zuständigen Behörden folgende Faktoren berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>[---]</p> <p>Darüber hinaus können die zuständigen Behörden folgende Faktoren berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gesundheit und Sicherheit der Flughafenanwohner; 25) Umweltverträglichkeit, einschließlich der Interdependenz von Lärm und Emissionen; 36) direkte und indirekte Auswirkungen sowie Katalysatoreffekte) auf die Beschäftigung. auf die Luftverkehrswirtschaft sowie gesamtwirtschaftliche Auswirkungen (katalytische Katalysatoreffekte) auf die Beschäftigung.

Berlin, den 25. Mai 2012

Kontakt:

Michael Kandora
Leiter Infrastruktur
Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Französische Straße 48
10117 Berlin

Tel.: +49 (0) 30 520 077 - 125
Mobil.: +49 (0) 173 5490 540
Fax.: +49 (0) 30 520 077 - 111
E-Mail: Michael.Kandora@bdl.aero

www.bdl.aero

Präsident: Klaus-Peter Siegloch
Hauptgeschäftsführer: Matthias von Randow

Amtsgericht: Charlottenburg
VR 30285 B