



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 21. Dezember 2012 (07.01)
(OR. en)**

17488/12

**Interinstitutionelles Dossier:
2011/0398 (COD)**

**CODEC 2977
AVIATION 194
ENV 932
PE 580**

INFORMATORISCHER VERMERK

des	Generalsekretariats
für den	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
<u>Betr.:</u>	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Straßburg, 10. bis 13. Dezember 2012)

I. EINLEITUNG

Der Berichterstatter, Herr Jörg LEICHTFRIED (S&D – AT), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr einen Bericht mit 43 Abänderungen (Abänderungen 1-43) an dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vorgestellt. Zusätzlich hat die Fraktion PPE zwei Abänderungen (Abänderungen 44 und 45) vorgelegt, die Fraktion EFD hat zwei Abänderungen (Abänderungen 46 und 47) vorgelegt, die Fraktion S&D hat zwei Abänderungen (Abänderungen 48 und 49) vorgelegt, die Fraktion GUE/NGL hat 16 Abänderungen (Abänderungen 50-65) vorgelegt, die Fraktion CRE hat eine Abänderung (Abänderung 66) vorgelegt und die Fraktion Verts/ALE hat 23 Abänderungen (Abänderungen 67-89) vorgelegt.

II. AUSSPRACHE

Die Aussprache zu dem Vorschlag fand am 11. Dezember 2012 als gemeinsame Aussprache über die drei Vorschläge des "Flughafenpakets" (Bodenabfertigung, Zeitnischen und Lärm) statt. Eine Zusammenfassung der Aussprache ist in Dokument 17483/12 enthalten¹.

III. ABSTIMMUNG

Das Europäische Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum am 12. Dezember 2012 43 Abänderungen (Abänderungen 1, 2, 4-9, 11, 12, 14, 15, 17-43, 44, 45, 48 und 49) angenommen.

Der Wortlaut der angenommenen Abänderungen und der legislativen Entschließung des Europäischen Parlaments ist in der Anlage wiedergegeben.

¹ Siehe auch Dokument 17484/12.

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. Dezember 2012 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

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

¹ ABl. C 181 vom 21.6.2012, S. 173.

² ABl. C 277 vom 13.9.2012, S. 110.

3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Die in der Richtlinie 2002/49/EG beschriebenen nationalen Aktionspläne sollten in unmittelbarer Zukunft für die Annahme ergänzender Maßnahmen zur Lärmbekämpfung außerhalb von Flughäfen geöffnet werden, wie zum Beispiel Schalldämpfung bei Wohngebäuden und Pläne zur allgemeinen Schallisolierung, damit die Einführung von Betriebsbeschränkungen weniger häufig notwendig ist.

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Bei der Anwendung genehmigter betrieblicher Verfahren zur Lärminderung sollte unter Berücksichtigung sämtlicher Faktoren, die sich auf einen bestimmten Betriebsvorgang auswirken könnten, die Aufrechterhaltung der erforderlichen Flugsicherheit gewährleistet werden. Antiterroristische Sicherheitsmaßnahmen dürfen durch betriebliche Lärminderungsmaßnahmen nicht behindert oder unterbunden werden.

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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.

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

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Zur Gewährleistung von Rechts- und Planungssicherheit sollten Betriebsbeschränkungen und Entscheidungen zum Betrieb von Flughäfen einschließlich Gerichtsentscheidungen und Ergebnisse von Mediationsverfahren, sofern sie schon vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung umgesetzt oder geprüft wurden, nicht dieser Verordnung, sondern den bestehenden Bestimmungen unterliegen.

Abänderung 11

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Abänderung 12

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) Erleichterung der Erreichung

(a) Erleichterung der Erreichung

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

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

Abänderungen 44 und 48

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 14

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 15

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

dienen.

Abänderungen 45 und 49

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(4) ‚knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug‘ ein Luftfahrzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) festgelegten Höchstwerte **während eines Übergangszeitraums von vier Jahren nach ...** * um eine kumulative Marge von weniger als **8 EPNdB** (Effective Perceived Noise in Dezibel) **und nach diesem Übergangszeitraum um eine kumulative Marge von weniger als 10 EPNdB**

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;

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

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

Abänderung 18

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3

Vorschlag der Kommission

Zuständige Behörden

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

Geänderter Text

Zuständige Behörden **und Rechtsbehelf**

1. Die Mitgliedstaaten, **in denen sich ein Flughafen befindet**, benennen **eine oder mehrere** für **die Einhaltung des Verfahrens zum** Erlass von

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.

Betriebsbeschränkungen zuständige Behörden sowie eine unabhängige Beschwerdestelle **gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten**.

2. Die zuständigen Behörden und die Beschwerdestelle sind unabhängig von Organisationen, die von Lärminderungsmaßnahmen betroffen sein könnten.
3. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission **rechtzeitig** die Namen und Anschriften der benannten zuständigen Behörden und der Beschwerdestelle gemäß Absatz 1. **Diese Angaben werden von der Kommission veröffentlicht.**
- 4. Die Mitgliedstaaten gewährleisten das Recht, gegen die gemäß dieser Verordnung erlassenen Betriebsbeschränkungen im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren Beschwerde bei der Beschwerdestelle einzulegen.**

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstaben a und b

Vorschlag der Kommission

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

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

Geänderter Text

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

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) betriebliche Verfahren zur Lärminderung

Geänderter Text

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

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 25

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 27

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Abänderung 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

1. **Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die Lärmsituation an Flughäfen, für die sie zuständig sind, regelmäßig einer Bewertung gemäß den Anforderungen der Richtlinie 2002/49/EG sowie nationaler oder lokaler Vorschriften unterzogen wird**. Die zuständigen Behörden können die Unterstützung des Leistungsüberprüfungsgremiums gemäß

Artikel 3 der Verordnung (EU)
Nr. 691/2010 der Kommission in Anspruch
nehmen.

2. Für die Bewertung der aktuellen und der
künftigen Lärmsituation verwenden die
zuständigen Behörden die Methode, die
Indizes und die Informationen in Anhang I.

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

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

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

6. Die zuständigen Behörden konsultieren
die Interessengruppen rechtzeitig und in

Artikel 3 der Verordnung (EU)
Nr. 691/2010 der Kommission in Anspruch
nehmen.

2. Für die Bewertung der aktuellen und der
künftigen Lärmsituation verwenden die
zuständigen Behörden die Methode, die
Indizes und die Informationen in Anhang I.

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

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

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

**(c) die Kostenwirksamkeit jeder neuen
Betriebsbeschränkung gemäß Anhang II**

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 Kommission.

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

bewertet wird. Geringfügige technische Änderungen bestehender Maßnahmen, die sich nicht wesentlich auf die Kapazität oder den Betrieb auswirken, gelten nicht als neue Betriebsbeschränkungen;

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

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

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

(iii) die betreffenden Flughafenbetreiber;

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

(v) die betreffenden Flugsicherungsorganisationen;

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

(vii) gegebenenfalls der benannte Zeitnischen-Koordinator.

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

Verfügung gestellt werden.

Interessengruppen frei darauf zugreifen können.

Diese einschlägigen Informationen müssen auch Folgendes umfassen:

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

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

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

Abänderung 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6

Vorschlag der Kommission

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

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

Geänderter Text

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

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

- (a) Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs;
- (b) Bescheinigung(en) **über den Lärmwert** des verwendeten Luftfahrzeugs zusammen mit der tatsächlichen höchstzulässigen Startmasse;
- (c) etwaige Veränderungen des Luftfahrzeugs mit Auswirkungen auf seinen Lärmwert;

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

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

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

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

4. Die Daten werden in einer zentralen Datenbank gespeichert und den

Angaben:

- (a) Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs;
- (b) **Lärmbescheinigung(en)** des verwendeten Luftfahrzeugs zusammen mit der tatsächlichen höchstzulässigen Startmasse;
- (c) etwaige Veränderungen des Luftfahrzeugs mit Auswirkungen auf seinen Lärmwert, **die in seiner Lärmbescheinigung vermerkt sind.**

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

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

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

4. Die Daten werden in einer zentralen Datenbank gespeichert und den

zuständigen Behörden,
Luftfahrzeugbetreibern,
Flugsicherungsorganisationen und
Flughafenbetreibern zu Betriebszwecken
zur Verfügung gestellt.

zuständigen Behörden,
Luftfahrzeugbetreibern,
Flugsicherungsorganisationen und
Flughafenbetreibern zu Betriebszwecken
zur Verfügung gestellt.

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7

Vorschlag der Kommission

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

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

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

Geänderter Text

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

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

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

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.

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

Abänderung 31

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Abänderung 32

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

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.

in dieser Verordnung **festgelegte Verfahren** nicht **eingehalten wurde**, kann sie **dies den jeweils zuständigen Behörden entsprechend mitteilen. Diese können den Standpunkt der Kommission berücksichtigen.**

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

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

Abänderung 33

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13

Vorschlag der Kommission

Artikel 13

Ausschuss

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

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

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

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

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 14a

Übergangsbestimmungen

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

Abänderung 37

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Abänderung 38

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 39

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 40

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2.1 Gegebenenfalls Beschreibung des bereits genehmigten und des vorgesehenen Flughafenausbaus, z. B. Kapazitätserweiterung, Ausbau von Start- und Landebahn und/oder Abfertigungsgebäuden, **Vorhersagen bezüglich An- und Abflügen**, geplanter künftiger Verkehrsmix und erwartetes Wachstum **sowie eine detaillierte Untersuchung der Lärmauswirkungen,**

die aus diesen Erweiterungen der Kapazität, der Start- und Landebahnen oder der Abfertigungsgebäude und aus der Änderung der An- und Abflugrouten für die Umgebung folgen würden.

Abänderung 41

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 42

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

3.1 Zusätzliche mögliche Maßnahmen und Angabe der wichtigsten Auswahlgründe.

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II

Vorschlag der Kommission

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

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

Darüber hinaus können die zuständigen Behörden folgende Faktoren berücksichtigen:

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

Geänderter Text

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

- 1) durch die geplanten Maßnahmen jetzt und künftig zu erwartende Lärmvorteile ***einschließlich gesundheitlicher Vorteile;***
- 2) ***Gesundheit und Sicherheit der Flughafenanwohner;***
- 3) ***Sicherheit des Flugbetriebs, einschließlich Risiken für Dritte;***
- 4) ***direkte und indirekte Auswirkungen sowie Katalysatoreffekte auf die Beschäftigung und die Wirtschaft, einschließlich möglicher Auswirkungen auf regionale Wirtschaftssysteme;***
 - 4a) ***Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen auf den Flughäfen;***
 - 4b) ***Kapazität des Flughafens;***
 - 4c) ***Auswirkungen auf das europäische Luftverkehrsnetz;***
 - 4d) ***Umweltverträglichkeit, einschließlich der Interdependenz von Lärm und Emissionen.***