



Änderungsempfehlungen

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 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

Vorbemerkung

Mit dem Vorschlag einer EU-Verordnung über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen sollen für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen, die die wirtschaftliche Fortentwicklung der Luftverkehrswirtschaft hemmen können, EU-weit geltende Regeln und Verfahren verordnet werden. Die Regeln und Verfahren orientieren sich ausschließlich auf den auf Kosteneffizienz ausgerichteten „ausgewogenen Ansatz“ der ICAO und dem Rechenwerk der ECAC. Gesundheits- und Umweltschutz haben sich Kostenargumenten zu beugen; die Externalisierung der Kosten wird nicht thematisiert.

Die Verordnung erschwert den Erlass von Betriebsbeschränkungen und gefährdet bestehende Nachtflugverbote. Sie verhindert spezifisch auf die Region zugeschnittene Lärminderungsmaßnahmen und entmündigt die vom Fluglärm betroffenen Bürger in der Umgebung von Flughäfen. Sie verhindert ferner die dynamische Fortentwicklung des Standes der Fluglärmschutztechnik und eine zeitgemäße Erweiterung des Anlagenbegriffes für Flughäfen durch Einbeziehung lärmintensiver An- und Abflugrouten. Die Verordnung ist als Regelwerk in sich nicht geschlossen und steht nicht im Einklang mit konkurrierenden Umweltrechtsakten der Union.

Hinweis zu den nachfolgenden Empfehlungen: Die Kernpunkte sind textlich hervorgehoben.

1. *Die Verordnung ist ersatzlos zu streichen.*

Begründung: Die Europäische Union und die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation haben eine Kooperationsvereinbarung zur Schaffung eines Rahmens für die verstärkte Zusammenarbeit abgeschlossen, die im Amtsblatt der Europäischen Union am 9.9.2011 erschienen ist. Teile dieser Vereinbarung sowie zentrale Aussagen der Internationalen Zivilluftverkehrsorganisation

-ICAO- finden sich in den Erwägungsgründen, den Zielen und dem Verordnungstext wieder, so dass eine Einflussnahme der Zivilluftverkehrswirtschaft auf den Verordnungstext nahe liegen könnte. Es ist zu befürchten, dass die Übernahme von Vertragsbestandteilen der ICAO in eine EU-Verordnung das Vertrauen der Bürger in die Unabhängigkeit der EU-Kommission infrage stellen könnte. Um dem vorzubeugen, sollte die EU-Kommission ihren Verordnungsvorschlag selbst zurückziehen.

Hinzu kommt, dass der Regelungsbereich des Verordnungsvorschlags sich mit Umwelt-richtlinien, wie der Umweltqualitätsrichtlinie, der Umgebungslärmrichtlinie und der Umweltverträglichkeitsrichtlinie überschneidet. Umweltvorschriften dieser Richtlinien werden im Kollisionsfall von den Regelungen der übergeordneten EU-Verordnung aufgehoben. Es ist zu befürchten, dass sich das für den Luftverkehr geltende Umweltrecht immer weiter von dem sonst geltenden Umweltrecht entfernt. Eine weitere Sektoralisierung des Umweltrechts kann von der EU-Kommission sicher nicht gewollt sein.

Wegen der regional unterschiedlichen Gegebenheiten, Betroffenheiten und Öffentlichkeitsbeteiligungen können die Ziele und Maßnahmen der Lärminderung auf der Grundlage der bereits vorhandenen mitgliedstaatlichen Regelungen national bürgernäher und effektiver geregelt werden. Bezogen auf Deutschland, enthält das geltende deutsche Immissionschutzrecht bereits jetzt verursachergerechte und dynamische Regelungen, die nach entsprechender Anpassung wirkungsvoller als die EU-Verordnung zum Schutz der Bürger vor Fluglärm beitragen können.

2. Die Verordnung ist zurückzunehmen, eine Novellierung der Richtlinie 2002/30/EG ist ausreichend.

Begründung: Lärmschutzziele an Flughäfen müssen aufgrund der lokalen Gegebenheiten regional geprägt sein. Nationale Rechtsnormen können diesem Umstand am besten Rechnung tragen. Die gleichzeitige Berücksichtigung von EU-Normen ist dann gegeben, wenn die europäische Normierung in Form einer umsetzungspflichtigen Richtlinie vorliegt. Ein dem Standort des Flughafens angepasster Fluglärmschutz und seine dynamische Fortentwicklung auf der Grundlage regionaler Rechtsnormen wäre nach dem Erlass der EU-Verordnung verbaut. Daraus folgt, dass es ausschließlich einen Regelungsspielraum auf EU-Ebene in Form einer Richtlinie gibt. Die Richtlinie müsste als Novellierung der Richtlinie 2002/30/EG angelegt sein.

3. In die Erwägungsgründe ist aufzunehmen, dass die EU-Kommission in einem weiteren EU-Rechtsakt die Regeln und Verfahren für schadstoffbedingte Betriebsbeschränkungen festlegt.

Begründung: Der vorliegende Verordnungsvorschlag befasst sich ausschließlich mit dem Lärmschutz. Luftverunreinigungen herrührend vom Betrieb von Anlagen auf dem Flughafen und besonders vom Betrieb von Flugzeugen werden überhaupt nicht angesprochen. Luftschadstoffe und ihre Langzeitwirkungen auf die Menschen und die Fauna und Flora müssen als begrenzender Faktor einbezogen werden.

Eine Einarbeitung von Regeln und Verfahren für schadstoffbedingte Betriebsbeschränkungen würde jedoch den Rahmen der vorliegenden Verordnung sprengen. Dennoch sollte sich die EU-Kommission auch diesem Aspekt annehmen.

4. Zu Artikel 1, Absatz 2, Buchstabe (b)

Buchstabe (b) ist wie folgt neu zu fassen:

„Auswahl effizienter Lärminderungsmaßnahmen, um unter Berücksichtigung des ausgewogenen Ansatzes eine Verbesserung des Nachbarschutzes im Einklang mit einer langfristig tragbaren Entwicklung der Kapazität des Flughafen- und des Flugverkehrsmanagementnetzes zu erreichen.“

Begründung: Es reicht nicht aus, dass die Erreichung von Lärminderungszielen erleichtert werden soll. Ein wesentliches Ziel der Verordnung muss die Verbesserung des Schutzes der Nachbarschaft vor Lärm beim Ausbau von Flughäfen sein. Ausschließlich die überobligatorischen Lärminderungsmaßnahmen dürfen der Abwägung des ausgewogenen Ansatzes unterliegen. Weiterhin führt die Verknüpfung des ausgewogenen Ansatzes an die Betrachtung des gesamten Flugweges („Gate to Gate“) zu einer untragbaren Erschwernis bei der Prüfung von Betriebsbeschränkungen. Diese Verknüpfung ist aufzulösen, da es ohnehin die originäre Aufgabe der Wirtschaftsakteure ist, ihre Kapazitätsentwicklungen wettbewerblich im Rahmen der „Gate to Gate“ zu entwickeln.

5. Zu Artikel 2, Absatz (2) und (2a) -neu-

Absatz (2) ist umzunummerieren in Absatz (1) und folgende neue Absätze (2) und (2a) sind einzufügen:

„(2) ‚Flugverkehrsanlage‘ eine Anlage, die den Flughafen und seinen Einwirkungsbereich umfasst;

(2a) ‚Einwirkungsbereich‘ den Bereich um den Flughafen, innerhalb dessen gebietsbezogene Lärmimmissionsgrenzwerte überschritten werden; dem Einwirkungsbereich sind die An- und Abflugrouten zuzurechnen;“

Begründung: Die Beurteilung von Fluglärm darf nicht ausschließlich auf den Flughafen beschränkt werden. Die Bürgerproteste beispielsweise in den Ballungszentren Berlin, München und Frankfurt richten sich gegen die lärmintensiven Segmente der An- und Abflugrouten. Die Beschränkung des Anwendungsbereichs der Verordnung auf den reinen Flughafen und eventuell seine Lärmschutzzonen ist nicht mehr zeitgemäß und dem betroffenen Bürger nicht zu vermitteln. Der Anlagenbegriff des Flughafens ist durch den Begriff der „Flugverkehrsanlage“ zu ersetzen. Eine Neudefinition der Flugverkehrsanlage unter begrenzter Einbeziehung der An- und Abflugrouten in Abhängigkeit der Lärmimmission (Einwirkungsbereich der Anlage) ist wirklichkeitsnäher, klärt Verantwortlichkeiten und erweitert das Instrumentarium der Lärminderungen. Für die Begrenzung des Einwirkungsbereiches sind die

bauplanungsrechtlich begründeten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor Lärm maßgebend.

Die An- und Abflugrouten des Einwirkungsbereichs sind dem Betriebs- und Verantwortungsbereich des Flughafens zuzuordnen.

6. Zu Artikel 2, Absatz 6

Absatz (6) ist wie folgt neu zu fassen:

„(6) ‚Lärminderungsmaßnahme‘ jede Maßnahme, die sich auf die Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen auswirkt und für die die Grundsätze des am Übermaßverbot orientierten ausgewogenen Ansatzes gelten, einschließlich anderer, nicht betriebsbezogener Maßnahmen, die die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen beeinflussen können;“

Begründung: Ziel der Verordnung ist es, lärmbedingte Betriebsbeschränkungen im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz einzuführen. Bei dem „ausgewogenen Ansatz“ handelt es sich um den Ansatz der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation - ICAO- (siehe Artikel 2 Ziffer 6). Zweifelhaft ist, ob dieser an der Kosteneffizienz orientierte ICAO-Ansatz überhaupt im Sinne eines dem Grundrecht der körperlichen Unversehrtheit verpflichteten Lärmschutz als ausgewogen gelten kann. Zumindest darf der „ausgewogene Ansatz“ dann nicht gelten, wenn prognostizierte oder gemessene Lärmimmissionsgrenzwerte nach geltendem Umweltrecht bereits erreicht oder sogar überschritten sind. In diesen Fällen darf Kosteneffizienz-Erwägungen kein Raum gegeben sein.

Der Hinweis auf den ICAO – Ansatz in Artikel 2 Ziffer 6 ist zu streichen und klar zu stellen, dass es sich beim „ausgewogenen Ansatz“ um den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und nicht um den gleichnamigen Ansatz der ICAO handelt.

7. a) Zu Artikel 3, Überschrift

Die Überschrift des Artikels 3 ist wie folgt neu zu fassen:

„Zuständige Behörden, Anhörung und Recht auf Einlegung eines Rechtsbehelfes“

Begründung: Anpassung der Überschrift an den nachfolgenden Text.

b) Folgende neue Ziffern 4 und 5 sind anzufügen:

„4. Vor Erlass einer Betriebsbeschränkung ist den Beteiligten Gelegenheit zu geben, sich zu den für die Entscheidung erheblichen Tatsachen zu äußern.“

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

Begründung: In Artikel 3 übernimmt der Verordnungsvorschlag aus der Richtlinie die Konstruktion der für den Erlass von Betriebsbeschränkungen zuständigen Behörde und der unabhängigen Beschwerdestelle. Nicht übernommen wird die Regelung, dass gegen den Erlass einer Betriebsbeschränkung Rechtsbehelfe eingelegt werden können. Damit entsteht der Eindruck, dass an die Stelle der verwaltungsgerichtlichen Überprüfung ausschließlich ein Beschwerdeverfahren gesetzt werden soll.

Mit den Ergänzungen wird klar gestellt, dass die Rechte der Bürger nicht beschnitten werden und die nationalen Verwaltungsverfahrensgesetze zur Anwendung kommen. Das gilt sowohl für die Beteiligungsrechte wie die Rechtsbehelfe. Neben dem einfachen Beschwerderecht gelten die Rechtsschutzvorschriften, wie sie bereits in Artikel 12 der Richtlinie 2002/30/EG enthalten waren. Außerdem wird richtig gestellt, dass der Rechtsbehelf gegen eine Maßnahme bei der Behörde eingereicht werden muss, die die Maßnahme angeordnet hat.

8. Zu Artikel 4, Ziffer 1

Ziffer 1 ist wie folgt neu zu fassen:

„1. Die Mitgliedstaaten bewerten die Lärmsituation einzelner Flughäfen, definieren das Lärminderungsziel, ermitteln die Möglichkeiten zur Minderung der Lärmauswirkungen und wählen die für den Lärmschutz effizienteste Maßnahmen aus. Alle von der Maßnahme Betroffenen sind vor Erlass der Maßnahmen formell anzuhören. Die Maßnahmen sind nach nationalem Verfahrensrecht anzuordnen.“

Begründung: Mit der Änderung wird die unübersichtliche Regelung gestrafft. Gestrichen wurde die Evaluierung der Kosteneffizienz der möglichen Maßnahmen, da sie vor der Auswahl der Maßnahmen steht und sie somit unzulässig einschränkt. An seine Stelle tritt das bewährte Instrument der Verhältnismäßigkeit. Weiterhin wird das behördliche Verfahren auf die geltenden nationalen Vorschriften über die Durchführung von Verwaltungsverfahren abgestellt.

Hilfsweise:

Zu Artikel 4, Ziffer 1, Buchstabe (g)

Buchstabe (g) ist wie folgt neu zu fassen:

„beschließen sie die Maßnahmen und teilen diese der Kommission mit;“

Begründung: Die Notifizierungsforderung wurde aus Gründen der Subsidiarität gestrichen und durch eine Mitteilung ersetzt. Damit wird klar gestellt, dass es sich ausschließlich um eine freiwillige Informationspflicht handelt und die nationalen Behörden nicht entmündigt werden und regional begründete Entscheidungen nicht in Frage gestellt werden.

9. a) Zu Artikel 4, Absatz 2

Der Eingangssatz und die Buchstaben (a) bis (d) des Absatzes 2 sind wie folgt neu zu fassen:

„2. Bei der Auswahl von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen die Mitgliedstaaten unter anderem

- (a) die absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle*
- (b) Planung und Verwaltung der Raumordnung und Flächennutzung*
- (c) betriebliche Verfahren zur Lärminderung einschließlich der Führung der An- und Abflug-routen*
- (d) Begrenzung der Kapazität und Rückbau des Flughafens“*

Begründung: Mit der Neufassung des Eingangssatzes wird der Eindruck verhindert, dass die nachfolgende Aufzählung abschließend ist. Ergänzt wurden die Maßnahmen durch Kapazitätsaussagen, Rückbau und Maßnahmen der Organisation lärmarmen An- und Abflugrouten im Lärmeinwirkungsbereich der Flughäfen.

b) Zu Artikel 4, Absatz 2 Buchstabe (d)

In Buchstabe (d) wird nach dem Wort „Betriebsbeschränkungen“ ein Punkt gesetzt und die Worte „jedoch nicht als erstes Mittel“ ersatzlos gestrichen.

Begründung: Gestrichen wird bei den Betriebsbeschränkungen der Zusatz „jedoch nicht als erstes Mittel“. Die Praxis hat gezeigt, dass ausschließlich Betriebsbeschränkungen das erste Mittel der Wahl sind, um die Nachbarschaft und die betroffenen Regionen schnell und wirkungsvoll vor Fluglärm zu schützen. Betriebsbeschränkungen sind zudem ein marktwirtschaftlich wirkendes Instrument, um das Interesse eines Flughafenbetreibers an einer schnellen Realisierung anderer Lärminderungsmaßnahmen zu fördern.

10. Zu Artikel 4, Absatz 5

In Absatz 5 ist der erste Satz wie folgt zu fassen:

„Die aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen oder Maßnahmenpakete für einen bestimmten Flughafen müssen geeignet sein, um mindestens die für den Flughafen festgelegten Umweltziele zu erreichen.“

Begründung: Bei einer Fortentwicklung des Standes der Lärmschutztechnik muss es möglich sein, die Lärmschutzmaßnahmen zum Vorteil des Schutzes der Flughafenanrainer dynamisch -auch über die Umweltziele hinaus- fortzuentwickeln.

11. Zu Artikel 5, Absatz 2

Absatz 2 ist wie folgt neu zu fassen:

„2. Für die Bewertung der aktuellen und der künftigen Lärmsituation werden die im Anhang I genannte Methode, die Indizes und die Information berücksichtigt, soweit dies für die betreffenden Betriebsbeschränkungen und die Merkmale des Flughafens angemessen ist.“

Begründung: Den Mitgliedstaaten werden mehr Gestaltungsrechte beim Lärmschutz eingeräumt. Mit der vorgeschlagenen Formulierung wird dem Anhang I wieder der Empfehlungscharakter der Richtlinie 2002/30/EG zugeordnet.

12. Zu Artikel 5 Absatz 4

Absatz 4 ist wie folgt neu zu fassen:

„4. Die zuständigen Behörden richten ein Beratungsforum ein, dem Flughafenbetreiber, Luftfahrzeugbetreiber, Vertreter der Flugsicherungsorganisation und Vertreter der Anrainern von Flughäfen angehören. In diesem Forum werden planerische, technische und organisatorische Maßnahmen zur Lärminderung und Emissionssenkung beraten.“

Begründung: Mit der Änderung wird der Verordnungstext sprachlich verbessert und vereinfacht. Weiterhin wird der Kritik Rechnung getragen, dass die vom Fluglärm Betroffenen nur am Rande und dann auch noch von den Interessenvertretungen der Luftverkehrswirtschaft konsultiert werden. Zudem sollte das technische Fachwissen der betroffenen Bürger konstruktiv eingebunden werden. Die Leitung des Beratungsforums sollte bei der zuständigen Behörde als unabhängige Stelle liegen.

13. Zu Artikel 5 Absatz 5

Satz 1 von Absatz 5 ist wie folgt neu zu fassen.

„5. Neue Maßnahmen gemäß Absatz 3 werden von den zuständigen Behörden unter Berücksichtigung der Informationen des Anhangs II bewertet.“

Begründung: Eine vorrangige Bindung des Ermessens der zuständigen Behörden an die Kosteneffizienz ist unangemessen. Die zwingende Ausrichtung der Bewertung an den Vorgaben des Anhangs II verhindert flexiblere Beurteilungsmöglichkeiten.

14. Zu Artikel 10

Der Artikel 10 ist ersatzlos zu streichen.

Begründung: Der Verordnungsvorschlag räumt der Kommission in Artikel 10 ein bisher nicht vorhandenes Prüfungs- und Kontrollrecht über die in den Mitgliedstaaten beabsichtigten Entscheidungen über Betriebsbeschränkungen ein. Danach ist sie berechtigt, geplante Betriebsbeschränkungen vor deren Einführung zu überprüfen und gegebenenfalls auszusetzen, wenn diese aus Sicht der Kommission den Anforderungen der Verordnung - insbesondere dem Konzept des ausgewogenen Ansatzes und dem Gebot der Wettbewerbsneutralität - oder sonstigem EU-Recht widersprechen. Dieses Recht kann die Kommission auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder auch von sich aus ausüben. Damit kann sie direkten Einfluss auf alle geplanten Betriebsbeschränkungen an den Flughäfen der Mitgliedstaaten nehmen und Änderungen hierzu verlangen.

Neben den nationalen Gerichten würde insoweit eine gesonderte Instanz hinzukommen, die zusätzlich zur Prüfung und gegebenenfalls zur Aufhebung der betreffenden Betriebsbeschränkungsregelung ermächtigt wäre.

Diese Regelung ist überflüssig und stellt einen nicht gerechtfertigten Eingriff in die Befugnisse der Mitgliedstaaten dar; denn über Betriebsbeschränkungen und Lärmschutz muss - wie bisher auch - weiterhin allein von den Mitgliedstaaten anhand der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und der lokalen Auswirkungen entschieden werden. Eine weitere Prüfungsinstanz neben der nationalen Gerichtsbarkeit ist somit nicht erforderlich. Das Ziel der Verordnung, nämlich die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren, wird durch eine zusätzliche Prüfungsinstanz keinesfalls besser erreicht. Außerdem sind hierdurch eher Verzögerungen im Verfahren zu erwarten.¹

15. Zu Artikel 13

Nach Artikel 13 ist folgender neuer Artikel 13 a einzufügen:

„Artikel 13a

Übergangsvorschrift

Artikel 4 und Artikel 10 gilt nicht für Betriebsbeschränkungen, die bereits vor Inkrafttreten erlassen worden sind und für öffentlich rechtliche Verfahren die vor Inkrafttreten der Verordnung begonnen wurden.“

Begründung: Ohne Übergangsvorschrift sollen die Regelungen des Verordnungsvorschlages uneingeschränkt für bestehende Betriebsbeschränkungen gelten. Das gilt besonders für die bestehenden Nachtflugverbote, deren Bestandsschutz damit aufgehoben wird. Angeordnete Nachtflugverbote am Frankfurter Flughafen oder an anderen Großflughäfen in Deutschland und Europa müssen überprüft werden. Genügen sie nicht den Anforderungen des Artikels 4, insbesondere der Maßgabe, dass Betriebsbeschränkungen nicht als erstes Mittel ausgesprochen werden dürfen, sind die Betriebsbeschränkungen zurück zu nehmen. Dabei kommt der Artikel 4 Ziffer 5 zur Anwendung, wonach Maßnahmen oder Maßnahmenpakete nicht restriktiver sein dürfen, als es zur Erreichung der festgelegten Umweltziele notwendig ist. Diese Intervention aus Brüssel wird überall in Europa, wo Betriebsbeschränkungen zu einer teilweisen Befriedung der Nachbarschaft von Flughäfen geführt haben, wieder zu Spannungen führen.

Ohne Bestandsschutzregelung, die auch bereits begonnene Verfahren umschließen muss, bedroht der Verordnungsvorschlag die mühsam erreichten Kompromisse zwischen den betroffenen Flughafenwohnern und den Flughafenbetreibern und gefährdet unnötig den Rechts- und Sozialfrieden auf Regionalebene.

¹ Beschluss der Europakammer des deutschen Bundesrates Drs. 799/11 vom 7.2.2012

16. Zu Anhang I

In Anhang I ist der erste Halbsatz der Ziffer 1 des Gliederungspunktes Methodik wie folgt neu zu fassen:

„1. Den Mitgliedstaaten, die bisher keine einzelstaatlichen Berechnungsmethoden festgelegt haben oder eine andere Berechnungsmethode einführen möchten, werden Lärmbewertungsmethoden empfohlen, ...“

Begründung: Mit der Änderung wird der Text aus der Ziffer 2.2 des Anhangs II der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG übernommen.

In Anhang I des Verordnungsvorschlags wird die Lärmbewertungsmethoden gemäß ECAC-Bericht Doc. 29 „Standardberechnungsmethode für Lärmkonturen um zivile Flughäfen“ für verbindlich erklärt. Mit dieser Festlegung wird eine wichtige Regelung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG eingeschränkt. Nach der Umgebungslärmrichtlinie ist die ECAC/CEAC DOC 29 - Rechenmethode ausschließlich eine Empfehlung. Die Mitgliedstaaten können andere Bewertungsmethoden anwenden und somit den Stand der Lärmschutztechnik fortentwickeln. Diese Dynamisierung wird verbaut. Ausgeschlossen wird auch die gesonderte Bewertung gesundheitsschädlicher Auswirkungen nach Dosis-Wirkung-Relationen, wie sie in Artikel 6 Abs. 3 der Umgebungslärmrichtlinie geregelt ist. Mit der vorliegenden Änderung werden diese Mängel behoben.

17. Zu Anhang II, erster Absatz

a) In der Überschrift des Anhangs II ist das Wort „Kosteneffizienz“ durch „Nutzen/Kostenrelation“ zu ersetzen.

Begründung: In dem Abwägungsprozess geht es nicht ausschließlich um Kosteneffizienz.

b) Im ersten Absatz ist in der Ziffer 4 der Punkt durch ein Semikolon zu ersetzen und folgende neue Ziffern sind anzufügen:

- „5) lärmbedingte Werteveränderungen von Immobilien;*
- 6) Auswirkungen auf die Standortkriterien in der Umgebung von Flughäfen;*
- 7) Einflüsse auf die Arbeitsbedingungen auf den Flughäfen;*
- 8) Auswirkungen auf den Straßen- und den Schienenverkehr;*
- 9) Auswirkungen auf die externen Kosten.“*

Begründung: In Anhang II des Verordnungsvorschlags sind die Bewertungskriterien für die Kosteneffizienz lärmbedingter Betriebsbeschränkungen enthalten. Die genannten Faktoren sind ausschließlich auf die Luftverkehrswirtschaft zugeschnitten. Vernachlässigt werden externe Kosten, lärmbedingte Wertverluste von Immobilien, die Auswirkungen auf die Softskills von Unternehmen, der Einfluss auf den regionalen Tourismus, die Verkehrsinfrastruktur, die Verringerung der Lebensqualität und der Verlust an wirtschaftlicher Diversität in der Region.

c) *Zu Anhang II, zweiter Absatz*

Im ersten Satz des zweiten Absatzes ist das Wort „können“ durch das Wort „müssen“ zu ersetzen.

Begründung: Wie wenig austariert der am „ausgewogenen ICAO-Ansatz“ orientierte Verordnungsvorschlag ist, zeigt sich in der „Kann-Vorschrift“ des Anhangs II des Verordnungsvorschlags. Nach Anhang II können die zuständigen Behörden die Faktoren Gesundheit und Sicherheit der Flughafenanwohner und die Umweltverträglichkeit, einschließlich der Interdependenz von Lärm und Emissionen berücksichtigen. Diese „Kann-Vorschrift“ ist unakzeptabel und ist durch eine „Muss-Vorschrift“ zu ersetzen.

d) *Zu Anhang II, zweiter Absatz*

In der Ziffer 3 ist das Wort „Katalysatoreffekte“ durch das Wort „Effekte“ zu ersetzen.

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



Schmidt