



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 1.12.2011
SEK(2011) 1456 endgültig

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Zusammenfassung der FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zu dem

Vorschlag für eine Verordnung 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 vom 26. März 2002

Zusammenfassung der FOLGENABSCHÄTZUNG

{KOM(2011) 828 endgültig}
{SEK(2011) 1455 endgültig}

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Zusammenfassung der FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zu dem

Vorschlag für eine Verordnung 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 vom 26. März 2002 Zusammenfassung der FOLGENABSCHÄTZUNG

1. PROBLEMSTELLUNG

1. Innerhalb des rechtlichen Rahmens, der durch ICAO-Verpflichtungen¹, das Subsidiaritätsprinzip und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union vorgegeben ist, bildet die Richtlinie 2002/30/EG² (nachstehend „die Richtlinie“) unter dem gemeinsamen Dach mit der Umgebungslärmrichtlinie³ einen Bestandteil des „ausgewogenen Ansatzes“ für Lärmschutzmaßnahmen an EU-Flughäfen
2. Ziel der Richtlinie ist es, die kohärente Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu erleichtern und damit die Zahl der vom Fluglärm erheblich betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu verringern.
3. Zu diesem Zweck wird in der Richtlinie ein gemeinsamer Rahmen von Regeln und Verfahren für Betriebsbeschränkungen an EU-Flughäfen festgelegt, der den Umweltschutz in der Umgebung von Flughäfen in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Binnenmarktes gewährleistet, da auf Flughäfen mit weitgehend vergleichbaren Lärmproblemen ähnliche Betriebsbeschränkungen in Betracht gezogen werden.
4. Der gemeinsame Rahmen umfasst Folgendes:
 - *Regeln für die generelle Durchführung von Lärmbewertungen*, die vor der Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen zu beachten sind. Betriebsbeschränkungen sind

¹ 2001 befürwortete die Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) den Begriff des „ausgewogenen Ansatzes“ zur Bekämpfung des Fluglärms. Mit diesem Ansatz wird ein strategischer Rahmen geschaffen, um Lärm an Flughäfen auf kosteneffiziente Weise zu reduzieren, wobei Betriebsbeschränkungen nicht als vorrangiges Mittel, sondern erst nach Erwägung anderer möglicher Maßnahmen, u. a. Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung und -verwaltung sowie lärmminimierende Betriebsverfahren, eingesetzt werden.

² Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft, ABl. L 85 vom 28.3.2002, S. 40 - 46.

³ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

lärmbezogene Maßnahmen zur Begrenzung oder Reduzierung des Zugangs ziviler Unterschallflugzeuge zu einem Flughafen.

- *Spezifische Regeln für Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eines Abzugs von knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen (Marginally Compliant Aircraft, nachstehend „MCA“)*, die die lautesten Flugzeuge des Luftfahrzeugbestands darstellen. Gemäß Definition der Richtlinie sind dies Luftfahrzeuge, die die Zulassungsgrenzwerte von Kapitel 3 mit einer kumulativen Marge von nicht mehr als 5 Dezibel unterschreiten.
 - *Ein Verfahren⁴*, das die zuständigen Behörden bei der Einführung neuer Betriebsbeschränkungen beachten müssen.
5. Die Ergebnisse der Konsultation der Interessengruppen führten die Kommission zu dem Schluss, dass unter Berücksichtigung der Beschränkungen, denen die vorgenannten EU-Maßnahmen naturgemäß unterliegen, die in der Richtlinie festgelegten Regeln und Verfahren für die Einführung von Betriebsbeschränkungen auf EU-Flughäfen derzeit nicht einheitlich angewendet werden und nur begrenzt wirksam sind. Dies wird insbesondere auf zwei Ebenen spürbar:
- Zum einen sind die spezifischen Regeln für Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eines Abzugs von knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen nicht mehr wirksam. Inzwischen gibt es nämlich nur noch relativ wenige MCA, da sie im Zuge des technischen Fortschritts ersetzt werden. Die Definition für MCA ist veraltet und die entsprechende Frist für ihre Außerdienststellung nicht mehr angemessen.
 - Zum anderen wurde von den Akteuren darauf hingewiesen, dass innerhalb des geltenden Rechtsrahmens Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen mit weitgehend vergleichbaren Lärmproblemen in unterschiedlicher Weise gehandhabt werden, was potenzielle Wettbewerbsverzerrungen zur Folge hat. Dies liegt daran, dass die Regeln für die generelle Durchführung von Lärmbewertungen nicht eindeutig und präzise genug sind. Darüber hinaus wird auch das Verfahren zur Einführung von Betriebsbeschränkungen für unzureichend erachtet.

2. SUBSIDIARITÄTSANALYSE

1. Die Richtlinie trägt zum reibungslosen Funktionieren des europäischen Luftverkehrssystem bei. Sie entspricht den Zielen von Artikel 90 und 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).
2. Gemäß Artikel 4 AEUV sind EU-Maßnahmen, die im Bereich lärmbedingter Betriebsbeschränkungen im Rahmen der gemeinsamen Luftverkehrspolitik ergriffen werden, zu begründen. Im vorliegenden Fall muss daher das in Artikel 5 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union verankerte Subsidiaritätsprinzip beachtet werden. Dabei gilt es, zwei Aspekte zu beurteilen:
3. Erstens ist festzustellen, ob die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme von den Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer Verfassungsordnung in ausreichendem Maße

⁴ Das Verfahren umfasst u. a. die Konsultation der Interessengruppen, vorherige Unterrichtung der Kommission und der anderen Mitgliedstaaten sowie das Recht auf Einlegung von Rechtsbehelfen.

erreicht werden können (Erforderlichkeitsprüfung). Hier konzentriert sich die Begründung auf die Notwendigkeit sicherzustellen, dass internationale Regeln und Verfahren von den Mitgliedstaaten einheitlich und effizient angewendet werden, damit für die Betreiber innerhalb und außerhalb der EU die gleichen Bedingungen gelten.

4. Der zweite zu berücksichtigende Aspekt betrifft die Frage, ob und wie die Ziele durch Maßnahmen von Seiten der EU besser erreicht werden könnten (Prüfung des europäischen Mehrwerts). Der Mehrwert der vorliegenden Initiative soll in der Durchführung von Maßnahmen bestehen, bei denen die Situation verschiedener Flughäfen berücksichtigt und gleichzeitig sichergestellt wird, dass lärmbedingte Betriebsbeschränkungen kosteneffizient an Standorten eingeführt werden, wo die Lärmsituation Maßnahmen erfordert und ein angemessenes, standortspezifisches Gleichgewicht zwischen den verschiedenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielen hergestellt wird. Durch einzelne Maßnahmen der Mitgliedstaaten könnte das Funktionieren des Binnenmarkts beeinträchtigt werden.

3. ZIELE DER EU-INITIATIVE

5. In dem oben beschriebenen spezifischen Rechtsrahmen besteht das *allgemeine Ziel* der Initiative darin, die gemeinsamen Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen als Teil der Lärmschutzmaßnahmen an EU-Flughäfen weiter zu harmonisieren und zu stärken.
6. Nach seiner Änderung würden innerhalb des gemeinsamen Rahmens die kosteneffizientesten Lösungen zur Lärminderung gefördert, um die aufgrund europäischer, nationaler oder örtlicher Vorschriften geltenden Lärminderungsziele zu erreichen. Auch zum übergeordneten Ziel der Lärmschutzpolitik, das darin besteht, schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm vorrangig zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern⁵, würde ein Beitrag geleistet.
7. Unter Berücksichtigung der ermittelten Problemursachen kann das generelle Ziel der vorgeschlagenen Initiative in mehrere *spezifische Ziele* übersetzt werden:
 - (1) Wirksame Gestaltung des Regelwerks für MCA, indem deren Definition und die entsprechende Bestimmung über ihre Außerdienststellung geändert werden⁶;
 - (2) Gewährleistung, dass an Flughäfen mit weitgehend vergleichbaren Lärmproblemen einheitliche Betriebsbeschränkungen gelten, indem
 - präzisiert wird, wie ein Lärmbewertungsprozess durchzuführen ist,
 - die zu Betriebsbeschränkungen führenden Verfahren gestärkt werden.

⁵ Siehe Artikel 1 der Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG).

⁶ Mit Änderung von Artikel 2 Buchstabe d und Artikel 6 über die „Regeln für Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eines Abzugs von knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen“.

8. Zur Bewertung der Fortschritte bei der Erreichung der allgemeinen und spezifischen Ziele werden auf *operationeller Ebene* folgende Ziele vorgeschlagen:

- Das Verhältnis zwischen neuen Flugverboten und der Gesamtzahl der Betriebsbeschränkungen sollte bis 2020 ungefähr dem Stand anderer großer Wirtschaftsmächte entsprechen, und zwar bei geringerer oder zumindest unveränderter Lärmbelastung der Bürger.
- Alle neuen Betriebsbeschränkungen sollten auch auf MCA zielende Maßnahmen beinhalten, damit eine möglichst große Lärminderung erzielt wird.

4. POLITIKOPTIONEN

9. Die Logik der einzelnen Politikoptionen spiegelt die Wechselbeziehung zwischen den beiden Problemen wider. Jede Option enthält zwei Hauptkomponenten, die sich jeweils auf eines der Probleme beziehen. Darüber hinaus ist jede Option so aufgebaut, dass mindestens dieselbe Lärmsituation wie bei einem Kontinuitäts-Szenario („*business as usual*“) aufrechterhalten wird. Die Optionen unterscheiden sich durch ihren Interventionsgrad, der optionsabhängig beim ersten Problem höher und beim zweiten geringer ist. Die Lösung der MCA-Problematik (Problem 1) wird weniger und/oder zielgenauere Betriebsbeschränkungen für die übrigen (leiseren) Luftfahrzeuge zur Folge haben. Damit wird für diese Luftfahrzeuge die korrekte Umsetzung des ausgewogenen Ansatzes (Problem 2) weniger bedeutsam.

Tabelle 1: Problemstellung, Ursachen und Ziele

<i>Spezifische Ziele</i>	<i>Politikoptionen (PO)</i>		
	PO 2	PO 3	PO 4
Wirksame Gestaltung des Regelwerks für MCA durch:			
Änderung der veralteten Definition für MCA	Änderung der MCA-Definition zur Erfassung von Luftfahrzeugen, die den Kapitel-3-Lärmgrenzwert -12 EPNdB unterschreiten	Änderung der MCA-Definition zur Erfassung von Luftfahrzeugen, die den Kapitel-3-Lärmgrenzwert -10 EPNdB unterschreiten	Änderung der MCA-Definition zur Erfassung von Luftfahrzeugen, die den Kapitel-3-Lärmgrenzwert -8 EPNdB unterschreiten
Wahl einer geeigneten Außerdienststellungsfrist	Vollständige Außerdienststellung innerhalb von 4 Jahren möglich	Vollständige Außerdienststellung innerhalb von 2 Jahren möglich	Vollständige Außerdienststellung innerhalb von 2 Jahren möglich
<i>Gewährleistung, dass an Flughäfen mit weitgehend vergleichbaren Lärmproblemen ähnliche Betriebsbeschränkungen gelten, durch</i>			
Stärkung der Betriebsbeschränkungen zu	Schaffung einer EU-Unterstützungseinheit (<i>Support Cell</i>) zur	Schaffung einer EU-Unterstützungseinheit (<i>Support Cell</i>) zur	Schaffung einer EU-Unterstützungseinheit (<i>Support Cell</i>) zur

führenden Verfahren	Umsetzung des ausgewogenen Ansatzes	des	Umsetzung des ausgewogenen Ansatzes	des	Umsetzung des ausgewogenen Ansatzes	des
Klärung und Spezifizierung des Lärmbewertungsprozesses	Zusätzliche Regeln bezüglich des Umfangs der Konsultation der Betroffenen	Regeln des Umfangs der Konsultation der Betroffenen	Zusätzliche Regeln bezüglich des Umfangs der Konsultation der Betroffenen	Regeln des Umfangs der Konsultation der Betroffenen	Zusätzliche Regeln bezüglich des Umfangs der Konsultation der Betroffenen	Regeln des Umfangs der Konsultation der Betroffenen
	Größere Rechtssicherheit Bezug Verstoßverfahren	in auf	Kontrollbefugnis der KOM mit Möglichkeit, Maßnahmen auszusetzen, bis die geänderte Bewertung für geeignet befunden wird	der	Verbindliche Vorabprüfung und -genehmigung durch die KOM	

10. Die EU-Rechtsvorschriften über Fluglärm liegen derzeit als Richtlinie vor. Die Wahl dieses Instruments hat zum Teil auch dazu beigetragen, dass Betriebsbeschränkungen in Europa auf sehr unterschiedliche Weise gehandhabt werden.
11. Zur Lösung der oben beschriebenen Probleme sehen die Optionen 3 und 4 eine Kontrollbefugnis der Kommission vor. Dies ist insofern gerechtfertigt, als die Kommission für den Fall, dass die Kosteneffizienz einer Betriebsbeschränkung im Vergleich zu anderen Lärminderungsmaßnahmen nicht nachgewiesen werden kann, die betreffende Beschränkung aussetzen können muss, bis das Bewertungsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde. Im Hinblick auf die Möglichkeit einer Aussetzung von Betriebsbeschränkungen müssten transparente, EU-weit geltende und einheitlich ausgelegte Kriterien geschaffen werden.
12. Die Optionen sehen zudem eine Änderung der Definition für MCA vor. Diese Definition müsste gleichermaßen in allen Mitgliedstaaten gelten, da es sich um eine technische Norm handelt, auf die sich dieselben Mitgliedstaaten innerhalb der ICAO geeinigt haben. Da diese Definition aller Voraussicht nach in Zukunft geändert werden muss, um mit der wissenschaftlichen Entwicklung Schritt zu halten, sowie angesichts der selbständigen Erneuerung des Luftfahrzeugbestands sehen alle Optionen die Möglichkeit vor, die Definition für MCA durch einen delegierten Rechtsakt des entsprechenden Ausschusses zu aktualisieren.
13. Aufgrund der obigen Argumente wäre eine Verordnung wahrscheinlich das geeignetere Instrument, um die strategischen Veränderungen in Rechtsvorschriften zu überführen.

5. FOLGENABSCHÄTZUNG

14. Aus der Folgenabschätzung geht hervor, dass sich alle drei Optionen deutlich auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt auswirken.

- Aus ökonomischer Sicht scheint die Politikoption 2 insgesamt von Vorzug, da hier der Anstieg der Verwaltungskosten am geringsten ist. Auf dem Gebiet der internationalen Beziehungen kann sie allerdings als problematisch betrachtet werden. Mit der Option 3 würde eine solche Beeinträchtigung der Außenbeziehungen vermieden, jedoch hätte sie auch zusätzliche Belastungen für den EU-Haushalt zur Folge. Der Verwaltungsaufwand wäre mit dem der Option 1 vergleichbar.
- Aus gesellschaftlicher Sicht haben die Optionen 2, 3 und 4 ähnliche Auswirkungen. Der einzige große Unterschied besteht in dem Umfang, in dem betriebliche Maßnahmen mit Auswirkungen auf die Sicherheit der Luftfahrzeuge einer Überwachung unterliegen. Die Optionen 2 und 3 können in dieser Hinsicht als weitgehend gleichwertig angesehen werden.
- Aus ökologischer Sicht fällt vor allem auf, dass die Option 4 wegen der Kompromisse zwischen betriebsbezogenen Lärm- und Klimaschutzmaßnahmen ein relativ hohes Risiko negativer Auswirkungen aufweist. Dagegen können die Optionen 2 und 3 bezüglich ihrer Umweltfolgen als weitgehend gleichwertig angesehen werden.

Tabelle 2: Zusammenfassung der Auswirkungen im Vergleich zu Option 1

	<i>Politikoption 2</i>	<i>Politikoption 3</i>	<i>Politikoption 4</i>
Auswirkungen auf die Umsetzung des ausgewogenen Konzepts	mittel	mittel	hoch
Wirtschaftliche Auswirkungen			
<i>Auswirkungen auf:</i>			
effizientes Funktionieren des europäischen Luftverkehrsnetzes	gering	gering	gering
Flughäfen	mittel	mittel	gering
Luftfahrzeugbetreiber	gering	gering	mittel
Flugzeug- und Triebwerkshersteller	mittel	mittel	neutral
Verwaltungskosten	<i>bis 1 800 000 EUR/Ja hr</i>	<i>bis 3 000 000 EUR/J ahr</i>	<i>bis 4 200 000 EUR/J ahr</i>
EU-Haushalt	<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>hoch</i>
Internationale Beziehungen	<i>hoch</i>	gering	mittel
Soziale Auswirkungen			
Auswirkungen auf Governance und Partizipation	hoch	hoch	hoch
Auswirkungen auf Beschäftigungsniveau und -bedingungen	gering	gering	gering
Auswirkungen auf die Sicherheit	gering	mittel	mittel
Auswirkungen auf die Umwelt			
Lärmauswirkungen	neutral	neutral	neutral
Auswirkungen auf den Klimawandel	mittel	mittel	neutral

Legende:

Negative Auswirkungen sind fett und kursiv auf dunkelorange Grund dargestellt.

„HOCH“ bezeichnet eine hohe Wahrscheinlichkeit bedeutender Auswirkungen. „MITTEL“ und „GERING“ bezeichnen entsprechend niedrigere Wahrscheinlichkeiten solcher Auswirkungen. Das Ausmaß der Folgen hängt in allen Fällen von den Maßnahmen ab, die von den örtlichen und nationalen Behörden sowie den Luftfahrzeugbetreibern gewählt werden.

6. VERGLEICH DER OPTIONEN

6.1. Kohärenz

15. Am kohärentesten ist, wie oben dargelegt, die Option 3, bei der die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der spezifischen Ziele sorgfältig gegeneinander

abgewogen werden. Bedeutende negative Folgen sind bei dieser Option nicht zu erwarten, so dass hier die Kompromisse in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht am geringsten ausfallen.

6.2. Wirksamkeit

16. Tabelle 3 enthält einen Überblick über die Wirksamkeit der Politikoptionen bezüglich der spezifischen Ziele in Abschnitt 3. Es zeigt sich, dass sich unter diesem Aspekt keine eindeutige Rangfolge festlegen lässt. Allerdings scheint die Option 3 am ausgewogensten, da sie im Hinblick auf die angestrebten Ziele die am besten geeignete Palette von Maßnahmen beinhaltet.
17. Was das Regelwerk für MCA anbelangt, hängt die Wirksamkeit der Politikoptionen von der Höhe der an den Lärmwert der Luftfahrzeuge gestellten Anforderungen ab. In dieser Hinsicht dürfte die Option 2 am besten abschneiden, da sie die strengste Definition für MCA vorsieht und auch Luftfahrzeuge einschließt, die den Kapitel-3-Lärmgrenzwert -12 EPNdB unterschreiten und damit annähernd Kapitel-4-Luftfahrzeugen entsprechen. Dementsprechend ist die Option 4 von geringster Wirksamkeit, da sie die niedrigsten Anforderungen an den Lärmwert von Luftfahrzeugen stellt, während Option 2 wiederum besser abschneidet als Option 3.
18. Hinsichtlich des Ziels einheitlicher Betriebsbeschränkungen an EU-Flughäfen hängt die Wirksamkeit der Politikoptionen vom Umfang der Qualitätskontrollen ab. Die Option 4 bietet in diesem Punkt die besten Möglichkeiten. Sie rückt den verfahrenstechnischen Rahmen viel stärker in den Mittelpunkt, insbesondere durch die herausragende Rolle der Kommission bei der Kontrolle der Qualität des Bewertungsprozesses. Die Kommission wird für die obligatorische Vorabprüfung und -genehmigung aller an EU-Flughäfen geplanten Betriebsbeschränkungen verantwortlich sein. Im Vergleich zu Option 4 ist die Option 3 weniger wirksam, da keine systematische Qualitätskontrolle stattfindet. Sie gibt der Kommission allerdings die Möglichkeit, ihre Qualitätskontrolle auf die problematischsten Betriebsbeschränkungen zu konzentrieren. Option 2 dürfte bei weitem am unwirksamsten sein, da die Qualität des Bewertungsprozesses nur im Nachhinein im Rahmen von Verstoßverfahren kontrolliert wird.

Tabelle 3: Wirksamkeit der Politikoptionen in Bezug auf die spezifischen Ziele

<i>Spezifische Ziele</i>	<i>Politikoption 1</i>	<i>Politikoption 2</i>	<i>Politikoption 3</i>	<i>Politikoption 4</i>
Effektive Gestaltung des Regelwerks für MCA durch: Änderung der veralteten Definition für MCA geeignete Außerdienststellungsfrist	neutral	hoch	mittel	gering
Gewährleistung, dass an Flughäfen mit weitgehend vergleichbaren Lärmproblemen ähnliche Betriebsbeschränkungen gelten, durch: Klärung und Spezifizierung des Lärmbewertungsprozesses Stärkung der zu Betriebsbeschränkungen führenden Verfahren	neutral	gering	mittel/hoch	hoch

6.3. Effizienz

19. Da es sich bei dem Initiativvorschlag um eine verfahrenstechnische Maßnahme handelt, sind in den Gesamtkosten der untersuchten Politikoptionen sowohl Verwaltungskosten als auch Kosten zu Lasten des EU-Haushalts enthalten.
20. Unter Berücksichtigung obiger Schätzungen scheint die Option 2 am effizientesten, da sie den geringsten Anstieg der Verwaltungskosten zur Folge hätte. Unberücksichtigt sind dabei allerdings die Kosten eines eventuellen internationalen Rechtsstreits im stark globalisierten Luftverkehrsmarkt, der sich auf die Luftfahrzeugbetreiber in der EU negativ auswirken könnte.

6.4. Fazit

21. Unter diesen Umständen erhält die Politikoption 3 den Vorzug. Sie scheint insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Kohärenz am besten geeignet, die in Abschnitt 3 genannten Ziele zu erreichen.

7. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

22. Die Kommission wird die Verordnung fünf Jahre nach ihrer Verabschiedung einer angemessenen Bewertung und Überprüfung unterziehen. Neben den im Rahmen der Kontrolle oder von Beschwerdeverfahren in einzelnen Fällen gewonnenen Erkenntnissen wird die Kommission eine Reihe von Kernindikatoren überwachen, die zur Verfolgung der Wirksamkeit der Verordnung aktualisiert werden.

Tabelle 4: Indikatoren für die Überwachung

<i>Hauptindikatoren</i>	<i>Definition</i>	<i>Relevanz</i>
<i>Überwachung der Lärmwerte von Luftfahrzeugen und der Qualität von Lärmbekämpfungsmaßnahmen</i>		
<i>Lärmzulassung</i>	Gibt den Lärmwert neuer Luftfahrzeuge an.	Fortschrittsüberwachung hinsichtlich des Lärmwerts neuer Luftfahrzeuge
<i>Anzahl der Flugbewegungen mit MCA</i>	Gibt die Anzahl der mit MCA durchgeführten Flugbewegungen innerhalb der ECAC-Region an (Aufgliederung nach Flughäfen und Luftfahrtunternehmen möglich).	Aufzeigung von Tendenzen im Einsatz von MCA
<i>Überblick über Betriebsbeschränkungen und Kombinationen von Lärmschutzmaßnahmen</i>	Mit diesem neuen Indikator würden anhand von Lärmbekämpfungs- und Leistungsplänen Informationen über die Qualität von Lärminderungsmaßnahmen gesammelt.	Aufzeigung der Qualität des Lärmbewertungsprozesses