Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/836

13.4.2026

BESCHLUSS (EU) 2026/836 DER KOMMISSION

vom 10. Februar 2026

über das Verfahren für die Einführung von Betriebsbeschränkungen am Flughafen Dublin auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2026) 919)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG [1] (im Folgenden „Verordnung (EU) Nr. 598/2014“), insbesondere auf Artikel 8 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit Schreiben vom 8. August 2025 (registriert unter dem Aktenzeichen Ares(2025)6514967) teilte Irland der Kommission nach Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 seine Absicht mit, Betriebsbeschränkungen am Flughafen Dublin einzuführen. Die vorgelegten Unterlagen enthielten unter anderem einen Verweis auf eine regulatorische Entscheidung, die von der für Fluglärm zuständigen Behörde (Aircraft Noise Competent Authority, im Folgenden „ANCA“) im Anschluss an eine Studie über geplante Betriebsbeschränkungen am Flughafen Dublin erlassen wurde, sowie Verweise auf die Berichte des Inspektors, die im Nachgang zu den Beschwerden gegen die regulatorische Entscheidung der ANCA in die Entscheidung eingeflossen sind, und auf die endgültige Entscheidung des Planning Commissioners.

(2) Nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen richtete die Kommission mit Schreiben vom 31. Oktober 2025 (registriert unter Aktenzeichen Ares(2025)9354715) eine Reihe von Fragen an die irischen Behörden. Die Antworten der irischen Behörden gingen am 8. Dezember 2025 ein und wurden unter dem Aktenzeichen Ares(2025)10814577 registriert.

(3) Die Kommission prüfte die von Irland eingereichten Unterlagen entsprechend der Verordnung (EU) Nr. 598/2014, insbesondere im Hinblick auf das anwendbare Verfahren, die Ziele der Maßnahme und die Verhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Betriebsbeschränkungen.

(4) Durch das im Lärmaktionsplan für den Flughafen Dublin festgelegte Lärmminderungsziel sollen „die langfristigen negativen Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit und die Lebensqualität, insbesondere nachts, im Rahmen der nachhaltigen Entwicklung des Flughafens Dublin begrenzt und verringert werden“. Im Fokus steht hierbei in erster Linie die Anzahl der Menschen, die aufgrund von Fluglärm, insbesondere in der Nacht, unter starken Belästigungen und Schlafstörungen leiden. Zur Erreichung des Ziels muss zudem die Zahl der Menschen, die einem Fluglärm von über 55 dB L_{night} bzw. 65 dB L_{den} ausgesetzt sind, im Vergleich zum Jahr 2019 verringert werden.

(5) Im Anschluss an ihre Bewertung stellte die ANCA fest, dass zur Erreichung des Ziels die folgenden Maßnahmen, die in ihrer am 20. Juni 2022 veröffentlichten regulatorischen Entscheidung berücksichtigt wurden, erforderlich sind:

— Eine Lärmkontingentierung mit einem jährlichen Lärmpunktekonto von 16 260 Punkten zwischen 23.00 Uhr und 6.59 Uhr (Betriebsbeschränkung);

— die Start- und Landebahn Nord darf, außer unter bestimmten Umständen (z. B. Sicherheitsgründe, Instandhaltung, außergewöhnliche Flugverkehrsbedingungen usw.), nicht für Starts und Landungen zwischen 00.00 Uhr und 5.59 Uhr genutzt werden (Betriebsbeschränkung);

— eine freiwillige Förderregelung für die Schallisolierung von Wohngebäuden (Flächennutzungsplanung).

[1] ABl. L 173 vom 12.6.2014, S. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj.

(6) Nachdem bei der für die Zwecke von Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 eingerichteten Beschwerdestelle, der An Comisiún Pleanála (im Folgenden „ACP"), unter Berufung auf die in den Berichten des Inspektors dargelegten Gründe Rechtsbehelfe gegen die regulatorische Entscheidung der ANCA eingelegt wurden, erkennt die ACP an, dass das von der ANCA festgelegte Lärmminderungsziel durch die in der regulatorischen Entscheidung der ANCA enthaltenen Maßnahmen erreicht werden kann. Die ACP ist jedoch der Ansicht, dass durch die Messung der Lärmindizes L_{night} und L_{den} den Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf die zusätzlichen Starts und Landungen in der Nacht, die zu weiteren nächtlichen Ruhestörungen führen, nicht ausreichend Rechnung getragen wird. Die ACP führt daher eine ergänzende Lärmmessgröße, LA_{max}" ein, um den zusätzlichen Ruhestörungen Rechnung zu tragen, und kommt zu dem Schluss, dass eine weitere Betriebsbeschränkung in Form einer jährlichen Obergrenze von 35 672 Nachtflugbewegungen erforderlich ist.

(7) In ihrem Schreiben vom 31. Oktober 2025 ([2]) ersuchte die Kommission um Auskunft darüber, ob die ACP alternative, weniger restriktive Maßnahmen in Betracht gezogen hätte, um das Lärmminderungsziel mit der zusätzlichen Lärmmessgröße zu erreichen. Mit Schreiben vom 8. Dezember 2025 antwortete die ACP, dass die einzigen berücksichtigten Maßnahmen diejenigen seien, die von der Flughafenbehörde Dublin in ihrem Planungsantrag vorgeschlagen worden (eine Lärmkontingentierung, Beschränkungen hinsichtlich der Nutzung der Start- und Landebahn Nord zwischen 00.00 Uhr und 5.59 Uhr und eine Förderregelung für die Schallisolierung von Wohngebäuden) und bereits in die ANCA-Bewertung eingeflossen sind.

(8) Gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 legen die Mitgliedstaaten das Lärmminderungsziel für den betreffenden Flughafen fest und berücksichtigen dabei gegebenenfalls den Lärmaktionsplan. Nach Artikel 8 und Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) in Verbindung mit deren Artikeln 5 und 6 sowie Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 müssen die Bewertungsmethoden für die Lärmindizes mindestens die gesundheitlichen Auswirkungen umfassen, die durch die in den Anhängen II und III der Richtlinie 2002/49/EG aufgeführten Lärmindizes L_{den} und L_{night} ermittelt werden. Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 in Verbindung mit der Richtlinie 2002/49/EG erlaubt zudem die Verwendung zusätzlicher Lärmindizes, die eine objektive Grundlage haben, wie z. B. LA_{max}.

(9) Gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 dürfen die Mitgliedstaaten keine Betriebsbeschränkungen erlassen, bevor sie nicht andere Maßnahmen des ausgewogenen Ansatzes in Betracht gezogen haben. Dies dient der Bestimmung der kosteneffizientesten Maßnahme oder einer Kombination von Maßnahmen.

(10) Die ACP kam zu dem Schluss, dass die jährliche Obergrenze für Nachtflugbewegungen, die eine Betriebsbeschränkung darstellt, erforderlich ist, um das Lärmminderungsziel unter Berücksichtigung des LA_{max}-Index zu erreichen, ohne dass bewertet wurde, ob durch Maßnahmen aus den anderen drei Säulen des ausgewogenen Ansatzes das Ziel hätte erreicht werden können, was gegen Artikel 5 Absatz 3 Buchstaben a bis c der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 verstößt.

(11) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass das Verfahren zur Einführung von Betriebsbeschränkungen am Flughafen Dublin durch die irischen Behörden nicht mit der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 im Einklang steht und dass die zuständigen irischen Behörden diesen Beschluss prüfen und die Kommission über ihr weiteres Vorgehen informieren sollten, bevor sie die Betriebsbeschränkungen einführen.

(12) Der Klarheit halber sei festgestellt, dass dieser Beschluss einer künftigen Bewertung der Verpflichtung der irischen Behörden zur vollständigen Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 durch die Kommission nicht vorgreift —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Betriebsbeschränkungen am Flughafen Dublin, die Irland einzuführen beabsichtigt und die es am 8. August 2025 notifiziert hatte, entsprechen nicht vollständig dem in der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 festgelegten Verfahren, da Irland keine anderen Maßnahmen als Betriebsbeschränkungen nach Artikel 5 Absatz 3 jener Verordnung in Betracht gezogen hat.

([2]) Ares(2025)9354715.

([3]) Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

(2) Irland ist aufgefordert, diesen Beschluss zu prüfen und die Kommission über sein weiteres Vorgehen zu unterrichten, bevor es diese Betriebsbeschränkungen am Flughafen Dublin einführt.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an Irland gerichtet.

Brüssel, den 10. Februar 2026

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission