

30.05.86

VP - In

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und
der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (UnterschallVO)

A. Zielsetzung

Die Verordnung dient der Umsetzung von EG-Richtlinien in nationales Recht.

B. Lösung

Entsprechend dem Verbot für Überschallflüge werden die Verbote des Startens und Landens mit EG-richtlinien-widrigen Flugzeugen in die Luftverkehrs-Ordnung eingestellt. Soweit die EG-Richtlinien auch das Lärmzeugnis betreffen, bedarf es einer Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

C. Alternativen

Keine, da Art. 189 Satz 3 EWG-Vertrag die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht verlangt und diese Umsetzung nur in Form einer Dritten bindenden Verordnung möglich ist.

D. Kosten

Die Höhe der Kosten, die den Flugzeughaltern entstehen können, läßt sich nicht beziffern, weil nicht bekannt

— 1 —

- 2 -

ist, welche und wieviele Flugzeuge an den Stichtagen die Voraussetzungen nicht erfüllen. Veranlaßt sind die Kosten durch die Forderungen der ICAO, denen die EG-Richtlinien folgen. Preisliche Auswirkungen sind jedoch nicht zu erwarten, weil der herrschende Wettbewerb Tarifierhöhungen auf der vorliegenden Grundlage nicht zuläßt. - Haltern älterer Flugzeuge (vgl. zu Art. 3) können Kosten in Höhe von 25,- DM pro Flugzeug entstehen für die nachträgliche Erteilung eines Lärmzeugnisses. Daraus sind preisliche Auswirkungen nicht zu erwarten. - Die Kontrolle von Lärmzeugnissen und -urkunden dürfte weitgehend mit der bestehenden Personalstärke der Luftaufsicht bewältigt werden, so daß hieraus voraussichtlich keine zusätzlichen Kosten entstehen werden. - Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte sind sonach nicht zu erwarten.

30.05.86

VP - In

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und
der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (UnterschallVO)

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
14 (333) - 951 00 - Lu 75/86

Bonn, den 30. Mai 1986

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr
und dem Bundesminister des Innern zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung
und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
(UnterschallVO)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des
Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

3


(Dr. Schäuble)

Verordnung
zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung
und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
(UnterschallVO)

Vom

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2, 9 a, 10, 15 und Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) wird nach Anhörung des Beratenden Ausschusses nach § 32 a des Luftverkehrsgesetzes und mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die 6. Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 1. Juli 1985 (BGBl. I S. 1312), wird wie folgt geändert:

4

...

263/86

- 2 -

Nach § 11 b wird die folgende neue Vorschrift eingefügt:

"§ 11 c

(1) Ab 1. Januar 1987 dürfen zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken, die im Geltungsbereich dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen sind, nur dann im Hoheitsgebiet von Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft starten und landen, wenn für sie ein Lärmzeugnis erteilt ist. Das Lärmzeugnis ist bei dem Betrieb des Flugzeugs mitzuführen und auf Verlangen der für die Wahrnehmung der Luftaufsicht zuständigen Personen und Stellen vorzuweisen.

(2) Ab 1. Januar 1988 dürfen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur solche zivilen Flugzeuge mit Strahltriebwerken starten und landen, für die ein Lärmzeugnis oder eine ihm entsprechende Urkunde des Staates erteilt ist, in dem das Flugzeug zum Verkehr zugelassen ist. Satz 1 gilt nur, wenn die nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilten Lärmzeugnisse oder die ihnen entsprechenden Urkunden sowie die darin ausgewiesenen Geräuschpegel den Anforderungen der Vorschriften des § 10 Abs. 4 Satz 2 und 3 der Luftverkehrs-Zulassung-Ordnung genügen. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Diese Beschränkungen gelten nicht im Verkehr aus dem Land Berlin und in das Land Berlin.

(4) Unbefristete Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 können für Flugzeuge zugelassen werden, an denen ein historisches Interesse besteht. Befristete Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 können zugelassen werden, wenn der Halter sich verpflichtet, das betreffende Flugzeug bis spätestens zum Ablauf des 31. Dezember 1988 durch ein anderes auf dem Markt befindliches Flugzeug zu ersetzen, dessen ausgewiesener Geräuschpegel den folgenden Mindestanforderungen genügt:

- am seitlichen Meßpunkt 103 EPndB (Effective Perceived Noise dB) bei einer höchstzulässigen Startmasse von 400 000 kg oder darüber. Bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse bis auf 94 EPndB bei 35 000 kg; darunter bleibt er konstant;

- am Start-Überflugmeßpunkt

a) bei Flugzeugen mit zwei Triebwerken oder weniger 101 EPNdB bei einer höchstzulässigen Startmasse von 385 000 kg oder darüber. Bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 4 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant;

b) bei Flugzeugen mit drei Triebwerken wie unter a), jedoch 104 EPNdB bei 385 000 kg oder darüber;

c) bei Flugzeugen mit vier Triebwerken oder mehr wie unter a), jedoch 106 EPNdB bei 385 000 kg oder darüber;

- am Anflugmeßpunkt 105 EPNdB für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 280 000 kg oder darüber. Bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse bis auf 98 EPNdB bei 350 000 kg; darunter bleibt er konstant.

Befristete Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 2 Satz 1 können zugelassen werden, wenn der Halter nachweist, daß es wirtschaftlich oder technisch nicht möglich ist, einen Flugplatz im Geltungsbereich dieser Verordnung mit einem Flugzeug zu bedienen, welches den Anforderungen nach Absatz 2 Satz 2 entspricht; diese Befristung erfolgt längstens bis zum Ablauf des 31. Dezember 1989. Darüber hinaus können befristete Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 in besonderen Einzelfällen zugelassen werden. Über zugelassene Ausnahmen wird eine Bescheinigung erteilt; Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Die Ausnahmen gelten nur für den Geltungsbereich dieser Verordnung. Zuständig für ihre Zulassung ist der Bundesminister für Verkehr."

Artikel 2

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308) wird wie folgt geändert:

1. In § 10 Abs. 4 wird nach dem Wort "Lärmzeugnis" die Textstelle "nach Anlage 1 Muster 1 a" gestrichen.
2. In § 10 Abs. 4 werden die Worte "Luftfahrtgerät" und "Luftfahrtgeräts" ersetzt durch die Worte "Luftfahrzeug" und "Luftfahrzeugs".
3. An § 10 Abs. 4 werden die folgenden Sätze angefügt:

"Das Lärmzeugnis muß enthalten

1. den Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist,
2. das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
3. Art und Muster des Luftfahrzeugs,
4. die Werknummer der Zelle des Luftfahrzeugs,
5. die Höchstmasse, bei der die Einhaltung der Anforderungen für das Lärmzeugnis nachgewiesen wurde,
6. bei Flugzeugen, für die ein Antrag auf Erteilung der Musterzulassung ab dem 6. Oktober 1977 gestellt worden ist, die Geräuschpegel und ihre 90 %igen Vertrauensbereichsgrenzen;
7. Angabe jeder zusätzlichen Änderung, die zur Einhaltung der Anforderungen für das Lärmzeugnis vorgenommen wurde.

Nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Lärmzeugnisse oder ihnen entsprechende Urkunden werden als gültig anerkannt, wenn sie die Angaben nach Satz 2 enthalten und der ausgewiesene Geräuschpegel folgenden Mindest-Anforderungen genügt:

- am seitlichen und am Anflugmeßpunkt 108 EPNdB (Effective Perceived Noise dB) für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 272 000 kg oder darüber. Bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 2 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 102 EPNdB bei 34 000 kg; bei einer Masse unter 34 000 kg bleibt der Wert konstant bei 102 EPNdB;
- am Start-Überflugmeßpunkt 108 EPNdB für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 272 000 kg und darüber. Bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 5 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 93 EPNdB bei 34 000 kg Masse und bleibt bei geringerer Masse konstant bei 93 EPNdB."

4. Das Muster 1 a der Anlage 1 entfällt.

- 5 -

Artikel 3

Für ein Flugzeug, welches bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung bereits zum Verkehr zugelassen ist und kein Lärmzeugnis hat, erteilt das Luftfahrt-Bundesamt auf Antrag nachträglich ein Lärmzeugnis.

Artikel 4

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 25. Juli 1964 (BGBl. I S. 529) auch im Land Berlin. Die Beschränkungen der Lufthöhe im Land Berlin bleiben unberührt.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf ihre Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesminister des Innern

Der Bundesminister für Verkehr

8

BegründungAllgemeines

Die Verordnung dient der nationalen Umsetzung von Richtlinien der EG nach Art. 189 Abs. 3 EWG-Vertrag vom 25. März 1957. Die Richtlinie 80/51/EWG vom 20.12.1979 (Amtsbl. EG 1980 L 18/26) wurde bisher durch Weisung an die Vollzugsbehörden und durch administrative Akte umgesetzt innerhalb der geltenden Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Dieser Weg kann nach Änderung der Richtlinie durch die Richtlinie 83/206/EWG vom 21.04.1983 (Amtsbl. EG 1983 L 117/15) im Hinblick auf Unterschall-Strahlflugzeuge (Artt. 5 und 7) nicht beschritten werden. Insoweit bedarf es eines materiellen Gesetzes mit unmittelbarer Bindungswirkung gegenüber Dritten. Nach Art. 73 Nr. 6 GG obliegt dem Bund die ausschließliche Gesetzgebung auf dem Gebiet des Luftverkehrs.

Die Höhe der Kosten, die den Flugzeughaltern entstehen können, läßt sich nicht beziffern, weil nicht bekannt ist, welche und wie viele Flugzeuge an den Stichtagen die Voraussetzungen nicht erfüllen. Veranlaßt sind die Kosten durch die Forderungen der ICAO, denen die EG-Richtlinien folgen. Preisliche Auswirkungen sind jedoch nicht zu erwarten, weil der herrschende Wettbewerb Tarigerhöhungen auf der vorliegenden Grundlage nicht zuläßt. - Haltern älterer Flugzeuge (vgl. zu Art. 3) können Kosten in Höhe von 25,- DM pro Flugzeug entstehen für die nachträglich Erteilung eines Lärmzeugnisses. Daraus sind preisliche Auswirkungen nicht zu erwarten. - Die Kontrolle von Lärmzeugnissen und -urkunden dürfte weitgehend mit der bestehenden Personalstärke der Luftaufsicht bewältigt werden, so daß hieraus voraussichtlich keine zusätzlichen Kosten entstehen werden. - Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte sind sonach nicht zu erwarten.

Die an Stichtage geknüpften Beschränkungen stellen Eingriffe in den Luftverkehr dar, die dem Verbot von Überschallflügen vergleichbar sind. Sie treffen deutsche und ausländische Flugzeuge. Ein Eingriff in die Muster- oder Verkehrs-Zulassung wird damit nicht verbunden, einerseits weil Ausnahmen bei fortbestehender Zulassung möglich sein sollen, andererseits sollen in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Flugzeuge außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung dann weiter betrieben werden können, wenn dort derartige Beschränkungen nicht gelten. Im übrigen steht die Zulassung ausländischer Flugzeug nicht zur Disposition des deutschen Gesetzgebers. Deshalb ist es zweckmäßig, die Beschränkungen in die LuftVO aufzunehmen. Das Überfliegen des Bundesgebietes wird durch die Beschränkungen nicht berührt.

Das Lärmzeugnis findet seine Regelung in der LuftVZO. Die dort vorzunehmenden Änderungen beruhen einerseits auf der EG-Richtlinie; zum anderen bereinigen sie die bisherige Regelung. Die in den EG-Richtlinien genannten "Lärmbescheinigungen" entsprechend dem Lärmzeugnis des nationalen Luftrechts.

Die Verordnung ist nach § 32 Abs. 1 Satz 5 LuftVG vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern gemeinsam zu erlassen.

Der Beratende Ausschuß nach § 32 a LuftVG ist anzuhören, weil die Verordnung dem Schutz vor Fluglärm dient.

Zu den Vorschriften

Artikel 1

Die Ergänzung knüpft an das Verbot von Überschallflügen an und fügt in die Luftverkehrs-Ordnung eine weitere lärmrelevante Verkehrsregelung ein. Sie findet ihre Grundlage in den Artikeln 5 und 7 der EG-Richtlinie 83/206. Die Richtlinie ist auf zivile Flugzeuge beschränkt. Das nationale Recht hat dem zu folgen.

Die Vorschrift des § 11 c Abs. 1 regelt Betreiberpflichten, die sich nur auf Flugzeuge beziehen, die in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkehr zugelassen sind. Sie stellt sicher, daß die betroffenen Flugzeuge "im Hoheitsgebiet von Mitgliedstaaten" (unter Einschluß der Bundesrepublik Deutschland) nur unter den genannten Voraussetzungen starten und landen dürfen. Die EG-Richtlinien verwenden die Begriffe "einsetzen" bzw. "Einsatz". Nach der Absicht der EG-Richtlinie soll der reine Überflugverkehr nicht erfaßt werden. Deshalb wird in der Umsetzung in das nationale Recht das Begriffspaar starten/landen verwendet, zumal damit zugleich der mit diesen Flugzuständen verbundene Überflug in geringer Höhe abgedeckt wird. Das Lärmzeugnis ist ein Zulassungskriterium; es wird in der LuftVZO geregelt. Obwohl das Lärmzeugnis Teil der Verkehrszulassung ist, wird aus systematischen Gründen (vgl. Abs. 2) die Mitführungspflicht (Lärmzeugnis) an dieser Stelle der LuftVO eingeführt.

§ 11 c Abs. 2 erfaßt weiterreichend als Absatz 1 alle Flugzeuge, auch die aus anderen Staaten. Hier genügt eine Geltungsbeschränkung auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, weil alle anderen EG-Mitgliedstaaten zu gleichartigen Verboten für ihr eigenes Gebiet verpflichtet sind. Nicht in der Bundesrepublik erteilte Lärmzeugnisse und entsprechende Urkunden müssen die Anforderungen erfüllen, die die EG-Richtlinien fordern. Da eine

Verweisung auf diese Richtlinien formal nicht genügt, bedarf es des Hinweises auf § 10 LuftVZO. Die Pflicht, solche Zeugnisse und Urkunden mitzuführen, trifft hier primär den Ausländer; deshalb mußte sie hier und nicht in der LuftVZO geregelt werden.

Im Hinblick auf die Berlin-Erklärung (Rili 83/206 EWG, Amtsbl. EG 1983 L 117/17) mußte der Verkehr aus dem Land Berlin und in das Land Berlin ausgenommen werden (Abs. 3).

Weder in Absatz 1 noch in Absatz 2 des § 11 c muß das Unterschall-Strahlflugzeug (so die EG-Richtlinie) besonders bezeichnet werden. Zum einen sind Überschall-Flüge ohnehin nach § 11 a LuftVO verboten, zum anderen ist nicht einzusehen, daß Überschall-Strahlflugzeuge den Kriterien nicht genügen sollen; im Übrigen könnten hierfür Ausnahmen nach § 11 Abs. 4 erteilt werden. Es ist nicht anzunehmen, daß der Verkehr mit Überschall-Strahlflugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland in absehbarer Zeit erheblich über das gegenwärtige Maß hinaus anwachsen wird.

§ 11 Abs. 4 eröffnet Ausnahmemöglichkeiten, indem er im wesentlichen die der Richtlinien übernimmt; die Ausnahmemöglichkeit nach Satz 4 entspricht Art. 6 Abs. 1 Rili und soll insbesondere der Luftfahrtindustrie dienen (Prototypen, Exportaufträge etc.). Soweit aus formalen Gründen eine einfache Verweisung auf die Richtlinien ausgeschlossen ist, mußten in Satz 2 die Werte aus Anhang 16 zum ICAO-Abkommen, Band I, Teil II, Kapitel 3 übernommen werden. Auch für die Ausnahmebescheinigungen besteht Mitführungspflicht, die des systematischen Zusammenhangs wegen in der LuftVO und nicht in der LuftVZO begründet wird. Soweit mit Flugzeugen unter Ausnahme auch in das EG-Ausland geflogen werden soll, muß eine entsprechende Ausnahme jenes Staates eingeholt werden. Die Zuständigkeit des BMV ist daraus herzuleiten, daß eine Länderzuständigkeit für diese besondere Aufgabe im Zusammenhang mit der Umsetzung von Ratsrichtlinien in das nationale Recht im Katalog des § 31 Abs. 2 LuftVG nicht besteht. Es handelt sich nicht um eine Maßnahme in Ausübung der Luftaufsicht. Darüber hinaus wäre eine Ausnahmepraxis auf Länderebene nicht exekutierbar. -

Der Beratende Ausschuß nach § 32 a LuftVG empfiehlt hierzu, im Hinblick auf die von der EG bis zum 31.12.1989 ermöglichte Frist solche Ausnahmen auf das äußerste vertretbare Mindestmaß zu beschränken, zumal für deutsche Flugzeuge die Frist nur bis zum 31.12.1988 laufen darf.

Einer Bußgeldbewehrung von Verstößen gegen die Beschränkungen und Vorschriften des § 11 c bedarf es nicht. Die Luftfahrtbehörden haben über die Vorschriften der LuftVO (§§ 3 a, 22, 43 Nr. 6 und Nr. 26), der LuftVZO (§§ 92 Abs. 2,

96 a beide i.V.m. § 58 Abs. 1 Nr. 12 LuftVG) und des LuftVG (§§ 29 Abs. 1) ausreichende Möglichkeiten, die verordneten Beschränkungen nachhaltig durchzusetzen. Ohnehin hängt alles Einschreiten der zuständigen Luftfahrtbehörden von der Wirksamkeit von Kontrollen auf den Flugplätzen ab. Darüber hinaus verliert das Problem von Verstoßmöglichkeiten binnen absehbarer Zeit an Aktualität, weil lärmstarke Flugzeuge seit längerer Zeit nicht mehr zugelassen und zunehmend, auch aus Altersgründen, aus dem Verkehr gezogen werden.

Der Beratende Ausschuß nach § 32 a LuftVG empfiehlt, Verstöße gegen den § 11 c ebenso wie die auf ihrer Grundlage getroffenen Maßnahmen zu erfassen und diese Daten erforderlichenfalls den Fluglärmkommissionen nach § 32 b LuftVG zur Verfügung zu stellen.

Artikel 2

Artikel 2 beschränkt sich auf die geringen Änderungen der LuftVZO, die über die Stichtagsgrenzen hinaus von bleibender, aktueller Bedeutung sein werden.

Das Muster eines Lärmzeugnisses wird aus der LuftVZO entfernt. Tatsächlich werden inzwischen auch Lärmzeugnisse für propellergetriebene Flugzeuge über 5 700 kg Höchstmasse und für strahlgetriebene Flugzeuge erteilt. Diese Zeugnisse finden ihre Muster jedoch in einer Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes (NFL 2-50/80). Da die Ausgestaltung des Lärmzeugnisses für Dritte keine Bindungswirkung enthält, sondern nur eine Regelung für die ausgebende Behörde darstellt, muß das Zeugnis-Muster nicht durch Rechtsnorm geregelt werden. Das Zeugnis muß aber in Zukunft dem Art. 2 Rili 80/51/EWG entsprechen. Zu dem Zweck wird der dort aufgeführte Mindest-Katalog in § 10 Abs. 4 Satz 2 LuftVZO aufgenommen.

Die Änderung des Begriffs "Luftfahrtgerät" in "Luftfahrzeug" ist redaktioneller Natur und erfolgt in Anpassung an § 8 Abs. 2 Nr. 6 und § 3 Abs. 1 Nr. 2 b LuftVZO.

Ebenso wird - wie bisher - über Bekanntmachungen in den "Nachrichten für Luftfahrer" klargestellt, welche Lärmgrenzwerte dem sich rasch fortentwickelnden "jeweiligen Stand der Technik" entsprechen. Die Festlegung der Grenzwerte erfolgt nach Maßgabe und in Ausfüllung des § 3 Abs. 1 Nr. 2 b LuftVZO. Der darin geforderte Nachweis, daß das durch den Betrieb des Luftfahrzeugs entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt, stellt sicher, daß die von der Verwaltungsbehörde festgelegten konkreten Lärmgrenzwerte den EG-Grenzwerten (ICAO) entsprechen.

§ 10 Abs. 4 Satz 3 eröffnet den Weg der gesetzlichen Anerkennung von Lärmurkunden aus anderen Staaten, vgl. Art. 2 Abs. 2 EG-Richtlinie. Er schließt sich dem Grundsatz an, der in § 28 Abs. 2 LuftVZO zum Ausdruck kommt. Um aber den Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten, wird davon abgesehen, die Anerkennung als einen eigenen Verwaltungsakt auszugestalten. Da - wie in § 11 c LuftVO - eine einfache Verweisung auf die EG-Richtlinie oder auf den dort zitierten Anhang 16 zum ICAO-Abkommen formal nicht genügt, muß an dieser Stelle der LuftVZO der für die ausländischen Flugzeuge relevante Inhalt des Anhangs 16 soweit angegeben werden, wie er dem Zitat in der EG-Richtlinie entspricht. Eine Verweisung auf die in der BR Deutschland geltenden Werte (s.o.) verbietet sich, weil sie für hier zugelassene Flugzeuge strenger sind als die EG- = ICAO-Werte.

Bestehen jedoch seitens der Luftaufsichtsorgane Zweifel, ob eine vorgelegte Lärmurkunde anerkennbar ist, muß das entsprechende Flugzeug bis zur Klärung am Boden bleiben, argum. § 11 c Abs. 2 LuftVO. Überhaupt wird den Organen der Luftaufsicht ab 01.01.1987 und verstärkt ab 01.01.1988 eine beträchtliche Last an Kontrollen aufgebürdet werden müssen, will man die Beschränkungen aus § 11 c in der Praxis mit dem gebotenen Nachdruck und der gewünschten Effektivität durchsetzen.

...

Artikel 3

Nach § 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVZO wird das Lärmzeugnis "bei" der Verkehrszulassung erteilt. Eine nachträgliche Erteilung war damit ausgeschlossen. Da nun aber das Lärmzeugnis eine unmittelbare Berechtigung zur Teilnahme am Verkehr eröffnet, muß es für ältere, bisher ohne es zum Verkehr zugelassene Flugzeuge auch nachträglich erteilt werden können. Weil es sich nur um wenige Stücke handeln kann und ihre Zahl sehr rasch gegen Null tendieren wird, erscheint eine Regelung in der LuftVZO als nicht sinnvoll; sie genügt als Übergangsvorschrift der die LuftVO und die LuftVZO ändernden UnterschallVO.

Artikel 4

Dieser Artikel enthält die übliche für die LuftVO und die LuftVZO geltende Berlin-Klausel. Mit der Regelung in § 11 c Abs. 3 konnte eine gespaltene Berlin-Klausel für die LuftVO vermieden werden. Die Regelungen in der LuftVZO sind allgemeingültig und werden von der oben zitierten Berlin-Erklärung der Bundesregierung nicht erfaßt. Darüber hinaus unterliegen auch Teilnahmehandlungen von in Berlin ansässigen deutschen Staatsangehörigen den Ordnungswidrigkeiten-Regeln, wenn die Tat selbst außerhalb Berlins, begangen wurde.

Artikel 5

Die Vorschrift soll sicherstellen, daß die Änderungen ausreichend frühzeitig vor dem ersten Stichtag (01.01.1987) in Kraft treten. Im übrigen sind beide EG-Richtlinien im Verkehrsblatt (Heft 12-1985) und in den Nachrichten für Luftfahrer (NFL II 51/85) vorab nachrichtlich bekanntgemacht worden.

30.06.86

VP - In

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und der
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (UnterschallVO)

Punkt der 567. Sitzung des Bundesrates am 11. Juli 1986

A

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post

empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

1. Artikel 1 (§ 11c Abs. 1 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung)

In Artikel 1 sind in § 11c Abs. 1 Satz 2 die Worte
"und auf Verlangen der für die Wahrnehmung der Luftaufsicht
zuständigen Personen und Stellen vorzuweisen"
zu streichen.

Begründung:

Die Verpflichtung, das Lärmzeugnis auf Verlangen der für die Wahrnehmung der Luftaufsicht zuständigen Personen und Stellen vorzuweisen, ist bereits in § 24 Nr. 2 Luftverkehrs-Ordnung enthalten. Ein nochmaliger

16

(noch Ziffer 1)

Hinweis auf die Kontrollbefugnis zur Luftaufsicht ist deshalb in diesem Zusammenhang entbehrlich. Im übrigen hat hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Strahlflugzeuge das Luftfahrt-Bundesamt als Zulassungsbehörde zu prüfen, ob die Lärmschutzforderungen erfüllt werden.

Für im Ausland zugelassene Strahlflugzeuge ist die Erfüllung der Lärmschutzforderungen vom Bundesminister für Verkehr vor Erteilung der Einflugerlaubnis zu prüfen.

2. Artikel 1 (§ 11c Abs. 2 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung)

In Artikel 1 ist § 11c Abs. 2 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilten Lärmzeugnisse oder die ihnen entsprechenden Urkunden sowie die darin ausgewiesenen Geräuschpegel müssen den Anforderungen der Vorschriften des § 10 Abs. 4 Satz 2 und 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

.. B

3. Der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten**

empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

11.07.86

Beschluß

des Bundesrates

zur

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und der
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (UnterschallVO)

Der Bundesrat hat in seiner 567. Sitzung am 11. Juli 1986 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

1. Artikel 1 (§ 11c Abs. 1 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung)

In Artikel 1 sind in § 11c Abs. 1 Satz 2 die Worte
"und auf Verlangen der für die Wahrnehmung der Luftaufsicht
zuständigen Personen und Stellen vorzuweisen"
zu streichen.

Begründung:

Die Verpflichtung, das Lärmzeugnis auf Verlangen der für die Wahrnehmung der Luftaufsicht zuständigen Personen und Stellen vorzuweisen, ist bereits in § 24 Nr. 2 Luftverkehrs-Ordnung enthalten. Ein nochmaliger

Hinweis auf die Kontrollbefugnis zur Luftaufsicht ist deshalb in diesem Zusammenhang entbehrlich. Im übrigen hat hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Strahlflugzeuge das Luftfahrt-Bundesamt als Zulassungsbehörde zu prüfen, ob die Lärmschutzforderungen erfüllt werden.

Für im Ausland zugelassene Strahlflugzeuge ist die Erfüllung der Lärmschutzforderungen vom Bundesminister für Verkehr vor Erteilung der Einflugerlaubnis zu prüfen.

2. Artikel 1 (§ 11a Abs. 2 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung)

In Artikel 1 ist § 11c Abs. 2 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilten Lärmzeugnisse oder die ihnen entsprechenden Urkunden sowie die darin ausgewiesenen Geräuschpegel müssen den Anforderungen der Vorschriften des § 10 Abs. 4 Satz 2 und 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.