

25.09.98

VP - U

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit**

**Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung
(Landeplatz-LärmschutzV)**

A. Zielsetzung

Begrenzung der Lärmemissionen und Verbesserung des Lärmklimas an stark frequentierten Landeplätzen

B. Lösung

Novellierung der bestehenden Verordnung "Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen"

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Für die öffentlichen Haushalte fallen keine Kosten an

E. Sonstige Kosten

Die Verordnung kann dem betroffenen Flugzeughalter Kosten für die Umrüstung verursachen, sofern er in den lärmsensiblen Zeiten keinen Beschränkungen unterliegen will. Sie führen jedoch zu keiner Erhöhung der Einzelpreise, des Preisniveaus und des Verbraucherpreisniveaus, weil sie im Verhältnis zur Warenmenge und -wert unbedeutend sind.

Die zusätzlichen Kosten führen zu einer Verminderung des Fluglärms in der Allgemeinen Luftfahrt und haben positive Auswirkungen auf die Umwelt.

Bundesrat

Drucksache 810/98

25.09.98

VP - U

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit**

**Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung
(Landeplatz-LärmschutzV)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 235 04 - LÄ 5/98

Bonn, den 25. September 1998

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gemeinsam zu erlassende

Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung
(Landeplatz-LärmschutzV)

mit Begründung und Vorblatt.

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


Friedrich Bohl

Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung

(Landeplatz-LärmschutzV)

Vom 1998

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 15 und Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), Satz 5 zuletzt geändert durch Artikel 45 der Verordnung vom 21. September 1997 (BGBl. I S. 2390), verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nach Anhörung des Beratenden Ausschusses nach § 32 a des Luftverkehrsgesetzes:

§ 1

Zeitliche Einschränkung

(1) Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm an Landeplätzen, auf denen nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes im vorausgegangenen Kalenderjahr 15 000 oder mehr Flugbewegungen (Starts und Landungen) von Flugzeugen, Motorseglern und Drehflüglern stattgefunden haben, sind Starts und Landungen von propellergetriebenen Flugzeugen und Motorseglern bis zu 9.000 kg höchstzulässiger Startmasse untersagt:

1. montags bis freitags vor 7.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr Ortszeit und nach Sonnenuntergang,
2. samstags, sonntags und an Feiertagen vor 9.00 Uhr und nach 13.00 Uhr Ortszeit.

(2) Überlandflüge (Starts und Landungen) im Sinne des § 3 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung sind während der Ruhezeiten nach Absatz 1 zulässig, wenn für das propellergetriebene Flugzeug oder den Motorsegler ein Lärmzeugnis oder eine ihm entsprechende Urkunde des Staates erteilt ist, in dem das Luftfahrzeug zum Verkehr zugelassen ist. Im Falle eines Starts gilt dies nur, wenn das Luftfahrzeug nicht vor Ablauf von 60 Minuten zum Startflugplatz zurückkehrt; diese Einschränkung gilt nicht, wenn das Luftfahrzeug aus Gründen der sicheren Flugdurchführung vorzeitig zurückkehren muß. Nicht im Inland erteilte Lärmzeugnisse oder die ihnen entsprechenden Urkunden werden als gültig anerkannt, wenn aus ihnen die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach Anlage 1 ersichtlich ist.

§ 2

Regelungen durch die Landesbehörden

(1) Die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder können, soweit zusätzliche Einschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten erforderlich sind,

1. weitere Landeplätze den Einschränkungen nach § 1 unterwerfen;
2. zusätzliche Einschränkungen für propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler an den Landeplätzen einführen, insbesondere
 - a) die zeitlichen Einschränkungen nach § 1 Abs. 1 und Abs. 2 ausdehnen,
 - b) den Flugbetrieb von im Inland zum Verkehr zugelassenen propellergetriebenen Flugzeugen und Motorseglern auf diejenigen Luftfahrzeuge beschränken, für die ein Lärmzeugnis erteilt worden ist, aus dem die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach Anlage 2 ersichtlich ist.

Starts und Landungen von propellergetriebenen Flugzeugen und Motorseglern sind untersagt, soweit Einschränkungen nach Satz 1 angeordnet sind.

(2) Die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder können im Einzelfall oder allgemein Ausnahmen von den zeitlichen Einschränkungen nach § 1 erteilen für Flüge:

1. von propellergetriebenen Flugzeugen im gewerblichen Verkehr zwischen küstennahen Landeplätzen und den Nordseeinseln,
2. von propellergetriebenen Flugzeugen und Motorseglern, an denen ein historisches Interesse besteht,
3. von propellergetriebenen Flugzeugen und Motorseglern anlässlich von Luftfahrtveranstaltungen.

(3) Die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder können Landeplätze von den Einschränkungen nach § 1 ausnehmen, soweit solche Einschränkungen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände an einem Landeplatz zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm nicht erforderlich sind.

§ 3

Bekanntgabe der Landeplätze

Das Bundesministerium für Verkehr gibt die Landeplätze, die infolge der Zahl der Flugbewegungen oder auf Grund einer Entscheidung der zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder den Einschränkungen nach § 1 unterliegen, im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

§ 4

Erhöhte Schallschutzanforderungen

- (1) Die zeitlichen Einschränkungen nach § 1 gelten nicht für propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen.
- (2) Erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler, wenn sie die in Anlage 2 festgelegten Lärmgrenzwerte bei Kapitel 6-Flugzeugen um mindestens 4 dB(A) und bei Kapitel 10-Flugzeugen um mindestens 5 dB(A) unterschreiten .
- (3) Propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler mit einem Baujahr ab 2000 entsprechen erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie die in Anlage 2 festgelegten Lärmgrenzwerte bei Kapitel 6-Flugzeugen um mindestens 6 und bei Kapitel 10-Flugzeugen um mindestens 7 dB(A) unterschreiten.
- (4) Das Luftfahrt-Bundesamt bestätigt bei der Verkehrszulassung, sonst auf Antrag, ob das propellergetriebene Flugzeug oder der Motorsegler erhöhten Schallschutzanforderungen entspricht.
- (5) Das Luftfahrt-Bundesamt gibt die propellergetriebenen Flugzeuge und Motorseglermuster, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen, im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.
- (6) Propellergetriebene Flugzeuge oder Motorsegler, die den erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen, dürfen besonders gekennzeichnet werden. Die besondere Kennzeichnung nach Satz 1 darf nicht erfolgen, wenn die Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Das Luftfahrt-Bundesamt legt Einzelheiten der Kennzeichnung in einer Bekanntmachung im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer fest.

§ 5

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 1 Abs. 1 oder § 2 Abs. 1 Satz 2 startet oder landet oder
2. entgegen § 4 Abs. 6 Satz 2 ein propellergetriebenes Flugzeug oder einen Motorsegler besonders kennzeichnet.

§ 6

Übergangsbestimmungen

(1) Propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler

1. mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2.000 kg,
2. für den gewerblichen Einsatz mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2.000 kg,
3. für den Einsatz im Segelflugzeugschlepp und im Fallschirmspringerabsatz an Samstagnachmittagen

werden für einen Zeitraum von bis zu einem Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung von den zeitlichen Einschränkungen nach § 1 und § 2 Abs. 1 Nr. 2 a dieser Verordnung freigestellt, wenn für das Flugzeug ein Lärmzeugnis oder eine ihm entsprechende Urkunde nach § 1 Abs. 2 erteilt ist.

(2) Soweit innerhalb eines Zeitraumes von bis zu zwei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung Maßnahmen zur Erfüllung der erhöhten Schallschutzanforderungen nach § 4 in Auftrag gegeben und vom Halter oder Eigentümer durch Vorlage einer schriftlichen Auftragsbestätigung nachgewiesen werden, stellen die zuständigen Landesbehörden auf Antrag propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler

1. mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2.000 kg,
 2. für den gewerblichen Einsatz mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2.000 kg,
 3. für den Einsatz im Segelflugzeugschlepp und im Fallschirmspringerabsatz an Samstagnachmittagen
- für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung von den zeitlichen Einschränkungen nach § 1 und § 2 Abs. 1 Nr. 2 a frei.

(3) Eine Freistellung nach Absatz 2 kann für einen oder mehrere der unter § 1 Abs. 1 oder § 2 Abs. 1 Nr. 1 fallenden Landeplätze erfolgen.

§ 7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. August 1976 (BGBl. I S. 2216) außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Anlage 1
(zu § 1 Abs. 2 Satz 3)

Kapitel 6-Flugzeuge: (nicht im Inland verkehrszugelassen)

Höchstzulässige Startmasse (kg)	Lärmgrenzwert (dB[A])
1.500 oder mehr	80
600 oder weniger	68

Der Lärmgrenzwert erhöht sich linear von 600 kg bis 1.500 kg höchstzulässiger Startmasse und läßt sich wie folgt berechnen:

$$L_{\text{grenz}} = 68 + (M-600) \frac{4}{300} \text{ (dB[A])}$$

M = höchstzulässige Startmasse in kg.

Kapitel 10-Flugzeuge: (nicht im Inland verkehrszugelassen)

Höchstzulässige Startmasse (kg)	Lärmgrenzwert (dB[A])
1.400 bis 9.000	88
600 oder weniger	76

Der Lärmgrenzwert erhöht sich linear von 600 kg bis 1.400 kg höchstzulässiger Startmasse mit dem Logarithmus der Startmasse und läßt sich wie folgt berechnen:

$$L_{\text{grenz}} = 83.23 + 32.67 \log M \text{ (dB[A])}$$

M = höchstzulässige Startmasse in 1.000 kg.

Anlage 2

(zu § 2 Abs. 1 Nr 2 Buchst. b

§ 4 Abs. 2)

Kapitel 6-Flugzeuge:

Höchstzulässige Startmasse (kg)	Lärmgrenzwert (dB[A])
1.500 oder mehr	76
600 oder weniger	64

Der Lärmgrenzwert erhöht sich linear von 600 kg bis 1.500 kg höchstzulässiger Startmasse und läßt sich wie folgt berechnen:

$$L_{\text{grenz}} = 64 + (M-600) \frac{4}{300} \text{ (dB[A])}$$

M = höchstzulässige Startmasse in kg.

Kapitel 10-Flugzeuge:

Höchstzulässige Startmasse (kg)	Lärmgrenzwert (dB[A])
1.500 bis 9.000	85
500 oder weniger	68

Der Lärmgrenzwert erhöht sich linear von 500 kg bis 1.500 kg höchstzulässiger Startmasse und läßt sich wie folgt berechnen:

$$L_{\text{grenz}} = 68 + (M-500) 0.017 \text{ (dB[A])}$$

M = höchstzulässige Startmasse in kg.

Begründung:

Allgemein

Die „Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen“ vom 16. August 1976 wurde zum Schutz der Bürger im Nahfeld von stark frequentierten Landeplätzen geschaffen. Sie hat sich in der Praxis bewährt.

Zur Einbeziehung der bisher nicht vom Geltungsbereich der Verordnung erfaßten propellergetriebenen Flugzeuge nach dem neuen Kapitel X der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL) ist eine Novellierung der Verordnung notwendig. Bei dieser Überarbeitung fließen die zusätzlichen Forderungen aus dem Bundesratsbeschluß Drucksache 624/92 bezüglich einer Ausdehnung des Anwendungsbereichs in die Novellierung mit ein.

Den zeitlichen Einschränkungen nach dieser Verordnung unterliegen nicht Flugzeuge, welche die Mindestforderungen für die Lärmzertifizierung um mindestens 4 dB(A) (Kapitel VI) bzw. 5 dB(A) (Kapitel X) unterschreiten (erhöhte Lärmschutzanforderungen).

Zu § 1

Der Bundesratsbeschluß sah eine Ausdehnung auf alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge bis zu einer höchstzulässigen Startmasse von 5,7 t (bisher 2 t) vor.

Der Anwendungsbereich der Verordnung schließt jedoch zunächst propellergetriebene Flugzeuge bis 9 t höchstzulässiger Startmasse und Motorsegler, die in den Kapiteln VI und X der „Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge“ (LSL) definiert sind, ein. Die Ausdehnung bis 9 t ist dem Anwendungsbereich der Kapitel VI und X der LSL angepaßt.

Die übrigen motorgetriebenen Luftfahrzeuge wie

- Drehflügler

- Propellergetriebene Flugzeuge, die unter die Kapitel II, III und V der LSL fallen und
- Luftsportgeräte (Ultraleichtflugzeuge-UL)

werden wie folgt behandelt:

Für Hubschrauber werden in einem Forschungsprojekt Rahmenbedingungen für eine Definition eines erhöhten Schallschutzes erarbeitet. Nach Abschluß der Arbeiten ist eine Erweiterung der Verordnung auf Hubschrauber beabsichtigt.

Bewegungen von Kapitel II, III und V-Flugzeugen sind nur auf einigen Flugplätzen, die der Landeplatzverordnung unterliegen, überhaupt möglich und stellen zahlenmäßig eine Gruppe dar, die den Aufwand für die Erstellung von Werten für erhöhte Schallschutzanforderungen im Verhältnis zur Gesamtmenge des Lärms nicht rechtfertigen. Hier bietet die Flugplatzbenutzungsordnung für den Landeplatz einen Ansatz, diese Kategorien besonders zu bewerten und Start- oder Landeverbote in sensiblen Zeiten, z. B. für laute Kapitel II-Flugzeuge, generell auszusprechen.

Luftsportgeräte (UL) erfüllen von der Zulassungsseite her Lärmgrenzwerte, die unter den vergleichbaren Grenzwerten für Kapitel VI- oder X-Flugzeugen zur Erfüllung des erhöhten Schallschutzes liegen - sie werden deshalb von den zeitlichen Beschränkungen der Landeplatzverordnung ausgenommen und zählen bei der Ermittlung der Bewegungszahl nicht mit.

Die Lärmbeeinträchtigung der Bürger geht insbesondere von den sog. Platzrundenflügen aus. Das sind Flüge mit kurz aufeinanderfolgenden Starts und Landungen zu Übungs- und Schulungszwecken. Der Start zu Überlandflügen wird auch während der zeitlichen Einschränkungen freigestellt, wenn für das Flugzeug ein Lärmzeugnis oder eine ihm entsprechende Urkunde des Staates erteilt ist, in dem das Flugzeug zum Verkehr zugelassen ist und das Flugzeug nicht vor Ablauf von 60 Minuten zum Startflugplatz zurückkehrt.

Zu § 2

Die für die Anlage und den Betrieb zuständigen Landesbehörden (§ 6 in Verbindung mit § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG) können die Verordnung sehr flexibel anwenden. So ist es möglich,

- die zeitlichen Einschränkungen auszudehnen;
- zusätzliche Landeplätze der Verordnung zu unterwerfen
- Landeplätze von den zeitlichen Einschränkungen auszunehmen,
- bestimmte Flüge (z.B. Versorgungsflüge zu den Nordseeinseln) von den zeitlichen Einschränkungen freizustellen.

Zu § 4

Nach der „Landeplatz-Verordnung“ aus dem Jahre 1976 waren erhöhte Schallschutzanforderungen nur für Kapitel VI-Flugzeuge der „Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge“ (LSL) definiert. Die „Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung“ legt auch für die zwischenzeitlich hinzugekommenen Kapitel X-Flugzeuge die erhöhten Schallschutzanforderungen fest.

Für propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler mit einem Baujahr ab 2000 werden die erhöhten Schallschutzanforderungen um jeweils 2 dB(A) auf dann 6 dB(A) bei Kapitel VI-Flugzeugen und auf 7 dB(A) bei Kapitel X-Flugzeugen verschärft.

Diese Stufenlösung wurde so gewählt, weil der Stand der Technik für neu in den Verkehr kommende Flugzeuge im Jahre 2000 so erwartet wird, daß die Unterschreitung der heutigen Grenzwerte um 6 bzw. 7 dB(A) möglich sein wird.

Die technische Entwicklung bei den neuen Flugzeugen als auch bei den nachzurüstenden lärmindernden technischen Maßnahmen wird dahingehend beobachtet, ob eine Anpassung der erhöhten Schallschutzanforderungen angezeigt ist.

Die bisher von den zeitlichen Einschränkungen der „Landeplatz-VO“ aus dem Jahre 1976 nicht betroffenen Gruppen

- gewerblicher Verkehr,
- Flüge mit Flugzeugen über 2 t max. zul. Startmasse und
- Flugzeuge für den Segelflugzeugschlepp

werden mit Übergangsfristen in die Beschränkungen der „Landeplatz-Lärmschutz-VO“ einbezogen:

- einjährige Freistellung ohne Antrag, wenn zumindest ein Lärmzeugnis vorhanden ist,
- zusätzlicher Freistellungsanspruch auf Antrag für einen Zeitraum bis zu 4 Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung, wenn der Nachweis erbracht wird, daß lärm mindernde Maßnahmen in Auftrag gegeben worden sind.

Diese relativ großzügige Gestaltung der Übergangsvorschriften resultiert aus der Notwendigkeit, sich den neuen Verhältnissen anzupassen und aus dem Bestreben, Engpässe bei der Produktion (es gibt nur wenige Hersteller) und Zulassung (es gibt über 250 verschiedene Muster mit kleinen Teilmengen) der lärm mindernden Maßnahmen zu vermeiden.

Zu den Anlagen 1 und 2

Die zulässigen Lärmgrenzwerte sind abhängig von der Masse des Flugzeugs. Die Berechnung erfolgt nach den Formeln in den Anlagen zur VO. Anlage 1 enthält die Angaben für Flugzeuge, die im Ausland registriert sind und nur die Lärmgrenzwerte der Internationalen-Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erfüllen; Anlage 2 gilt für Flugzeuge, die in Deutschland verkehrszugelassen sind. Die Differenzierung ist notwendig, weil die Lärmgrenzwerte für die in Deutschland zugelassenen Flugzeuge beim Kapitel VI um einheitlich 4 dB(A) und beim Kapitel X um 3 bis 8 dB(A) (masseabhängig) gegenüber den ICAO-Lärmgrenzwerten abgesenkt sind.

Die erhöhten Schallschutzanforderungen nach § 4 Abs. 2 orientieren sich ausschließlich an den strengeren Lärmgrenzwerten der Anlage 2. Damit ist gewährleistet, daß auch im Ausland registrierte Flugzeuge nur dann nicht unter die zeitlichen Einschränkungen der VO fallen, wenn sie nicht lauter als vergleichbare, in Deutschland zugelassene Flugzeuge sind.

06.11.98**Beschluß**
des Bundesrates

Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (Landeplatz-LärmschutzV)

Der Bundesrat hat in seiner 731. Sitzung am 6. November 1998 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

Zu § 4 Abs. 2

In § 4 ist Absatz 2 eingangs wie folgt zu fassen:

"(2) Propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut wurden, entsprechen bis zum 31. Dezember 2009 erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn ...".

Begründung

Die Freistellung von den zeitlichen Einschränkungen nach § 1 ist für "alte" Flugzeuge nicht mehr gerechtfertigt, wenn modernere Flugzeuge, die weit höheren Anforderungen genügen, auf dem Markt sind. Da Flugzeuge über Jahrzehnte im Einsatz sind, wird eine Übergangsfrist von 10 Jahren vorgesehen, in der sich der Halter entweder für eine Nachrüstung oder für den Verzicht auf den Bonus, auch in den Ruhezeiten stets fliegen zu können, entscheiden muß.

Der Bundesrat hat ferner nachstehende Entschließung gefaßt:

Der Bundesrat begrüßt die Novellierung der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung, in der die vom Bundesrat bereits 1992 geforderten Eckwerte

berücksichtigt sind (BR-Drs. 624/92 (Beschluß)). Der Bundesrat bedauert allerdings, daß es dazu eines Zeitraumes von fast sechs Jahren bedurfte.

Erfahrungsgemäß wird gerade die Lärmbelästigung durch Hubschrauber von der Bevölkerung in der Umgebung von Landeplätzen als ganz besonders störend empfunden.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, die beabsichtigte Erweiterung der Verordnung auf Hubschrauber mit Nachdruck voranzubringen und innerhalb einer angemessenen Zeit nach Inkrafttreten der Verordnung dem Bundesrat eine entsprechende Novellierung zuzuleiten.