

04.11.99**Vk - U****Verordnung****des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

**Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und der
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung****A. Zielsetzung**

Mit der Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird die Richtlinie 98/20/EG, mit der die Richtlinie 92/14/EWG geändert wird, sowie die Richtlinie 1999/28/EG, mit der der Anhang zur Richtlinie 92/14/EWG geändert wird, in deutsches Recht übernommen. Ziel der Verordnung ist damit eine Verminderung des Fluglärms in der Umgebung der Verkehrsflughäfen.

B. Lösung

Anpassung des deutschen Rechts. Damit werden die älteren strahlgetriebenen Flugzeuge (die sogenannten Kapitel 2-Flugzeuge) mit einem Höchstabfluggewicht von 34 000 kg und mehr aus dem Verkehr gezogen, wenn sie ein Alter von 25 Jahren erreichen. Ab dem Jahre 2002 dürfen diese Flugzeuge unabhängig von ihrem Alter Flughäfen in der Gemeinschaft ausnahmslos nicht mehr anfliegen. An den Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof kann dieser Ausschluss bereits vor dem Jahre 2002 bestimmt werden.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand
Keine, da nur der Einsatz "lauter" Flugzeuge in Unternehmen eingeschränkt wird.
2. Vollzugsaufwand
Keiner, da die Überwachung der Einhaltung der neuen Regelung im Rahmen der üblichen Dienstverrichtung erfolgt.

E. Sonstige Kosten

Auswirkungen auf Wirtschaft und Preise entstehen nicht, da die betroffenen deutschen Luftfahrtunternehmen bereits rechtzeitig älteres, lautes Fluggerät gegen neueres, umweltfreundlicheres Fluggerät (sog. Kapitel 3-Flugzeuge) ausgetauscht haben.

04.11.99

Vk - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

**Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und der
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Der Chef des Bundeskanzleramtes
022 (323) - 951 00 - Lu 110/99

Berlin, den 1. November 1999

An den
Präsidenten des Bundesrates

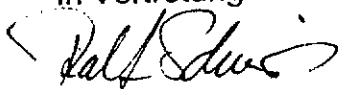
Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und von dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und der
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

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

In Vertretung



Rolf Schwanitz

**Verordnung zur Änderung
der Luftverkehrs-Ordnung und
der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung¹⁾
Vom**

Auf Grund

- des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 9a, 10 und 15 und Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlass vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) verordnen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nach Anhörung des Beratenden Ausschusses nach § 32a des Luftverkehrsgesetzes und
- des § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880) verordnen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

**Artikel 1
Änderung der Luftverkehrs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) wird wie folgt geändert:

1. § 11c wird wie folgt gefaßt:

„§ 11c

Beschränkungen der Starts und Landungen von Flugzeugen mit Strahltriebwerken

(1) Zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken dürfen nur dann starten und landen, wenn für sie ein Lärmzeugnis oder eine ihm entsprechende Urkunde des Staates erteilt ist, in dem das Flugzeug zum Verkehr zugelassen ist. Das Lärmzeugnis oder die ihm entsprechende Urkunde ist bei dem Betrieb des Flugzeugs mitzuführen. Nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Lärmzeugnisse oder ihnen entsprechende Urkunden müssen den Anforderungen des § 10 Abs. 4 Satz 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen. Die im Lärm-

¹⁾ Die Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung dient insbesondere der Umsetzung der Richtlinie 98/20/EG des Rates vom 30. März 1998 zur Änderung der Richtlinie 92/14/EWG zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II, Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988) sowie der Richtlinie 1999/28/EG der Kommission vom 21. April 1999 zur Änderung des Anhangs der Richtlinie 92/14/EWG.

zeugnis oder der ihm entsprechenden Urkunde ausgewiesenen Geräuschpegel müssen die folgenden Geräuschgrenzwerte einhalten:

1. 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; darunter bleibt er konstant;
2. 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; darunter bleibt er konstant.

Bis zu zwei Geräuschgrenzwerte dürfen zusammen um insgesamt bis zu 4 EPNdB überschritten werden, jedoch an einem einzelnen Geräuschmeßpunkt um nicht mehr als 3 EPNdB. Die Überschreitungen insgesamt müssen durch geringere Geräuschpegel an anderen Geräuschmeßpunkten ausgeglichen werden. Absätze 2 und 3 bleiben unberührt.

(2) Bis 31. März 2002 dürfen zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken,

1. die eine maximal zulässige Startmasse von 34 000 kg oder darüber besitzen oder deren Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist und
2. die mit Triebwerken mit einem Mantelstromverhältnis kleiner als 2 ausgerüstet sind und
3. für die ein Lärmzeugnis oder eine ihm entsprechende Urkunde nach Absatz 1 erteilt worden ist, und die darin ausgewiesenen Geräuschpegel nicht den Geräuschgrenzwerten nach § 10 Abs. 4 Satz 3 Nr. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen,

nur dann starten und landen, wenn die Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses weniger als 25 Jahre zurückliegt. Die im Anhang zur Richtlinie 98/20/EG des Rates vom 30. März 1998 zur Änderung der Richtlinie 92/14/EWG zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988) (ABI EG Nr. L 107 vom 7. April 1998 in Verbindung mit ABI EG Nr. L 118 vom 21. April 1999) aufgeführten Flugzeuge sind bis zum 31. März 2002 von diesen Beschränkungen ausgenommen.

(3) Ab dem 1. April 2002 dürfen zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken, die eine maximal zulässige Startmasse von 34 000 kg oder darüber besitzen oder deren Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist, nur dann starten und landen, wenn die im Lärmzeugnis oder der ihm entsprechenden Urkunde nach Absatz 1 ausgewiesenen Geräuschpegel den Geräuschgrenzwerten nach § 10 Abs. 4 Satz 3 Nr. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen.

(4) Ausnahmen von den Beschränkungen nach den Absätzen 1 bis 3 können vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassen werden

1. für Flugzeuge, an denen ein historisches Interesse besteht,
2. in Einzelfällen für den vorübergehenden Einsatz von Flugzeugen, die
 - a) Ein- und Ausflüge zur Instandhaltung, Änderung oder Prüfung durchführen oder
 - b) für außergewöhnliche Umstände eingesetzt werden.

(5) Befristete Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 2 werden vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassen, wenn

1. geeignete Bausätze zur Umrüstung des betreffenden Flugzeugtyps vorhanden und verfügbar sind und
2. Umrüstungen mit Lärmnachweisen nach Absatz 3 vor dem 1. April 1994 in Auftrag gegeben worden sind und
3. der frühestmögliche Liefertermin vereinbart worden ist.

(6) Befristete Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 2 können vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassen werden, wenn

1. der Auftrag für ein Ersatzflugzeug, das die Geräuschgrenzwerte nach Absatz 3 erfüllt, vor dem 1. April 1994 erteilt und der frühestmögliche Liefertermin vereinbart worden ist,
2. das Luftfahrtunternehmen eine unzumutbare Benachteiligung seiner Geschäftstätigkeit nachweist; in derartigen Fällen darf jedoch die Frist von 25 Jahren um nicht mehr als drei Jahre überschritten werden.

(7) Über zugelassene Ausnahmen nach den Absätzen 4 bis 6 wird vom Luftfahrt-Bundesamt eine Bescheinigung erteilt, die beim Betrieb des Flugzeugs mitzuführen ist.

(8) Ausnahmen, die von anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union für in diesen Staaten registrierte Flugzeuge erteilt werden, werden anerkannt.

(9) An den Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof können die Beschränkungen nach Absatz 3 bereits vor dem 1. April 2002 durch die für die Anlage und den Betrieb nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 39 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zuständige Oberste Luftfahrtbehörde des Landes Berlin eingeführt werden. Die Ausnahmen nach den Absätzen 4 bis 6 und 8 gelten dann nicht an den Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof.“

2 § 43 Nr. 17c wird wie folgt gefaßt:

„17c. entgegen § 11c Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 Satz 1 startet oder landet oder entgegen Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 7 eine dort vorgeschriebene Urkunde nicht mitführt.“

3. Die Anlage 6 wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 Satz 3 werden die Wörter „für die Änderung von einzelnen Stücken eines zugelassenen Musters oder“ gestrichen.
2. In § 4 Abs. 1 Buchstabe b werden die Wörter „nach den Bestimmungen der JAR-TSO deutsch“ gestrichen.
3. § 10 Abs. 4 wird durch folgende Absätze ersetzt:

„(4) Die zuständige Stelle erteilt für das Luftfahrzeug bei der Verkehrszulassung (Absatz 1 Satz 1) ein Lärmzeugnis, wenn die Einhaltung der nach § 3 Abs. 3 bekanntgegebenen Geräuschgrenzwerte durch Übereinstimmung des Luftfahrzeugs mit dem Muster oder durch die Bescheinigung nach § 8 Abs. 2 Nr. 6 nachgewiesen ist. Das Lärmzeugnis muß enthalten:

1. das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
2. Art und Muster des Luftfahrzeugs,
3. die Werknummer der Zelle des Luftfahrzeugs,
4. die Höchstmasse, bei der die Einhaltung der Anforderungen für das Lärmzeugnis nachgewiesen wurde,
5. bei Flugzeugen, für die ein Antrag auf Erteilung der Musterzulassung ab dem 6. Oktober 1977 gestellt worden ist, die Geräuschpegel,
6. 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 die ausgewiesenen Geräuschpegel die Gräuschgrenzwerte der Absätze 5 bis 7 einhalten.

(5) Bei Flugzeugen mit Strahltriebwerken, die eine maximal zulässige Startmasse von weniger als 34 000 kg besitzen und deren Baureihe mit Sitzplätzen für höchstens 19 Passagiere zugelassen ist, gelten folgende Geräuschgrenzwerte:

1. am seitlichen und am Anflugmeßpunkt 102 EPNdB (Effective Perceived Noise dB);
2. am Start-Überflugmeßpunkt 93 EPNdB;

Bis zu zwei Geräuschgrenzwerte dürfen um insgesamt bis zu 4 EPNdB überschritten werden, jedoch an einem einzelnen Geräuschmeßpunkt nicht mehr als 3 EPNdB. Die Überschreitungen insgesamt müssen durch geringere Geräuschpegel an anderen Geräuschmeßpunkten ausgeglichen werden.

(6) Bei Flugzeugen mit Strahltriebwerken, die eine maximal zulässige Startmasse von 34 000 kg oder darüber besitzen oder deren Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist sowie bei Propellerflugzeugen mit höchstzulässiger Startmasse über 9 000 kg gelten folgende Geräuschgrenzwerte:

1. am seitlichen Meßpunkt 103 EPNdB (Effective Perceived Noise dB) bei Flugzeugen mit 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;
2. am Start-Überflugmeßpunkt
 - a) 101 EPNdB bei Flugzeugen mit weniger als drei Triebwerken und mit 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) 104 EPNdB bei Flugzeugen mit drei Triebwerken und mit 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;
 - c) 106 EPNdB bei Flugzeugen mit mehr als drei Triebwerken und mit 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;

3. am Anflugmeßpunkt 105 EPNdB bei Flugzeugen 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 35 000 kg; darunter bleibt er konstant.

Bis zu zwei Geräuschgrenzwerte dürfen zusammen um insgesamt bis zu 3 EPNdB überschritten werden, jedoch an einem einzelnen Geräuschmeßpunkt nicht mehr als 2 EPNdB. Die Überschreitungen insgesamt müssen durch geringere Geräuschpegel an anderen Geräuschmeßpunkten ausgeglichen werden.

(7) Für alle übrigen Propellerflugzeuge, Motorsegler und Drehflügler gelten die nach § 3 Abs. 2 bekanntgegebenen Lärmgrenzwerte..

Artikel 3

Inkrafttreten

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1999

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Der Bundesminister
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Begründung:

Die nationale Umsetzung der EG-Richtlinie 92/14 EWG vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II, Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988) findet sich in § 11c der Luftverkehrs-Ordnung.

Unklarheiten bei der Auslegung der Richtlinie 92/14/EWG durch die Mitgliedstaaten und eine Änderung des Anhangs, in dem die Flugzeuge aufgeführt sind, die von der Beachtung der Richtlinie bis zum Jahre 2002 befreit sind, hat zur Verabschiedung der neuen Richtlinien 98/20/EG vom 30. März 1998 und 1999/28/EG vom 21. April 1999 zur Änderung der Richtlinie 92/14/EWG und deren Anhang durch den Rat geführt.

Die wesentliche Ergänzung der Richtlinie bezüglich des Luftverkehrs in Deutschland besteht darin, daß die lautereren Flugzeuge des Kapitels 2, sofern sie eine höchstzulässige Startmasse von 34 000 kg überschreiten oder ihre Baureihe für mehr als 19 Sitzplätze für Passagiere zugelassen ist, bereits vor dem Jahre 2002 vom Verkehr zu den Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel ausgeschlossen werden können.

Der § 11c der LuftVO ist daher entsprechend anzupassen.

Die Neufassung des § 11c LuftVO übernimmt nicht nur die Änderungen der Richtlinie 98/20/EG sondern berücksichtigt auch neuere Rahmenbedingungen beim Betrieb und der Verkehrszulassung der lautereren sog. Kapitel 2-Flugzeuge. Daraus resultiert zusätzlich eine Aktualisierung des § 10 der LuftVZO.

Von folgenden Randbedingungen ist auszugehen:

In Deutschland

- sind keine strahlgetriebenen Flugzeuge ohne Lärmzeugnis verkehrszugelassen,
- sind keine strahlgetriebenen Kapitel 2-Flugzeuge mit einem MTOW von über 34 000 kg verkehrszugelassen,
- und den anderen EU-Staaten dürfen seit 1990 Kapitel 2-Flugzeuge über 34 000 kg MTOW nicht mehr neu zum Verkehr zugelassen werden,
- und den anderen EU-Staaten dürfen Kapitel 2-Flugzeuge über 34 000 kg MTOW längstens bis zum Jahre 2002 verkehren,
- und den anderen EU-Staaten ist der Betrieb von Kapitel 2-Flugzeugen mit einem MTOW bis 34 000 kg über das Jahr 2002 zulässig,

Aus diesen Randbedingungen folgt, dass Geräuschgrenzwerte in der LuftVZO für

- Kapitel 2-Flugzeuge über 34 000 kg MTOW für die Verkehrszulassung nicht mehr aufgeführt werden brauchen,
- strahlgetriebene Kapitel 2-Flugzeuge bis 34 000 kg MTOW und Kapitel 3-Flugzeuge weiterhin für die Verkehrszulassung dargestellt werden müssen.

Ebenso folgt, dass Geräuschgrenzwerte in der LuftVO zur Beurteilung von Lärmzeugnissen von im Ausland registrierten strahlgetriebenen Kapitel 2-Flugzeugen, von Flugzeugen mit einem MTOW über 34 000 kg für Flüge nach Berlin-Tegel und -Tempelhof und ab dem Jahre 2002 für alle Flüge von Flugzeugen mit einem MTOW über 34 000 kg notwendig sind.

Demgemäß werden die Geräuschgrenzwerte für

- Kapitel 2-Flugzeuge (ohne Massenbegrenzung) aus § 10 der LuftVZO entfernt und in § 11c LuftVO aufgenommen, weil sie nur dort benötigt werden.
- strahlgetriebene Kapitel 2-Flugzeuge bis 34 000 kg MTOW neu in § 10 der LuftVZO aufgenommen, weil sie dort für die Verkehrszulassung dieser Flugzeuge benötigt werden.
- Kapitel 3-Flugzeuge, die sich im seitherigen § 11c LuftVO fanden, neu in § 10 LuftVZO aufgenommen, weil sie dort für die Verkehrszulassung dieser Flugzeuge notwendig sind; in § 11c LuftVO wird auf § 10 LuftVZO verwiesen.

Dieser Entwurf aktualisiert den § 10 LuftVZO, ergänzt den § 11c LuftVO, bringt die Normen dort unter, wo sie vorrangig benötigt werden, minimiert Verweise und erleichtert damit den Gebrauch der Verordnungen.

Daneben wurde die Änderung der LuftVZO zum Anlass genommen, in dem Bereich der Musterzulassung von Luftfahrtgerät aktuelle technische Änderungen aufgrund bisheriger Erfahrungen in der Anwendung der harmonisierten europäischen Luftfahrtvorschriften JAR in der LuftVZO zu berücksichtigen.

Im Einzelnen

1. Zur Änderung des § 11c Luftverkehrs-Ordnung

Die Richtlinie bzw. der § 11c der LuftVO läßt Ausnahmen von den Beschränkungen für in Deutschland und im Ausland registrierte Flugzeuge zu. Nachdem in Deutschland keine Flugzeuge mehr verkehrszugelassen sind, die unter die Beschränkungen der Richtlinie fallen könnten, solche Flugzeuge aber auch nicht mehr verkehrszugelassen werden dürfen, enthält

die Neufassung des § 11c die Ausnahmetatbestände für in Deutschland registrierte Flugzeuge nicht mehr.

Zu § 11c Abs. 1:

Die Absätze 1 und 2 der bisherigen LuftVO wurden zusammengefaßt, weil eine Unterscheidung nach Flugzeugen mit Strahltriebwerken, die in Deutschland oder im Ausland zum Verkehr zugelassen sind, nicht mehr notwendig ist. Für alle strahlgetriebenen Flugzeuge gilt gleichermaßen, dass sie nur verkehren dürfen, wenn sie über ein Lärmzeugnis oder eine ihm entsprechende Urkunde verfügen.

Die im Lärmzeugnis oder der Urkunde ausgewiesenen Geräuschpegel müssen mindestens die Geräuschgrenzwerte des Kapitels 2 des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen erfüllen. Statt eines Verweises auf die LuftVZO (§10) wie in dem bisherigen § 11c, werden die Geräuschgrenzwerte für die Kapitel 2-Flugzeuge im neuen Absatz 1 beschrieben.

Damit ein Lärmzeugnis oder die ihm entsprechende Urkunde auch richtig interpretiert werden kann, ist die Information unerlässlich, dass die Geräuschgrenzwerte unter bestimmten Voraussetzungen auch überschritten werden dürfen. Diese zusätzlichen Ausführungen bedeuten keine Aufweichung bisheriger Normen, die unverändert bleiben, aber bisher ausschließlich in den „Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge,“ (LSL), in denen das Verfahren der Geräuschmessung beschrieben ist, festgehalten sind.

Zu § 11c Abs. 2

Entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 11c Abs. 4 wobei der bisherige Absatz 9 inhaltlich verändert als letzter Satz angefügt wurde. Statt des Verweises auf die Anlage 6, die entfällt, wird auf die Richtlinie 98/20/EG verwiesen. Das Datum im Satz 1 ist entfallen.

Zu § 11c Abs. 3:

Entspricht dem bisherigen § 11c Abs. 3. Die Beschreibung der Geräuschgrenzwerte (hier für die Kapitel 3-Flugzeuge) wurde neu in die LuftVZO aufgenommen, weil sie dort für die Verkehrszulassung bestimmend sind.

Zu § 11c Abs. 4:

Entspricht dem bisherigen § 11c Abs. 5.

Zu § 11c Abs. 5:

Entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 11c Abs. 6. Die bisherige Nummer 2 ist lediglich entfallen.

Mit der durch die RiLi 98/20 des Rates ergänzte RiLi 92/14 des Rates (siehe dort Artikel 7 Abs. 1) wird klargestellt, dass die unter dem bisher gültigen § 11c Abs. 6 Nr. 2 möglichen Ausnahmen nur für nationale Luftfahrtunternehmen anzuwenden sind. Da in Deutschland Kapitel 2-Flugzeuge mit über 34 000 kg höchstzulässiger Startmasse bzw. über 19 Passagiersitzen nicht mehr verkehrszugelassen sind und auch nicht mehr zugelassen werden dürfen, ist diese Ausnahmemöglichkeit entbehrlich.

Zu § 11c Abs. 6:

Entspricht dem bisherigen § 11c Abs. 7.

Zu § 11c Abs. 7

Entspricht dem bisherigen § 11c Abs. 8.

Zu § 11c Abs. 8:

Entspricht dem bisherigen § 11c Abs. 10.

Zu § 11c Absatz 9 (neu):

Die Möglichkeit, den Verkehr von Kapitel 2-Flugzeugen (über 34 000 kg Höchstabflugmasse oder über 19 Passagiersitzen) bereits vor dem Jahre 2002 auf den Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel gänzlich auszuschließen, wurde neu in die Richtlinie 98/20/EG aufgenommen.

Die Verhängung von Beschränkungen nach dem neuen § 11c Abs. 9 fällt in die Zuständigkeit der Luftfahrtbehörde des Landes, Ausnahmen können nur von dort erteilt werden.

2. Zur Änderung des § 43:

Der § 43 Nummer 17c wurde der veränderten Struktur des neuen § 11c angepaßt und um zusätzliche Tatbestände erweitert.

3. Zur Aufhebung der Anlage 6:

Die bisherige Anlage 6 wurde aus dem Anhang der Richtlinien 92/14/EWG übernommen und enthielt die strahlgetriebenen Flugzeuge, die gemäß dem bisherigen § 11c Absatz 9 von den Einschränkungen nach Absatz 3 bis zum Jahre 2002 ausgenommen sind. Anstelle der Anlage 6 wird nunmehr in der LuftVO § 11c Absatz 2 auf den Anhang der Richtlinie 98/20/EG vom 30. März 1998 in Verbindung mit der Richtlinie 1999/28 EG vom 21. April 1999 verwiesen.

4. Zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

a) Zu § 1 Abs. 3 Satz 3

In Ausnahmefällen ist es zwar sinnvoll, einzelne Stücke eines Musters aufgrund einer Änderung als Einzelstücke zu behandeln, diese Möglichkeit grundsätzlich zu eröffnen, führt jedoch zu einem, über den eigentlichen Bedarf hinausgehenden Anstieg an Sonderfällen. Dies ist mit einem unangemessen hohen Verwaltungsaufwand verbunden, da diese Einzelstücke bei weiteren Änderungen oder Lufttüchtigkeitsanweisungen für das Muster zusätzlich zu berücksichtigen sind. Die Änderung dient der Vermeidung dieses erhöhten Verwaltungsaufwandes.

b) Zu § 4 Abs. 1 Buchstabe b

Die Streichung beseitigt eine unnötige und für verschiedene Hersteller von Luftfahrtgeräten und -teilen vorhandene Einschränkung. Das Muster eines Luftfahrtgerätes wird nach den harmonisierten Verfahren der JAR-21 entweder durch Erteilung des Musterzulassungsscheines (Buchstabe a) oder durch Erteilung einer Berechtigung zugelassen. Diese Berechtigung wird zwar vorwiegend für Geräte nach JAR-TSO erteilt, ist aber nicht auf diese begrenzt. Die Voraussetzungen zur Erlangung der Berechtigung sowie deren Form und Inhalt sind in § 3 Abs. 2 Nummer 1 und im weiteren in § 9 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgeräten geregelt. Danach kann mittlerweile auch eine Berechtigung für Bau- und Ausrüstungsteile (JAR-21, Abschnitt K) oder für Ersatz- oder Änderungsteile (JAR-21, Abschnitt P) erteilt werden.

c) Zu § 10

- **Absatz 4 Satz 1:** entspricht dem bisherigen Satz 1.

- **Absatz 4 Satz 2:** entspricht weitgehend dem bisherigen Satz 2; die bisherige Nr. 1. entfällt, weil die Identität des Flugzeugs auch in der bisherigen Nr. 2. beschrieben ist. Die Reihenfolge der übrigen Positionen wurde angepaßt; in der Nr. 6. wurde die Forderung der Vertrauensbereichsgrenzen aufgehoben.

- **Absatz 5:** Die Mindestanforderungen entsprechen den zulässigen Geräuschpegeln des Kapitels 2 des Anhangs 16 und sind nur für Flugzeuge mit Strahltriebwerken mit weniger als 34 000 kg Höchstabflugmasse oder bis zu 19 zugelassenen Passagiersitzen anwendbar. Flugzeuge mit einer größeren Höchstabflugmasse und Geräuschgrenzwerten nach Kapitel 2 dürfen nicht mehr zum Verkehr neu zugelassen werden. Die Information, unter welchen Umständen die Geräuschpegel überschritten werden dürfen, wurde neu aufgenommen (siehe dazu auch die Ausführungen zu § 11c Abs. 1 LuftVO)

- **Absatz 6:** Dieser Absatz wurde neu aufgenommen und enthält die Geräuschgrenzwerte für die Kapitel 3-Flugzeuge, die, sofern sie eine Höchstabflugmasse von 34 000 kg überschreiten, ausschließlich neu zum Verkehr zugelassen werden dürfen. Die Information, unter welchen Umständen die Geräuschpegel überschritten werden dürfen, wurde neu aufgenommen (siehe dazu auch die Ausführungen zu § 11c Abs. 1 LuftVO)

- **Absatz 7:** Dieser Absatz wurde neu aufgenommen. Damit sind die Geräuschgrenzwerte für alle motorgetriebenen Flugzeuge und Drehflügler im Zulassungsverfahren beschrieben.

17.12.99**Beschluss**
des Bundesrates

**Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und der
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Der Bundesrat hat in seiner 746. Sitzung am 17. Dezember 1999 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der nachstehenden Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 11c Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 3 LuftVO)

In Artikel 1 Nr. 1 ist in § 11c Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 3 die Angabe "§ 10 Abs. 4 Satz 3 Nr. 2" durch die Angabe "§ 10 Abs. 6" zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Änderung auf Grund eines Versehens bei der neuen Durchnummerierung der Absätze in § 10 LuftVZO.

2. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 11c Abs. 9 Satz 1 LuftVO)

In Artikel 1 Nr. 1 ist § 11c Abs. 9 Satz 1 wie folgt zu fassen:

"(9) An den Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof können die Beschränkungen nach Absatz 3 ganz oder teilweise bereits vor dem 1. April 2002 durch die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes Berlin verfügt werden."

Begründung:

§ 11c Abs. 9 Satz 1 bisheriger Fassung bleibt hinter dem Wortlaut der Richtlinie 98/20/EG zurück, da diese neben der Möglichkeit der Einschränkung des Flugbetriebs auch ausdrücklich die der (gänzlichen) Untersagung vorsieht. Mit der vorgeschlagenen Änderung wird der Wortlaut der Richtlinie 98/20/EG weitgehend übernommen. Zugleich soll mit der Neufassung klargestellt werden, dass eine spezielle Eingriffsnorm betreffend die Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof geschaffen wird. Eine Erwähnung des § 6 LuftVG ist in diesem Zusammenhang weder sinnvoll noch notwendig; die an anderen Flughäfen von den zuständigen Luftfahrtbehörden im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens nach §§ 6 ff LuftVG getroffenen betrieblichen Regelungen sollen durch die Neufassung des § 11c unberührt bleiben.

3. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 43 Nr. 17c LuftVO)

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 43 Nr. 17c die Angabe "Abs. 3 Satz 1" durch die Angabe "Abs. 3" zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige redaktionelle Änderung.

4. Zu Artikel 2 Nr. 3 (§ 10 Abs. 7 LuftVZO)

In Artikel 2 Nr. 3 sind in § 10 Abs. 7 die Wörter "§ 3 Abs. 2 bekanntgegebenen Lärmgrenzwerte" durch die Wörter "§ 3 Abs. 3 bekannt gegebenen Geräuschgrenzwerte" zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige redaktionelle Änderung (vgl. § 10 Abs. 4 Satz 1).