

# Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (Landeplatz-LärmschutzV)

LärmschutzV

Ausfertigungsdatum: 05.01.1999

Vollzitat:

"Landeplatz-LärmschutzV vom 5. Januar 1999 (BGBl. I S. 35)"

## Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 28. 1.1999 +++)

## Eingangsformel

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) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes 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:

## § 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 § 3a 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 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) Propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut wurden, entsprechen bis zum 31. Dezember 2009 erhöhten Schallschutzanforderungen, 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 dB(A) 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 den §§ 1 und 2 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a dieser Verordnung freigestellt, wenn für das Flugzeug oder den Motorsegler 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 dieser 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 den §§ 1 und 2 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe 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.

## Schlußformel

Der Bundesrat hat zugestimmt.

## Anlage 1 (zu § 1 Abs. 2 Satz 3)

(Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1999, 37)

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:

$$L(\text{tief})\text{grenz} = 68 + (M-600) \quad 4 \quad (\text{dB(A)})$$

---  
300

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:

$$L(\text{tief})\text{grenz} = 83.23 + 32.67 \log M \text{ (dB(A))}$$

M = höchstzulässige Startmasse in 1.000 kg.

## Anlage 2 (zu § 2 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b, § 4 Abs. 2 und 3)

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1999, 38

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:

$$L(\text{tief})\text{grenz} = 64 + (M-600) \cdot \frac{4}{300} \text{ (dB(A))}$$

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:

$$L(\text{tief})\text{grenz} = 68 + (M-500) \cdot 0.017 \text{ (dB(A))}$$

M = höchstzulässige Startmasse in kg.