

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

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

Die Europäische Gemeinschaft hat zur Ablösung der insbesondere zwischen den EG-Staaten und den USA umstrittenen Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates vom 29. April 1999 zur Registrierung und zum Betrieb innerhalb der Gemeinschaft von bestimmten Typen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge, die zur Einhaltung der in Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluffahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), festgelegten Normen umgerüstet und neu bescheinigt worden sind (ABl. EG Nr. L 115, S. 1), die als sog. Hush-Kit-Verordnung bekannt ist und den grundsätzlichen Ausschluss von aufgerüsteten Kapitel-II Luftfahrzeugen aus der Europäischen Gemeinschaft vorsieht, eine Richtlinie erlassen, nämlich Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 85 S. 40). Die Richtlinie soll die zuständigen Behörden verpflichten, bei Entscheidungen über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen in der Gemeinschaft möglichst einheitliche Abwägungsregeln und -verfahren anzuwenden. Die Richtlinie steht in Übereinstimmung mit der EntschlieÙung A 33/7 der 33. Versammlung der Internationalen Zivilluffahrt-Organisation vom Oktober 2001, die für den Lärmschutz das Konzept eines „ausgewogenen Ansatzes“ festgelegt hat.

Diese Richtlinie bedarf der Umsetzung in das innerstaatliche Recht, die bis zum 28. September 2003 hätte erfolgen müssen.

B. Lösung

Die Änderung der Luftverkehrs-Zulassungsordnung, in der die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes über die Genehmigung des Flugbetriebs auf Flughäfen konkretisiert sind, dient der Umsetzung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte

Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft vom 26. März 2002. Beschränkungen des Betriebs von Fluggerät können auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3, 9a und 15 des Luftverkehrsgesetzes durch Rechtsverordnung geregelt werden."

Der Entwurf der Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat weder eine unmittelbare noch mittelbare Relevanz im Bezug auf die Gleichstellung von Frauen und Männern.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine.

2. Vollzugaufwand

Die nach der umzusetzenden EG-Richtlinie im nationalen Recht zu begründende Möglichkeit von Betriebsbeschränkungen kann in der Bundesrepublik Deutschland bereits auf der Grundlage des bestehenden Planungsrechts vorgenommen werden. Aus diesem Grunde erfordert die vorliegende Verordnung weder zusätzliches Personal, noch zusätzliche Sachmittel.

E. Sonstige Kosten

Der Ausschluss von technisch veraltetem Fluggerät vom Zugang zu einem Flughafen oder Landeplatz kann sich als Markteingriff auswirken. Es ist daher nicht auszuschließen, dass dies zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen kann. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

07.01.05

Vk - U

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

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

Bundeskanzleramt
Staatsminister beim Bundeskanzler

Berlin, den 6. Januar 2005

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Achte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen

Rolf Schwanitz

Achte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs- Ordnung

Es verordnen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit auf Grund

- des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3, des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), auf Grund der Nummer 3 in Verbindung mit Satz 3 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen,
- des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9a und 15, Nummer 15 in Verbindung mit Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes,

von denen § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3, 9a und 15 Satz 3 und 5 zuletzt durch Artikel 285 Nr. 7 Buchstabe a der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, nach Anhörung des Beratenden Ausschusses nach § 32a des Luftverkehrsgesetzes:

Artikel 1 Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3093), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden die Angaben zum Dritten Abschnitt wie folgt geändert:

a) Nach der Angabe zu Nr. 1 wird die folgende Angabe eingefügt:

„2. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen von knapp die Vorschriften erfüllenden zivilen Unterschallstrahlflugzeugen an Flughäfen..... §§ 48a bis 48g“.

b) Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden die Nummern 3 und 4..

c) Nach der Angabe zur Anlage 4 wird die folgende Angabe eingefügt:

„Anlage 5 Zu berücksichtigende Informationen gemäß § 48c Abs. 1“.

* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 85 S. 40).

2. Nummer 2. des Dritten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

„2. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen von knapp die Vorschriften erfüllenden zivilen Unterschallstrahlflugzeugen an Flughäfen

§ 48a

Begriffsbestimmungen

Im Sinne der §§ 48a bis 48g ist:

1. „Flughafen“ ein Zivilflughafen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge im Kalenderjahr (Starts und Landungen) unter Berücksichtigung des Durchschnitts der letzten drei Kalenderjahre vor der Anwendung der § 48 a bis § 48 g auf dem betreffenden Flughafen;
2. „Stadtflughafen“ ein ziviler Flughafen, der im Anhang I der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlament und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 85 S. 40) aufgeführt ist;
3. „ziviles Unterschallstrahlflugzeug“ ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 34 000 kg oder mehr oder dessen Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist;
4. „knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug“ ein ziviles Unterschallstrahlflugzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411) festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von höchstens 5 EPNdB (Effektive Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, wobei die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl ist, die man durch Addieren der einzelnen Margen (d.h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte, wie sie im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind, erhält;
5. „Betriebsbeschränkung“ eine lärmrelevante Maßnahme zur Begrenzung oder Reduzierung des Zugangs ziviler Unterschallstrahlflugzeuge zu einem Flughafen. Darin eingeschlossen sind Zugangsbeschränkungen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von einem Flughafen abgezogen werden sollen sowie partielle Zugangsbeschränkungen, die den Betrieb ziviler Unterschallstrahlflugzeuge je nach Zeitraum einschränken;
6. „ausgewogener Ansatz“ der Ansatz, innerhalb dessen die Luftfahrtbehörde die möglichen Maßnahmen zur Lösung des Lärmproblems auf einem Flughafen prüft, insbesondere die absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, der Flächennutzungsplanung und –verwaltung der lärmindernden Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen;
7. „Entwicklungsland“ ein Staat, der von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) in der Liste der

Empfänger von offizieller Entwicklungshilfe – Teil 1 in der jeweils zuletzt veröffentlichten Fassung erfasst ist. Dies gilt nicht für den Fall, dass ein dort genannter Staat Vertragsstaat der „Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO)“ ist und dort einen Beitrag leistet, der über dem von dieser Organisation festgelegten Mindestbeitragssatz liegt. Für Staaten, die nicht Vertragsstaaten der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation sind, ist die Einstufung der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung maßgeblich.

§ 48 b

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an einem Flughafen

(1) Die Luftfahrtbehörde kann unbeschadet anderweitig bereits bestehender oder möglicher Betriebsbeschränkungen für einen Flughafen zur Verminderung des vom Flugbetrieb ausgehenden Lärms den Zugang von knapp die Vorschriften erfüllenden zivilen Unterschallstrahlflugzeugen beschränken.

(2) Bei einem Stadtflughafen kann die zuständige Luftfahrtbehörde wegen der objektiv höheren Lärmsensitivität Maßnahmen im Sinne von § 48a Nr. 5 hinsichtlich der in Nummer 4 dieser Vorschrift genannten Luftfahrzeuge anwenden, sofern die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhang 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 II S. 411) festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von bis zu 10 EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschritten werden. Dabei ist die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl, die man durch Addition einzelner Margen (d. h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte enthält, wie sie im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind.

(3) Betriebsbeschränkungen nach Absatz 1 oder 2 können nur dann ausgesprochen werden, wenn unter Beachtung des ausgewogenen Ansatzes alle danach möglichen Maßnahmen zur Lösung des Lärmproblems an dem jeweiligen Flughafen geprüft worden sind. Die voraussichtlichen Kosten der Betriebsbeschränkungen dürfen unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Flughafens, insbesondere im Hinblick auf bestehende Verpflichtungen, zu dem wahrscheinlichen Nutzen der Betriebsbeschränkungen nicht außer Verhältnis stehen.

(4) Die Luftfahrtbehörde stellt sicher, dass Betriebsbeschränkungen im Rahmen bestehender Verkehrsrechte ohne Diskriminierung hinsichtlich der Staatszugehörigkeit der betroffenen Luftfahrtunternehmen oder des Flugzeugherstellers des betroffenen Fluggerätes in wettbewerbsneutraler Weise erfolgen.

§ 48c

Prüfung für die Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen

- (1) Bei der Prüfung der Einführung von Betriebsbeschränkungen nach § 48b sind die in Anlage 5 dieser Verordnung aufgeführten Informationen zu berücksichtigen, soweit dies für die konkrete Maßnahme und die Merkmale des jeweiligen Flughafens angemessen und möglich ist.
- (2) Erfolgt die Prüfung der Einführung von Betriebsbeschränkungen nach § 48b im Zusammenhang mit der Prüfung eines Vorhabens an einem Flughafen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, so gelten die Anforderungen des Absatzes 1 als erfüllt, sofern bei der Prüfung die in der Anlage 5 aufgeführten Informationen soweit als möglich berücksichtigt werden konnten.
- (3) Absatz 1 gilt nicht für Betriebsbeschränkungen, die bereits vor dem *[Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Änderungsverordnung]* erlassen worden sind, sowie für unwesentliche technische Änderungen partieller Betriebsbeschränkungen, die für die Luftfahrtunternehmen an dem Flughafen keine signifikanten Kostenauswirkungen haben und die nach dem *[Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Änderungsverordnung]* vorgenommen werden.

§ 48d

Fristen zur Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen

Ergibt die nach §§ 48b und 48c durchgeführte Prüfung aller möglichen Maßnahmen, dass an einem Flughafen lärmbedingte Maßnahmen eingeführt werden müssen, um den Betrieb von knapp die Vorschriften erfüllenden zivilen Unterschallstrahlflugzeugen zu beschränken, gelten für den betreffenden Flughafen an Stelle des in Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Luftverkehrs vom 23. Juli 1992 (ABl. EG Nr. L 240, S. 8) vorgesehenen Verfahrens folgende Vorschriften:

- a) sechs Monate nach Einführung der Zugangsbeschränkung im Sinne von Satz 1 werden keine über die Vorjahresperiode hinausgehenden Dienste mit Flugzeugen nach § 48a Nr. 4 mehr zugelassen,
- b) nach weiteren sechs Monaten kann von jedem Luftfahrtunternehmen verlangt werden, die Flugbewegungen um jährlich bis zu 20 % der ursprünglichen Gesamtzahl an Flugbewegungen mit Fluggerät im Sinne von § 48a Nr. 4 zu vermindern.

§ 48e

Verfahren zur Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen

- (1) Die Luftfahrtbehörde macht die Absicht zur Einführung von Betriebsbeschränkungen nach § 48b mit den aus § 48c folgenden

Erwägungen öffentlich bekannt und fordert die Beteiligten zur Stellungnahme innerhalb eines angemessenen Zeitraums auf.

(2) Die §§ 67, 68 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gelten für die mündliche Verhandlung entsprechend.

(3) Bei Betriebsbeschränkungen nach § 48d erfolgt die öffentliche Bekanntmachung der Entscheidung im Falle des Buchstaben a dieser Bestimmung sechs Monate und im Falle des Buchstaben b ein Jahr vor Wirksamwerden, wobei als Beginn der Wirksamkeit ein Zeitpunkt festzusetzen ist, der zwei Monate nach der Flugplankonferenz für die anstehende Flugplanperiode liegen soll.

(4) Über den Widerspruch entscheidet die nach Landesrecht der Luftfahrtbehörde übergeordnete Behörde. Ist die Luftfahrtbehörde eine oberste Landesbehörde, entscheidet diese selbst. Die oberste Landesluftfahrtbehörde teilt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ihre Entscheidung mit.

§ 48f

Ausnahmegenehmigungen

(1) Ein Luftfahrzeug, das im Luftfahrzeugregister eines Entwicklungslandes eingetragen ist, wird bis zum 28. September 2013 von den Betriebsbeschränkungen nach § 48b ausgenommen, sofern das Luftfahrzeug den Flughafen zwischen dem 1. Januar 1996 und dem 26. März 2002 bereits angefliegen hat, während dieses Zeitraumes in dem Register des Entwicklungslandes eingetragen gewesen ist und weiterhin von einer in diesem Staat ansässigen natürlichen oder juristischen Person betrieben wird. Die Voraussetzungen sind nachzuweisen, insbesondere mit einem Lärmzeugnis, das die Einhaltung der Höchstwerte des Bands I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt bescheinigt.

(2) Im Einzelfall darf der Flughafenbetreiber den auf Grund dieses Unterabschnittes vom Zugang zum Flughafen ausgeschlossenen Luftfahrzeugen den Zugang ausnahmsweise gestatten, wenn so ungewöhnliche Umstände vorliegen, dass die Versagung des Zugangs unverhältnismäßig wäre. Dies gilt insbesondere für den Zugang zum Flughafen zum Zwecke der Durchführung von humanitären Hilfeleistungen oder für Reparatur-, Umrüstungs- und Wartungszwecke, durch die keine Einnahmen erzielt werden.

§ 48g

Weitere Möglichkeiten zur Lärminderung

Unbeschadet von § 48b kann die Luftfahrtbehörde als weitere Möglichkeit zur Lärminderung die Einführung wirtschaftlicher Anreize für Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere durch Ausgestaltung der

Benutzungsentgelte, in Erwägung ziehen. § 48e ist entsprechend anzuwenden.“

3. Die bisherige Nummer 2. des Dritten Abschnitts wird die Nummer 3.

4. Dem § 53 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Die §§ 48a bis 48g finden Anwendung, soweit ein Landeplatz Flugbewegungen in der in § 48a Nr. 1 bestimmten Höhe aufweist und den Betrieb von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen zulässt.“

5. Die bisherige Nummer 3. des Dritten Abschnitts wird die Nummer 4.

6. Nach Anlage 4 wird entsprechend dem Anhang dieser Verordnung Anlage 5 angefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Dr. Manfred Stolpe

Der Bundesminister
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Jürgen Trittin

Anhang

„Anlage 5 (zu § 48c Abs. 1)

Zu berücksichtigende Informationen gemäß § 48c Abs. 1

1. Aktueller Stand
 - 1.1 Beschreibung des Flughafens, einschließlich Angaben über Kapazität, Lage, Umgebung, Flugverkehrsaufkommen, Verkehrsmix und Startbahnmix.
 - 1.2 Beschreibung der Umweltschutzziele für den Flughafen und vor dem Hintergrund des ganzen Landes.
 - 1.3 Angaben über Lärmkonturen des laufenden Jahres sowie der vergangenen Jahre – einschließlich der geschätzten Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen. Beschreibung der für die Ermittlung der Konturen angewendeten Berechnungsmethode.
 - 1.4 Beschreibung der bisherigen Maßnahmen zur Verminderung des Fluglärms: z.B. Angaben über den Landesentwicklungsplan und Raumordnung, Lärmschutzbereiche und Schallschutzprogramme, Betriebsverfahren wie PAN-OPS, Betriebsbeschränkungen z.B. durch Festlegung von Lärmhöchstwerten, Einschränkung / Verbot nächtlicher Starts und Landungen, Lärmgebühren, Bevorzugungen bestimmter Start- und Landebahnen, Bevorzugung / Einhaltung bestimmter Strecken aus Lärmschutzgründen, Lärmüberwachung.
2. Prognose ohne neue Maßnahmen
 - 2.1 Gegebenenfalls Beschreibung des bereits genehmigten oder vorgesehenen Flughafenausbaus, z.B. Kapazitätserweiterung, Ausbau von Start- und Landebahn und/oder Abfertigungsgebäuden sowie geplanter künftiger Verkehrsmix und erwartetes Wachstum.
 - 2.2 Im Fall einer Kapazitätserweiterung: Nutzen der zusätzlichen Kapazität.
 - 2.3 Beschreibung der Auswirkungen auf die Lärmsituation ohne weitere Maßnahmen sowie der bereits zur Verbesserung der Lärmsituation im selben Zeitraum geplanten Maßnahmen.
 - 2.4 Voraussichtliche Lärmkonturen, einschließlich der geschätzten Zahl wahrscheinlich vom Fluglärm betroffener Menschen – es ist zwischen bestehenden und geplanten Wohngebieten zu unterscheiden.
 - 2.5 Abschätzung der Folgen und der möglicherweise entstehenden Kosten, wenn nichts zur Verringerung der Auswirkungen des zunehmenden Lärms getan wird – falls diese erwartet werden.
3. Prüfung zusätzlicher Maßnahmen
 - 3.1 Zusätzliche mögliche Maßnahmen im Rahmen der verschiedenen Möglichkeiten gemäß § 48 b Absatz 1 und zwar in Grundzügen unter Angabe der wichtigsten Auswahlgründe. Beschreibung der für eine weitere Analyse ausgewählten

Maßnahmen und Angaben über die Kosten ihrer Durchführung, erwartete Zahl der Nutznießer und zeitlicher Rahmen sowie Auflistung der einzelnen Maßnahmen nach dem Grad ihrer Gesamtwirksamkeit.

- 3.2 Einschätzung des Kosten-Wirksamkeits- oder des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bei bestimmten Maßnahmen unter Berücksichtigung ihrer sozioökonomischen Auswirkungen auf die Flughafenbenutzer: Betreiber (Passagiere und Fracht), Reisende und anliegende Kommunen,
 - 3.3 Überblick über die möglichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf andere Flughäfen, Betreiber und sonstige Betroffene in Bezug auf die Umwelt und den Wettbewerb.
 - 3.4 Begründung der Entscheidung für die ausgewählte Maßnahme.
 - 3.5 Nichttechnische Zusammenfassung.
4. Verbindung zu der „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 25. Juni 2002 (ABl. Nr. L 189 S. 12)
 - 4.1 Sind auf Grund dieser Richtlinie Lärmkarten angefertigt oder Aktionspläne aufgestellt worden, sind diese zur Erlangung der in dieser Anlage vorgesehenen Informationen heranzuziehen.
 - 4.2 Bei der Einschätzung der Lärmbelastung (d.h. Lärmkonturen und Zahl der betroffenen Personen) sind die in der in Nummer 4 angeführten Richtlinie festgelegten gemeinsamen Lärmindizes L_{den} und L_{night} zu benutzen, so weit verfügbar.“

Begründung

I. Allgemeines:

Die vorliegende Änderungsverordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft vom 26. März 2002 (ABl. EG Nr. L 85 S. 40) in das deutsche Recht.

Die Änderungsverordnung eröffnet den Luftfahrtbehörden unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit zur Einführung von Zulassungsbeschränkungen von übermäßig lautem Fluggerät zu bestimmten Flug- und Landeplätzen in der Bundesrepublik Deutschland. Dies dient zum einen der Reduzierung der Lärmbelastigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung von Flug- und Landeplätzen, zum anderen aber auch der langfristig tragbaren Weiterentwicklung des Luftverkehrs und damit dem reibungslosen Funktionieren des nationalen Verkehrssystems insgesamt.

Auf europäischer Ebene dient die Richtlinie vor allem der Ablösung der insbesondere im Verhältnis zu den USA strittigen sog. „Hush-Kit“ - Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates zur Registrierung und zum Betrieb innerhalb der Gemeinschaft von bestimmten Typen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge, die zur Einhaltung der in Band I, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), festgelegten Standards umgerüstet und neu bescheinigt worden sind (ABl. EG Nr. L 115 S. 1).

Die EG-Richtlinie beruht gegenüber der aufgehobenen EG-Verordnung auf einem neuen Konzept zur Minderung des Fluglärms, das auf der Grundlage der Resolution A 33-7 der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) vom Oktober 2001 erarbeitet worden ist. Damit kann nur nach international akzeptierten Standards der Zugang von Fluggerät zu besonders belasteten Flughäfen beschränkt werden, um Interessen des Lärmschutzes zu genügen. Dies bezieht sich vor allem auf knapp den akzeptierten Lärmschutzstandards entsprechendes Fluggerät. Die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen hat aufgrund des geforderten „ausgewogenen Ansatzes“ nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zur Voraussetzung, dass andere Möglichkeiten der Lärminderung nicht ausreichend oder nicht geeignet sind.

Die Umsetzung der EG-Richtlinie wird durch eine Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgenommen, da in dieser Verordnung die Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines Flugplatzes geregelt ist und das dabei vorgesehene Instrumentarium des Fachrechts die beste Handhabung zur Verwirklichung des Ziels der Richtlinie bietet.

Der Ausschluss von technisch veraltetem Fluggerät vom Zugang zu einem Flughafen oder Landeplatz kann sich als Markteingriff auswirken. Es ist daher nicht auszuschließen, dass dies zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen kann. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

II. Zu den einzelnen Vorschriften:

1. Zu Artikel 1 Zu Nummer 1

Redaktionelle Änderung des Inhaltsverzeichnisses der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung durch Einfügung weiterer Paragraphen in einem neuen Unterabschnitt sowie Einfügung einer zusätzlichen Anlage 5.

Zu Nummer 2 Einfügung eines neuen Unterabschnittes 2 mit den §§ 48a bis 48e

Zu § 48a

Mittels dieser Vorschrift werden Begriffsbestimmungen insbesondere aus der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft vom 26. März 2002 eingeführt, die für die Anwendung der §§ 48b bis 48e relevant sind.

So werden z.B. in Nummer 4 als von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen aufgrund dieser Regelung möglicherweise betroffene Fluggeräte diejenigen festgelegt, welche gerade noch im Grenzbereich nach Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt zertifiziert sind. Die entsprechenden technischen Spannen sind gemäß der EG-Richtlinie festgeschrieben.

Die besonders vom Lärm betroffenen Flughäfen werden anhand einer pauschalierten Mindestzahl von Flugbewegungen in Nummer 1 festgelegt.

Darüber hinaus wird in Nummer 7 der Begriff des Entwicklungslandes definiert. Da die Richtlinie diesen Begriff selbst nicht definiert, wurde der Hinweis der Kommission auf die OECD-Liste der Entwicklungsstaaten in ihrem Vorschlag COM (2001) 695 final zur Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft vom 28.11. 2001 aufgegriffen.

Diese Liste wird alle drei Jahre aktualisiert und basiert auf den Erkenntnissen der Weltbank zur weltweiten Einkommensentwicklung. Da es im vorliegenden Sachverhalt erforderlich war, „Luftverkehrsentwicklungsländer“ zu definieren, wurde als zusätzliche Bewertungskomponente der Mindestbeitragsatz der ICAO herangezogen. Diese Kombination gewährleistet, dass nicht solche Staaten als Entwicklungsländer im Sinne dieser Verordnung qualifiziert werden, die trotz eines sehr niedrigen allgemeinen Bruttosozialproduktes eine gut gehende Luftverkehrswirtschaft haben, wie z.B. Brasilien oder China. Darüber hinaus werden aber auch solche Staaten nicht als „Luftverkehrsentwicklungsländer“ erfasst, die zwar eine geringe Bedeutung für den Weltluftverkehr haben, aber ein hohes Bruttosozialprodukt, wie z.B. Monaco.

Zu § 48b

In dieser Vorschrift sind diejenigen Grundsätze niedergelegt, nach denen lärmbedingte Betriebsbeschränkungen für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge auf deutschen Flughäfen eingeführt werden können:

Das Ziel der Richtlinie und damit der Änderungsverordnung konkretisiert sich in Absatz 1 der Vorschrift. Hier wird eine Möglichkeit geschaffen, an bestimmten lärmsensitiven Flughäfen - unbeschadet anderweitig bereits bestehender oder möglicher Betriebsbeschränkungen -, besonders lauten Luftfahrzeugen den Zugang zu verwehren. Der Luftfahrtbehörde werden dafür zu beachtende, einheitliche Abwägungsgesichtspunkte vorgegeben.

Es wird der zuständigen Landesluftfahrtbehörde die Befugnis eingeräumt, unter Beachtung der einschlägigen Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes die nach der EG-Richtlinie für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge möglichen lärmbedingten Betriebsbeschränkungen einzuführen. Die Einordnung der Maßnahmen nach dem EG-Recht in das deutsche Fachrecht gewährleistet die Beachtung wesentlicher Gesichtspunkte der umzusetzenden Richtlinie, wie das Gebot der umfassenden Abwägung nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, der in der Richtlinie als „ausgewogener Ansatz“ formuliert ist.

Soweit mit der Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen in die Bestandskraft der Entscheidung über den Flugbetrieb eingegriffen wird, ist dies im Grundsatz unproblematisch, da mit dieser Entscheidung ein Anspruch vom Flugbetrieb betroffener Dritter im Sinne einer Ermessensentscheidung anerkannt worden ist, von der Luftfahrtbehörde nachträgliche Einschränkungen der luftfahrtrechtlichen Genehmigung des Flughafens durch Teilwiderruf oder nachträgliche Auflagen verlangen zu können (siehe Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 22. Juli 1983, BayVGHZLW 1984, S. 65). Gegenüber einer Versagung der Flugplatzgenehmigung zum Schutz vor Fluglärm, die nach dem Luftverkehrsgesetz möglich wäre, ist die nachträgliche Beschränkung der Flugplatzgenehmigung als Teilwiderruf das mildeste Mittel.

Da es sich bei den hier einschlägigen Fallgestaltungen in Bezug auf den Fluglärm zudem um ein Dauerproblem handelt, braucht die Behörde zur Rechtfertigung nachträglicher Betriebsbeschränkungen nicht darzulegen, sie habe rechtzeitig im Sinne von §§ 49 Abs. 2 Satz 2, 48 Abs. 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) auf neue Tatsachen reagiert. § 11 LuftVG oder § 75 Abs. 2 und 3 VwVfG (Ausschluss privatrechtlicher Einwendungen) könnten entsprechenden nachträglichen Betriebsbeschränkungen nicht entgegengehalten werden.

Diese Grundsätze gelten auch, wenn die luftrechtliche Flugplatzgenehmigung angepasst werden muss, da insoweit wegen der diesbezüglichen gesetzlichen Verpflichtung der betroffene Flughafen keinen Vertrauensschutz auf Aufrechterhaltung der Genehmigung genießt.

Bei sog. Stadtflughäfen wird über Absatz 2 der Vorschrift die Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen erleichtert. Derzeit qualifiziert sich in der Bundesrepublik Deutschland der Flughafen Berlin-Tempelhof als „Stadtflughafen“ im Sinne der EG-Richtlinie.

Absatz 3 der Vorschrift stellt klar, dass einerseits ein ausgewogener Ansatz zur Lärminderung anzuwenden ist, wobei den einschlägigen Rechtsvorschriften,

bestehenden Übereinkünften, geltenden Gesetzen, ICAO-Leitlinien und bewährten Politiken bei der Behebung der Lärmproblematik an den internationalen Flughäfen Rechnung zu tragen ist und andererseits ein transparentes Verfahren durchzuführen ist. Dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechend sollen lärmbedingte Beschränkungen des Betriebs eines Flughafens nur vorgenommen werden, wenn andere Maßnahmen der Lärminderung bei den besonders betroffenen Flughäfen nicht ausreichend erscheinen.

Im Unterschied zur sog. Hush-Kit-Verordnung, die den generellen Ausschluss von bestimmtem lauten Fluggerät aus dem EG-Luftraum festgelegt hat, beruht die umzusetzende EG-Richtlinie auf der Konzeption, dass dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechend das behördliche Verfahren zugunsten besonders vom Lärm betroffener Flughäfen differenziert eingesetzt wird, um übermäßig Lärm verursachendes Fluggerät zu beschränken oder gar auszuschließen, ohne den liberalisierten Zugang unangemessen zu beschränken. Demgemäß wird in Absatz 4 klargestellt, dass die Betriebsbeschränkungen diskriminierungsfrei vorgenommen werden müssen und diese deshalb kein Instrument zu Maßnahmen darstellen, die den Wettbewerb beschränken. Allerdings ändert dies nichts am generellen Rahmen von Verkehrsrechten, der aufgrund eines geltenden bilateralen Luftverkehrsabkommens restriktiver Art sein kann und dabei nicht unter Berufung auf das Nichtdiskriminierungsgebot überwunden wird.

Zu § 48c

§ 48c behandelt Prüfungskriterien für die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge. Die Luftfahrtbehörde hat die Voraussetzungen zu begründen, weshalb anderweitigen Möglichkeiten zur Lärminderung nicht ausreichen oder unpassend erscheinen und daher zum Instrument lärmbedingter Betriebsbeschränkungen für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge gegriffen werden muss. Die Anlage II der Richtlinie 2002/30 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 85 S. 40) gibt hierfür den maßgeblichen Prüfkatalog vor. Diese wird als Anlage 5 zu § 48c Abs. 1 durch die Änderungsverordnung zum Bestandteil der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung gemacht. Die dort aufgeführten Informationen sind zu berücksichtigen, soweit dies angemessen und möglich ist. Wird auf einem Flughafen etwa ein Lärmpegel erreicht, der im Interesse der vom Fluglärm Betroffenen nicht mehr überschritten werden darf, stellt sich auch die Frage, ob für einen Flughafen generelle Betriebsbeschränkungen vorzunehmen sind oder ob die generellen Beschränkungen vermieden werden können, indem die Benutzung des Flughafens durch hier in besonderer Weise hervorgehobenes Fluggerät erschwert oder gar untersagt wird. Eventuell ermöglichen nämlich diese nach der EG-Richtlinie nahe gelegten Maßnahmen die Aufrechterhaltung oder gar Steigerung des Betriebsvolumens bei gleichzeitiger Lärmreduzierung, während demgegenüber generelle Beschränkungen ohne besondere Maßnahmen hinsichtlich dieses Fluggeräts zu einer für den Flughafen wirtschaftlich nachteiligen Gesamtreduzierung des Flugbetriebes zwingen.

Zu § 48d

§ 48d regelt die Fristen zur Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen.

Zu § 48e

Im Interesse des Verwaltungsvollzugs werden Befugnisse und Voraussetzungen von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen nochmals ausdrücklich wiedergegeben.

Das in dieser Vorschrift festgelegte Verfahren entspricht der im deutschen Fachrecht üblichen Vorgehensweise. Es gewährleistet Transparenz und die Einhaltung des ausgewogenen Ansatzes zur Lärminderung. Zur Planungssicherheit der betroffenen Luftfahrtunternehmen werden die Wirksamkeitsbestimmungen der umzusetzenden EG-Richtlinie übernommen.

Die Klagebefugnis wird durch diese Regelung gegenüber der Rechtsweegegarantie von Artikel 19 Abs. 4 des Grundgesetzes nicht erweitert. Das Widerspruchsverfahren ist § 68 der Verwaltungsgerichtsordnung angepasst. Für den Prozess der Entscheidungsfindung im Verwaltungsverfahren ist es jedoch als sinnvoll anzusehen, etwa die Vertretungsorganisation der ausländischen Luftfahrtunternehmen einzuschalten, selbst wenn diesen keine Klagebefugnis zustehen sollte. Die Mitteilung der Entscheidung gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch die Landesbehörde dient zur Sicherstellung der Unterrichtung im internationalen Bereich.

Zu § 48f

Bei Beschränkungen hinsichtlich des in spezifischer Weise definierten Fluggeräts aus Entwicklungsländern besteht in Übereinstimmung mit den ICAO-Entschlüssen für entsprechendes Fluggerät unter bestimmten Voraussetzungen ein zeitlich begrenzter Bestandschutz.

Bei der Einzelfallbetrachtung in Absatz 2 handelt es sich um eine im Wesentlichen aus Gründen der technischen Sicherheit und aus humanitären Gründen erforderliche Ausnahmegesetzgebung.

Zu Nummer 3:

Redaktionelle Folgeänderung durch die Einfügung eines neuen Unterabschnittes 2 im Dritten Abschnitt der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Zu Nummer 4:

Das deutsche Luftrecht teilt die Flugplätze begrifflich in Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände ein, während die EG-Richtlinie nur von einem „Flughafen“ spricht. Schwerpunktmäßig werden die Vorschriften dieser Richtlinie nur in dem Bereich zur

Anwendung kommen, in dem auch nach deutschem Recht ein Flughafen vorliegt. Da jedoch auch auf Landeplätzen im Sinne des deutschen Rechts die Anzahl von Flugbewegungen vorkommen kann, die Grundvoraussetzung für die Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen ist, wird im Unterkapitel „Landeplätze“ auf die entsprechenden neuen Vorschriften des Unterkapitels „Flughäfen“ verwiesen.

Zu Nummer 5:

Redaktionelle Folgeänderung durch die Einfügung eines neuen Unterabschnittes 2 im Dritten Abschnitt der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Zu Nummer 6:

Redaktionelle Anpassung durch Einfügung der neuen Anlage 5 zur Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

2. Zu Artikel 2

Diese Vorschrift, die das Inkrafttreten regelt, entspricht den Vorgaben von Artikel 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.