



Kritik der

Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung LLV

http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/l_rmschutzv/gesamt.pdf

Auszug - eingefügte Anmerkungen von AFLIG in Rot

(Landeplatz-LärmschutzV) LärmschutzV Ausfertigungsdatum: 05.01.1999

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

§ 1 Zeitliche Einschränkung

(1) Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm an Landeplätzen, auf denen nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes im vorausgegangenen Kalenderjahr 15.000 **(warum diese hohe Zahl?)** 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. **Wieso beginnen Sonn- und Feiertage erst ab 13 Uhr?**

(2) Überlandflüge **(keine Platzrunden)** (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 **(kein Zeugnis über erhöhten Schallschutz!)** 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 **(somit können alle Flugzeuge ohne erhöhten Schallschutz in den Ruhezeiten fliegen!)**; 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, **(örtliche Gegebenheit: Massiver Flugverkehr mit ca. 30.000 Flugbewegungen pro Jahr, davon 70% an Wochenenden, Feiertagen und zur Feierabendzeit; großes zeitliches Ungleichgewicht mit erheblicher Belästigung durch Fluglärm gerade zu den ruhesensiblen Zeiten, die vom Gesetzgeber besonders geschützt sein sollten)**

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, **(z.B. zum Schutz der Feierabendzeit nach 18.00 Uhr)**
 - 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 **(es kann also auch andere Gründe geben als die Zahl der Flugbewegungen)** 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 - **ein Lärmpegel von 78 dB(A) oder leicht darunter für ein Luftfahrzeug mit 4.000 kg höchstzulässiger Startmasse gem. Anl. 2 LLV („mind. 7 dB(A) unter 85 dB(A)“) ist viel zu hoch!**
- (4) Das Luftfahrt-Bundesamt bestätigt bei der Verkehrszulassung, sonst auf Antrag, ob das ...

und folgende Paragraphen 5 bis 7 plus 2 Anlagen

Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung - die Kritikpunkte:

In der Tat schützt die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung die Menschen nicht ausreichend vor Fluglärm, denn

- der Lärm aller Flugbewegungen wird gleichmäßig über ein Kalenderjahr verteilt („gemittelt“), obwohl in den Wintermonaten kaum Flugverkehr stattfindet;
- die Häufung der Flugbewegungen in den verkehrsreichsten Monaten, insbesondere zu Zeiten erhöhten Ruhebedürfnisses wie Wochenenden und Feiertagen, bleibt unberücksichtigt;
- Samstage, Sonntage und Feiertage beginnen erst um 13 Uhr;
- die Feierabendzeit ab 18 Uhr, die gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie besonders zu schützen ist, wird nicht thematisiert;
- Flugsportgeräte sind von der Verordnung ausgenommen, obwohl sie besonders laut sein können (z.B. Gyrocopter);
- Flugzeuge, die die Anforderungen des erhöhten Schallschutzes nicht erfüllen, dürfen an Wochenenden und Feiertagen dennoch fliegen;
- die Grenzwerte für erhöhten Schallschutz sind zu hoch (*Prof. Rainer Guski, Umweltpsychologe an der Ruhr-Universität Bochum: „Grenzwerte sind politische Werte, keine medizinischen, die werden von Interessengruppen ausgehandelt“*);
- die standardisierten Lärmberechnungsverfahren sind ungeeignet, die Belastung der Bürger zu erfassen („äquivalente Dauerschallpegel“ geben nicht die realen Spitzenbelastungen durch Lärm und die Häufigkeit des Auftretens wieder);
- die Betriebszeiten (bis nach Sonnenuntergang!) sind zu lang;
- die belästigende Wirkung des Fluglärms darf nicht nur von der Pegelhöhe bestimmt werden.

Die Lärmgrenzwerte und die Grenzwerte für erhöhten Schallschutz (z.B. 78 dB(A) für Cessna Grand Caravan 208B mit 4.000 kg höchstzulässiger Startmasse gem. Anl. 2 LLV, „mind. 7 dB(A) unter 85 dB(A)“) sind viel zu hoch!

Die „leisen“ Luftfahrzeuge mit erhöhtem Schallschutz können zeitlich uneingeschränkt fliegen – egal, ob sie stören, belästigen, Lebens- und Wohnqualität kosten. Wer bestimmt, was „leise“ ist? Der Höhe des Lärmpegels ist nicht das alleinige Kriterium für die Störwirkung von Fluglärm. Charakter und Frequenzgang des Lärmereignisses und die Häufigkeit seines Auftretens müssen gleichfalls berücksichtigt werden. Das ist aber nicht der Fall!

Vorschlag für eine Ergänzung des §2 LLV:

Aufgrund der örtlichen Gegebenheit auf dem Sonderlandeplatz Gewerbepark Breisgau (Bremgarten) mit einer sehr hohen Zahl von Flugbewegungen (ca. 30.000 pro Jahr) und deren Massierung an Wochenenden, Feiertagen und in der Feierabendzeit verfügt die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gemäß § 2 Satz 2a der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung: An Samstagen nach 13 Uhr, an Sonntagen und Feiertagen sowie an allen Werktagen nach 18 Uhr sind Starts von Flugzeugen, Motorseglern und Drehflüglern untersagt.

