

**Beschluss****des Bundesrates**

---

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

Der Bundesrat hat in seiner 838. Sitzung am 9. November 2007 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 01 - neu - (§ 40 Abs. 1 Nr. 10 LuftVZO)

In Artikel 1 ist der Nummer 1 folgende Nummer voranzustellen:

01. § 40 Abs. 1 Nr. 10 wird wie folgt gefasst:

"das Gutachten eines technischen Sachverständigen über das Ausmaß des Fluglärms, der in der Umgebung des Flughafens zu erwarten ist," '.

Begründung:

Mit dem "Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen" wurde nicht nur das Fluglärmgesetz aus dem Jahr 1971 umfassend novelliert, sondern auch das Ziel verfolgt, für das Zulassungsrecht verbindliche Vorgaben zu normieren. Aus diesem Grund sieht der § 13 Abs. 1 des novellierten Fluglärmgesetzes vor, dass das Fluglärmgesetz nunmehr in der Umgebung von Flugplätzen mit Wirkung auch für das Genehmigungsverfahren nach § 6 Luftverkehrsgesetz sowie das Planfeststellungsverfahren nach § 8 Luftverkehrsgesetz die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, einschließlich der zu Grunde liegenden Schallschutzanforderungen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Umgebung neuer und wesentlich baulich erweiterter Flugplätze, regelt. Darüber hinaus wurde der § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz in diesem Sinne entsprechend ergänzt. Damit wird sichergestellt, dass bei der Bewältigung der durch Fluglärm hervorgerufenen Probleme im Rahmen von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren für Flugplätze keine anderen als die

nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm maßgeblichen Werte für die Lärmschutzbereiche zu Grunde gelegt werden. Auf die gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 10 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) im Genehmigungsverfahren für Flughäfen zwingend vorgeschriebene Vorlage eines Gutachtens eines medizinischen Sachverständigen über die Auswirkung des Fluglärms auf die Bevölkerung kann damit zukünftig verzichtet werden. Sollte im Einzelfall ausnahmsweise ein derartiges Gutachten erforderlich sein, würde es § 40 Abs. 2 LuftVZO der Luftfahrtbehörde ermöglichen, ein solches Gutachten zu fordern.

2. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 46a LuftVZO)

In Artikel 1 Nr. 1 sind in § 46a die Wörter "Die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes" durch die Wörter "Das Luftfahrt-Bundesamt" zu ersetzen.

Begründung:

Es ist nicht sinnvoll, den erforderlichen Sachverstand in Bezug auf die Qualitätsstandards und Beschwerden bei 16 Bundesländern und dem Luftfahrt-Bundesamt vorzuhalten.

Daneben ist es im Sinne der betroffenen Passagiere keinesfalls kundenfreundlich, mehrere unterschiedliche Beschwerdestellen für eine einzige Flugreise (Reiseveranstalter, Abflughafen, Luftverkehrsunternehmen, Zielflughafen) einzurichten.

3. Zu Artikel 1 Nr. 12 (Buchstabe a - neu - und Buchstabe b - neu - (Anlage 1 (zu § 14 Abs. 1 und § 19 Abs. 1) II Nr. 2 und Nr. 3 Abs. 1)

Artikel 1 Nr. 12 ist wie folgt zu fassen:

'12. Anlage 1 II wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird der Abschnitt "Flugzeuge" wie folgt gefasst:

"Flugzeuge	
über 20 000 Kilogramm höchstzulässige Startmasse	A,
von 14 000 bis 20 000 Kilogramm	B,
von 5 700 bis 14 000 Kilogramm	C,
einmotorig bis 2 000 Kilogramm	E,
einmotorig von 2 000 bis 5 700 Kilogramm	F,
mehrmotorig bis 2 000 Kilogramm	G,
mehrmotorig von 2 000 bis 5 700 Kilogramm	I,"

b) In Nummer 3 Abs. 1 wird die Angabe "5,7 t Höchstgewicht" durch die Angabe "5 700 Kilogramm höchstzulässige Startmasse" ersetzt.'

Begründung:

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. In der Europäischen Union ist die Benutzung des Internationalen Einheitensystems (SI) im amtlichen oder geschäftlichen Verkehr gesetzlich vorgeschrieben. Basiseinheit für die Masse ist im Internationalen Einheitensystem das Kilogramm. Die Angabe der Masse in Tonnen ist nach den Konventionen des Internationalen Einheitensystems nicht zulässig.