

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

---

**Jahrgang 2022**
**Ausgegeben am 12. Oktober 2022**
**Teil II**


---

**378. Verordnung: Änderung der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005**


---

### **378. Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 geändert wird**

Auf Grund der §§ 12, 21, 24a, 24g und 124 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 151/2021, wird verordnet:

Die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005, BGBl. II Nr. 425/2005, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 144/2010, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 Z 2 lautet:

„2. für Ultraleichtluftfahrzeuge, eigenstartfähige Motorsegler, Luftschiffe, Heißluft-Luftschiffe, motorisierte Hänge- und Paragleiter und unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 (UAV Klasse 2),“

2. § 1 Abs. 2 lautet:

„(2) Für österreichische Zivilluftfahrzeuge, die nicht von Abs. 1 umfasst sind, gelten § 4 Abs. 1, 3 und 5 sowie die §§ 5, 10, 11 und 14 und 15.“

3. Dem § 1 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Für nicht eigenstartfähige Motorsegler ist diese Verordnung, mit Ausnahme von § 4 Abs. 1 Z 2 und Abs. 3, nicht anzuwenden.“

4. In § 2 Z 1 wird der Ausdruck „3. Ausgabe vom Juli 1993, Amendement 8“ durch den Ausdruck „Änderung 12“ ersetzt.

5. § 3 Abs. 1 lautet:

„(1) Der zuständigen Behörde ist vom Halter bzw. von der Halterin eines Zivilluftfahrzeuges gemäß § 1 Abs. 1 bei erstmaliger Erteilung einer Bewilligung gemäß den §§ 18, 20 oder 132 des Luftfahrtgesetzes – LFG, BGBl. Nr. 253/1957 idgF, ein vom Inhaber bzw. von der Inhaberin des Musterzulassungsscheines oder im Falle von motorisierten Hänge- und Paragleitern ein vom Hersteller bzw. von der Herstellerin stammender Nachweis, dass durch den Betrieb des Zivilluftfahrzeuges kein übermäßiger Lärm entsteht, vorzulegen. Abweichend davon kann die zuständige Behörde im Rahmen der Erteilung einer Fluggenehmigung (§ 20 LFG) eine Lärmausnahmebewilligung gemäß § 6 Abs. 1 Z 4 erteilen, sofern dies aufgrund des Zweckes der Fluggenehmigung erforderlich ist.“

6. In § 3 Abs. 3 entfällt der Ausdruck „gemäß § 32 ZLLV 2005“.

7. § 4 Abs. 1 bis 3 lautet:

„(1) Die zuständige Behörde hat für Zivilluftfahrzeuge auf Antrag des Halters bzw. der Halterin ein Lärmzeugnis nach dem Muster der Anlage A auszustellen, wenn:

1. die gemäß § 3 vorgelegten oder festgestellten Lärmemissionen oder die aufgrund einer gemäß § 32 ZLLV 2010 durchgeführten Musterprüfung festgestellten oder die aufgrund einer gemäß § 36 ZLLV 2010 durchgeführten Musteranerkennung vorgelegten oder festgestellten Lärmemissionen die gemäß § 8 festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigen, oder
2. das Zivilluftfahrzeug von § 1 Abs. 2 oder 4 umfasst ist.

(2) Abweichend von Abs. 1 kann von der zuständigen Behörde bei Erteilung einer Bewilligung gemäß § 132 LFG von der Ausstellung eines Lärmzeugnisses abgesehen werden. Diese Bewilligung ist diesfalls insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zum Schutz der Allgemeinheit vor Lärmbelastigungen erforderlich ist und ist zu widerrufen, wenn gegen die Auflagen verstoßen worden ist.

(3) Für Zivilluftfahrzeuge gemäß § 1 Abs. 2 und 4 ist im Lärmzeugnis einzutragen, dass das Luftfahrzeug nicht von der Lärmzertifizierung betroffen ist.“

8. In § 5 Abs. 1 Z 2 wird die Wortfolge „der Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR)“ durch die Wortfolge „der Mitgliedstaat der Europäischen Union oder ein durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellter Staat“ ersetzt.

9. In § 5 Abs. 1 wird im Schlusssatz der Ausdruck „§§ 10, 11 und 16 Abs. 2“ durch den Ausdruck „§§ 10 und 11“ ersetzt.

10. § 6 Abs. 1 Z 3 und 4 lautet:

„3. für Luftfahrzeuge gemäß Anhang I Z 1 lit. a (historisch), lit. b (Experimental), lit. d (ehemalige militärisch genutzte) sowie lit. g (Nachbildungen) der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, ABl. Nr. L 212 vom 22.8.2018 S. 1;

4. im Rahmen der Erteilung einer Fluggenehmigung gemäß § 20 LFG.“

11. In § 6 Abs. 2 Z 7 wird der Ausdruck „Abs. 1 Z 4“ durch den Ausdruck „Anhang I Z 1 lit. d der Verordnung (EU) 2018/1139“ ersetzt.

12. In § 6 entfällt der Abs. 4; die bisherigen Abs. 5 und Abs. 6 erhalten die Absatzbezeichnungen „(4)“ und „(5)“.

13. In § 6 Abs. 4 (neu) wird die Wortfolge „den Abs. 1 und 4“ durch den Ausdruck „Abs. 1“ ersetzt.

14. In § 6 Abs. 5 (neu) wird der Ausdruck „Abs. 1 und 4“ durch den Ausdruck „Abs. 1“ ersetzt.

15. § 7 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmessverfahren für Ultraleichtschrauber sind gemäß dem Kapitel 11 des Anhanges 16 inklusive deren Anhänge anzuwenden und durchzuführen.“

16. In § 7 wird der Abs. 6 durch folgende Abs. 6 und 7 ersetzt:

„(6) Für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 gelten dieselben Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmessverfahren wie für die bemannten Luftfahrzeuge derselben Kategorie.

(7) Die zuständige Behörde kann mit Lufttüchtigkeitshinweis die Möglichkeit der Anwendung von anderen als den in der Anlage B bis E sowie im ICAO Anhang 16 angeführten Lärmessverfahren festlegen, sofern sichergestellt ist, dass die erforderlichen Lärmwerte mit diesen alternativen Lärmessverfahren auf eine zumindest gleichwertige Art und Weise festgestellt werden können.“

17. In § 8 Abs. 1 wird die Wortfolge „vom Anhang 16“ durch die Wortfolge „von Anhang 16“ ersetzt.

18. In § 8 werden die Abs. 2 bis 5 durch folgende Abs. 2 bis 7 ersetzt:

„(2) Der in Übereinstimmung mit den Lärmessmethoden der **Anlage B** ermittelte Lärmpegel darf für motorisierte Hänge- und Paragleiter sowie für aerodynamisch und schwerkraftgesteuerte Ultraleichtluftfahrzeuge gemäß Anhang I Z 1 lit. e der Verordnung (EU) 2018/1139 bis zu einer maximalen Startmasse von 472,5 kg den Lärmgrenzwert von 60 dB(A), darüber bis zu einer maximalen Startmasse von 475 kg linear ansteigend auf 60,26 dB(A), nicht überschreiten.

(3) Der in Übereinstimmung mit den Lärmessmethoden der **Anlage B** ermittelte Lärmpegel darf für aerodynamisch und schwerkraftgesteuerte Ultraleichtluftfahrzeuge gemäß Art. 2 Abs. 8 lit. a der Verordnung (EU) 2018/1139 den Lärmgrenzwert von 60,26 dB(A) nicht überschreiten und steigt ab einer höchstzulässigen Startmasse von 475 kg linear mit der höchstzulässigen Startmasse an, bis bei 570 kg und darüber der Lärmgrenzwert von 70 dB(A) nicht überschritten werden darf.

(4) Der Lärmnachweis für Ultraleicht-Hubschrauber gemäß Anhang I Z 1 lit. e der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie gemäß Art. 2 Abs. 8 lit. b der Verordnung (EU) 2018/1139 ist gemäß ICAO Anhang 16, Band I, Kapitel 11 zu erbringen.

(5) Der in Übereinstimmung mit den Lärmmessmethoden der **Anlage B** ermittelte Lärmpegel darf für Tragschrauber gemäß Anhang I Z 1 lit. f der Verordnung (EU) 2018/1139 mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 450 kg den Lärmgrenzwert von 68 dB(A) nicht überschreiten. Für Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse über 450 kg bis zu 1500 kg sind die Lärmgrenzwerte nach folgender Formel zu berechnen:

$L_{\text{Agrenz}} = 79,27 + 32,51 \cdot \log M.$	M.....MTOM in 1000 kg
---	-----------------------

Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse über 1500 kg dürfen den Lärmgrenzwert von 85 dB(A) nicht überschreiten.

(6) Für Luftschiffe darf der in Übereinstimmung mit den Lärmmessmethoden der **Anlage D bzw. E** ermittelte Lärmpegel den Lärmgrenzwert bei

1. propellergetriebenen Luftschiffen 90 dB(SEL) nicht überschreiten,
2. Heißluft-Luftschiffen 64 dB(A) bis zu einer höchstzulässigen Startmasse von 600 kg, der dann linear mit der höchstzulässigen Startmasse ansteigt bis bei 1500 kg der Lärmgrenzwert von 76 dB(A) erreicht wird, der über 1500 kg konstant bleibt, nicht übersteigen.

$L_{\text{Agrenz}} = 64 + (M-600) \times \frac{4}{300} \text{ [dB(A)]}$	M.....höchstzulässige Startmasse [Kg]
---	---------------------------------------

(7) Für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 gelten dieselben Lärmgrenzwerte wie für die bemannten Luftfahrzeuge derselben Bauart.“

19. In § 10 Abs. 2 entfällt die Z 1; die bisherigen Z 2 und Z 3 erhalten die Ziffernbezeichnungen „1.“ und „2.“.

20. In § 10 entfällt der Abs. 3; die bisherigen Abs. 4 und Abs. 5 erhalten die Absatzbezeichnungen „(3)“ und „(4)“.

21. In § 10 Abs. 3 (neu) werden die Wortfolge „Motorflugzeugen, Hubschraubern und Motorseglern im Motorflug“ durch die Wortfolge „Luftfahrzeugen im Motorbetrieb“, die Wortfolge „Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug und Hubschraubern“ durch die Wortfolge „Luftfahrzeugen im Motorbetrieb“ sowie die Wortfolge „Samstag vor 07.00 Uhr, zwischen 12.30 Uhr und 14.30 Uhr und nach 20.00 Uhr“ durch die Wortfolge „Samstag vor 08.00 Uhr, zwischen 12.30 Uhr und 14.30 Uhr und nach 19.00 Uhr“ ersetzt.

22. § 10 Abs. 4 (neu) lautet:

„(4) Ausgenommen von den Einschränkungen gemäß Abs. 3 sind Luftfahrzeuge im Motorbetrieb, deren Lärmentwicklung um mindestens 8 dB geringer ist, als die jeweils relevanten Lärmgrenzwerte der Kapitel 6, 8, 10 oder 11 des Anhanges 16.“

23. In der Abschnittsüberschrift nach § 11 wird das Wort „Gemeinschaftsrechtliche“ durch das Wort „Unionsrechtliche“ ersetzt.

24. In § 12 Abs. 1 wird der Ausdruck „(EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, und in der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, ABl. Nr. L 243 vom 27.9.2003 S. 6,“ durch den Ausdruck „(EU) 2018/1139“ ersetzt.

25. In § 12 Abs. 2 wird das Wort „gemeinschaftsrechtlichen“ durch das Wort „unionsrechtlichen“ ersetzt.

26. § 13 entfällt.

27. § 16 samt Überschrift lautet:

**„Notifikationshinweis**

**§ 16.** Diese Verordnung wurde unter Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie 98/34/EG über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft, ABl.Nr. L 204 vom 21.7.1998, S. 37 (Notifikationsnummer: 2005/0166/A) sowie der Richtlinie (EU) 2015/1535 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft, ABl. Nr. L 241 vom 17.09.2015 S. 1, (Notifikationsnummer: 2009/671/A; Notifikationsnummer: 2022/0443/A) notifiziert.“

28. Dem § 17 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) § 1 Abs. 1, 2 und 4, § 2, § 3 Abs. 1 und 3, § 4 Abs. 1 bis 3, § 5 Abs. 1, § 6 Abs. 1, 2, 4 und 5, § 7 Abs. 3, 6 und 7 § 8, § 10 Abs. 2, 3 und 4, die Abschnittsüberschrift nach § 11, § 12, § 16 samt Überschrift sowie die Überschrift zu Teil 2 der Anlage C, jeweils in der Fassung der Verordnung BGBI. II Nr. 378/2022, treten mit 15. Oktober 2022 in Kraft. Gleichzeitig treten § 13 und der Teil 1 der Anlage C außer Kraft.“

29. In der Anlage C entfällt der Teil 1.

30. In der Anlage C entfällt in der Überschrift zu Teil 2 die Wortfolge „nicht-eigenstartfähige Motorsegler und“.

**Gewessler**

