

Zur Erläuterung der unterschiedlichen Lärmgrenzwerte nach den LSL wird auf folgendes hingewiesen:

1. LSL Kap. VI:

Der Lärmgrenzwert wird nach vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Er steigt innerhalb des hier interessierenden Bereiches linear an, abhängig von der höchstzulässigen Startmasse (MPW) des Luftfahrzeuges. Den erhöhten Schallschutz erfüllt ein Luftfahrzeug dann, wenn dieser jeweilige Lärmgrenzwert tatsächlich um 8 dB (A) unterschritten wird. Diese Regelung ergibt sich aus Kap. VI Nr. 2.3 der LSL und gilt für alle Luftfahrzeuge, für die der Musterzulassungsantrag bis zum 01.12.88 gestellt oder die bis zum 31.12.91 die Verkehrszulassung erhalten haben.

Für Luftfahrzeuge, für die der Musterzulassungsantrag ab 01.01.88 gestellt oder die ab 01.01.92 die Verkehrszulassung erhalten, liegt der Lärmgrenzwert generell um 4 dB (A) niedriger. Diese Luftfahrzeuge erfüllen den erhöhten Schallschutz mithin bereits bei einer Unterschreitung des Lärmgrenzwertes um mindestens 4 dB (A).

2. LSL Kap. X:

Die Ermittlung des Lärmgrenzwertes nach Kap. X LSL erfolgt nach einem etwas anderen Verfahren. Auch hier muß der jeweilige Lärmgrenzwert jedoch um einen bestimmten, in seiner genauen Höhe noch festzulegenden Wert unterschritten werden, damit ein Luftfahrzeug die erhöhten Schallschutzforderungen erfüllt. Ist letzteres der Fall, so ist ein entsprechender Vermerk im Lärmzeugnis eingetragen.

Alle für die Berechnung der Landegebühr erforderlichen Angaben können dem Lärmzeugnis entnommen werden.