

Hinweise

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg über die Berücksichtigung des Fluglärmschutzes bei der Bauleitplanung im Bereich der Verkehrsflughäfen des Landes Baden- Württemberg Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen und des Verkehrslandeplatzes Mannheim

Vom ...

1. Vorbemerkung

Nach § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I, S. 2550) werden für alle Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalreiseverkehr und bei Vorliegen eines bestimmten Flugaufkommens auch für entsprechende Verkehrslandeplätze durch Rechtsverordnung der Landesregierung Lärmschutzbereiche festgesetzt.

Für die Verkehrsflughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen und den Verkehrslandeplatz Mannheim (im Nachfolgenden Flughäfen) erfolgte dies mit Verordnungen der Landesregierung über die Festsetzung von Lärmschutzbereichen vom 20. Dezember 2010 (GBl. S. 1126, 1187, 1223 und 1238).

Die Berechnung der Festsetzung von Lärmschutzbereichen richtet sich nach der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen) vom 27. Dezember 2008 (BGBl. I, S. 2980), der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD; BAnz Nummer 195a vom 23. Dezember 2008) sowie der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB; BAnz. Nummer 195a vom 23. Dezember 2008).

Grundlage für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche ist dabei der voraussehbare Flugbetrieb in zehn Jahren. Dieser wird auf der Basis der aktuellen Flugbetriebsdaten und einer Prognose der Verkehrsentwicklung abgeschätzt und gemäß der AzD in einem vorgegebenen Datenerfassungssystem (DES) abgebildet.

Lärmschutzbereiche werden dabei nach dem Maß der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine für die Nacht unterteilt. Die Tag-Schutzzone 1 umfasst das Gebiet außerhalb des Flugplatzgeländes, bei dem der berechnete äquivalente Dauerschallpegel (L_{Aeq}) für die Tagstunden (6 bis 22 Uhr) den Pegelwert von 65 dB(A) übersteigt. Die Tag-Schutzzone 2 umfasst das Gebiet mit Pegelwerten über 60 dB(A). Die Nachtschutz-Zone umfasst das Gebiet, bei dem der äquivalente Dauer-

schallpegel für die Nachtstunden (22 bis 6 Uhr) den Pegelwert von 55 dB(A) oder der fluglärmbedingte Maximalwert im Inneren von Gebäuden mehr als sechsmal den Pegelwert von 57 dB(A) übersteigt.

2. Allgemeine Zielsetzung und rechtliche Bedeutung der Hinweise

Die Vorschriften des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und die zugehörigen Verordnungen enthalten unter anderem Regelungen über die Beschränkungen der baulichen Nutzung im Lärmschutzbereich der Flughäfen und über die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an vorhandenen Gebäuden.

Nach § 13 Absatz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm bleiben Vorschriften, die weitergehende Planungsmaßnahmen zulassen, ausdrücklich unberührt.

Für die Bauleitplanung in der Umgebung der Flughäfen sollen deshalb die nachfolgenden Planungshinweise dazu beitragen, dass gemäß den in § 1 Absatz 5 des Baugesetzbuches (BauGB) normierten Planungszielen, Planungsleitlinien und Planungsgrundsätzen der Bauleitplanung auch der Fluglärm-schutz hinreichend berücksichtigt wird. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen an die Bauleitplanung werden konkretisiert. Ein Abwägungsergebnis, dem die in der Anlage dargestellten Planungskonturen – Fluglärm zugrunde liegt, ist danach regelmäßig nicht zu beanstanden.

3. Planungskonturen – Fluglärm

3.1 Im Gegensatz zur Ermittlung und Bewertung des Lärms aus anderen Nutzungsarten (z. B. Straßen- und Schienenverkehr, Industrie und Gewerbe) ist die Erarbeitung von Fluglärmgutachten im einzelnen Planungsfall für die Träger der Bauleitplanung besonders schwierig und aufwändig. Für Zwecke der Bauleitplanung wird deshalb die Fluglärmsituation im Bereich der Flughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen und im Bereich des Verkehrslandeplatzes Mannheim in den beiliegenden Karten durch die Planungskonturen – Fluglärm dargestellt (Anlagen 1 - 8).

3.2 Bei den Planungskonturen – Fluglärm handelt es sich um Linien der Lärmpegel von 55 dB (A) für den Tag (6 bis 22 Uhr) und 50 dB(A) für die Nacht (22 bis 6 Uhr). Dies entspricht den Empfehlungen der „Hinweise zur Entwicklung von Planungszo-

nen zur Siedlungsentwicklung an Flugplätzen im Geltungsbereich des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flughafen-Fluglärm-Hinweise)“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz, beschlossen am 14. und 15. September 2011.

Die Planungskonturen – Fluglärm wurden dabei mit denselben Berechnungsverfahren und denselben Datengrundlagen wie bei der Festsetzung der Lärmschutzbereiche berechnet.

3.3 In den Karten der Anlagen 1 – 8 sind neben den Planungskonturen – Fluglärm jeweils auch die Tag-Schutzzonen 1 und 2 bzw. die Nacht-Schutzzone der Lärmschutzbereiche dargestellt. Ergänzend beinhalten die Karten Linien gleicher Lärmpegel im Abstand von 1 dB(A), um eine genauere Abschätzung der Lärmbelastung zu ermöglichen.

4. Planungshinweise

4.1 Es ist Aufgabe der Bauleitplanung im Bereich der Flughäfen, Bauflächen und Baugebiete so anzuordnen, dass die Bevölkerung in den betreffenden Gebieten ausreichend vor Fluglärmwirkungen geschützt wird. Weil bei der Charakteristik des Fluglärms gebietsabschirmende Vorkehrungen nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich sind, kommt der Sicherung eines ausreichenden Fluglärmschutzes für lärmempfindliche Nutzungen, insbesondere für das Wohnen, durch Einhaltung der hierfür notwendigen Abstände zum Flughafen besondere Bedeutung zu.

4.2 Flächen und Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung und schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Absatz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sollen soweit möglich außerhalb der Planungskontur – Fluglärm dargestellt bzw. festgesetzt werden.

4.3 Gemäß § 1 Absatz 7 Baugesetzbuch (BauGB) sind im Bauleitplanverfahren die öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander gerecht abzuwägen. Zu den abwägungsrelevanten Belangen gehört auch der Lärmschutz. Insoweit sind die gegebenenfalls erforderlichen Darstellungen und Festsetzungen zu treffen. Dazu gehören neben Abständen insbesondere die Anordnung der baulichen Anlage selbst (§ 9 Absatz 1 Nummer 2 BauGB) und die Anordnung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen (§ 9 Absatz 1 Nummer 24 BauGB).

4.4 In Fällen, in denen die Planungskontur-Fluglärm nicht eingehalten werden kann, müssen bauliche Vorkehrungen so beschaffen sein, dass grundsätzlich ein Innenraumpegel von 30 dB(A) während der Nachtzeit in Schlafräumen und 40 dB(A) in sonstigen Aufenthaltsräumen eingehalten werden. Für die Pegelminderung gegenüber dem Außenpegel sind im Normalfall gekippter Fenster bis zu 10 dB(A), mit Kippbegrenzung bis zu 15 dB(A) anzusetzen.

4.5 Die Planungskontur-Fluglärm zeigt ausschließlich die fluglärmbedingten Beurteilungspegel (äquivalente Dauerschallpegel in dB(A)). Lärmeinwirkungen von anderen Schallquellen (Straße, Schiene, Industrie und Gewerbe) sind gegebenenfalls zusätzlich zu berücksichtigen.

4.6 Es steht den Trägern der Bauleitplanung frei, die Fluglärmsituation in Ergänzung zu den Planungskonturen-Fluglärm selbst zu ermitteln und bei der Planung weitergehende Belange zu berücksichtigen.

4.7 Auf die Bauverbote und sonstigen Beschränkungen der baulichen Nutzung nach §§ 5 und 6 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm innerhalb der Lärmschutzbereiche wird verwiesen.

4.8 Auf die Städtebauliche Lärmfibel, Hinweise für die Bauleitplanung, Neuauflage 2013, wird ergänzend hingewiesen.

5. Frühere Hinweise

Diese Hinweise ersetzen die Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums, des Innenministeriums und des Umweltministeriums über die Berücksichtigung des Fluglärmschutzes bei der Bauleitplanung im Bereich des Flughafens Stuttgart vom 20. November 2007, Az.: 5-2511.0/34 (GABl. 2007, S. 668), die aufgrund der Verwaltungsvorschrift der Landesregierung und der Ministerien zur Erarbeitung von Regelungen vom 27. Juli 2010 (GABl. S. 277) mit Ablauf des 31. Dezembers 2014 außer Kraft getreten ist.