

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Das **Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm** in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I, S. 2550) hat zum Ziel, in der Umgebung von Flugplätzen durch bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen.

Zu diesem Zweck wurden durch Verordnungen der Landesregierung vom 20. Dezember 2010 für alle Verkehrsflughäfen (Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen) und den Verkehrslandeplatz Mannheim sogenannte **Lärmschutzbereiche** festgesetzt (GBl. S. 1126, 1187, 1223 und 1238). Grundlage für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche war der voraussehbare Flugbetrieb in zehn Jahren. Er ist vom Flughafenbetreiber auf Basis der aktuellen Flugbetriebsdaten und einer Prognose der Verkehrsentwicklung abzuschätzen und in einem vorgegebenen Datenerfassungssystem (DES) abzubilden und zu berechnen.

Als voraussehbarer Flugbetrieb wurde beim Verkehrsflughafen Stuttgart aus einer (deutschlandweiten) Prognose der Flugbetrieb für das Jahr 2020 abgeleitet. Beim Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden wurde der Flugbetrieb zugrunde gelegt, der auch der Planfeststellung bzw. der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung zugrunde lag. Beim Verkehrsflughafen Friedrichshafen wurde für den Tag der Flugbetrieb, der bei Einhaltung der in der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung verankerten Lärmbegrenzung zulässig ist, für die Nacht die zu erwartenden Nachtflugbewegungen, die oberhalb der Zahlen der vergangenen Jahre und unterhalb der laut luftverkehrsrechtlicher Genehmigung zulässigen Starts und Landungen liegen, zu Grunde gelegt. Für den Verkehrslandeplatz Mannheim wurde als voraussehbarer Flugbetrieb das Prognosejahr 2020 zugrunde gelegt. Vom City Airport Mannheim wurde damals (2010) ausgeführt, dass aufgrund der Besonderheiten des Landeplatzes mit keiner Steigerung, sondern eher einer Abnahme der Flugbewegungszahlen zu rechnen ist, so dass für den Flugbetrieb die Zahlen des Jahres 2008 angesetzt wurden.

Die Verordnungen zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche sind veröffentlicht und können im Internet abgerufen werden.

In den Lärmschutzbereichen (unterteilt in zwei Tagschutzzonen > 65 dB(A) bzw. > 60 dB(A) und eine Nachtschutzzone > 55 dB(A)) gelten nach §§ 5 und 6 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm Siedlungsbeschränkungen bzw. Bauverbote. So dürfen beispielsweise grundsätzlich keine Wohnungen in der Tagschutzzone 1 und in der Nachtschutzzone und in den Lärmschutzbereichen generell keine Krankenhäuser, Schulen und ähnliche Einrichtungen errichtet werden.

Die vorliegenden **Hinweise zur Berücksichtigung des Fluglärmschutzes in der Bauleitplanung** dienen dem Lärmschutz **außerhalb der festgesetzten Lärmschutzbereiche** mit Hilfe der ermittelten Planungskonturen – Fluglärm.

II. Im Einzelnen

- **Nummer 1 Vorbemerkung:**

In der Vorbemerkung werden die rechtlichen Grundlagen, das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und die Verordnungen der Landesregierung über die Festsetzung der Lärmschutzbereiche dargestellt.

- **Nummer 2 Allgemeine Zielsetzung und rechtliche Bedeutung der Hinweise**

Nummer 2 entspricht Nummer 2 der bisherigen Hinweise für den Flughafen Stuttgart (im Weiteren „die bisherigen Hinweise“). Zielsetzung der Hinweise ist beizutragen, dass der Fluglärmschutz in der Bauleitplanung seine hinreichende Berücksichtigung findet.

- **Nummer 3 Planungskonturen – Fluglärm**

Den bisherigen Hinweisen vom 6. September 1993 für den Flughafen Stuttgart lag eine Fluglärmkonturenkarte zugrunde, die Orientierungsdaten für die städtebauliche Planung lieferte. Die Fluglärmkonturenkarte wurde auf Grund einer gutachterlichen Untersuchung über den zu erwartenden Fluglärm in der Umgebung des Flughafens erstellt und zeigt berechnete Linien des gleichen äquivalenten Dauerschallpegels für 55-70 dB(A) an. Sie umfasst weite Bereiche der Fildergemeinden. Die Fluglärmkonturenkarte bezieht sich dabei nur auf die Tagzeit (6.00 Uhr -22.00 Uhr). Nach den bisherigen Hinweisen für den Flughafen Stuttgart sollten Bauflächen und Baugebiete nach §§ 1 bis 11 BauNVO nach Möglichkeit nur in den Bereichen dargestellt und festgesetzt werden, in denen die Pegelwerte der Fluglärmkonturenkarte die Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) nicht überschreiten.

Die Fluglärmkonturen (jetzt Planungskonturen – Fluglärm) wurden im September 2012 **neu** für **alle** Verkehrsflughäfen bzw. den Verkehrslandeplatz Mannheim in Baden-Württemberg basierend auf dem Berechnungsverfahren und der Datengrundlage wie für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche berechnet. In den insgesamt 8 Karten (je eine Karte „Tag“ und „Nacht“ pro Flughafen bzw. für den Verkehrslandeplatz) sind die Linien der Lärmpegel von **55 dB(A) für den Tag** und **50 dB(A) für die Nacht (= sog. Planungskonturen – Fluglärm)** dargestellt.

Die sich für den Verkehrsflughafen Stuttgart ergebenden Unterschiede der Fluglärmkonturen aus dem Jahr 1993 zu den aus dem Jahr 2012 resultieren aus den unterschiedlichen Rechenverfahren, die sich aus dem weiterentwickelten Erkenntnisstand der Berechnung und Bewertung des Fluglärms ergeben. Hinzukommt, dass der Betrieb des Verkehrsflughafens leiser geworden ist.

Daneben enthalten die Karten zusätzlich noch die Tag-Schutzzonen 1 und 2 und die Nacht-Schutzzone der Lärmschutzbereiche und Linien gleicher Lärmpegel im Abstand von 1 dB(A) – Schritten z.B. 59 dB(A), 58 dB(A) usw..

Die Planungskontur – Fluglärm zeigt damit Lärmpegel-Linien auf, außerhalb derer neue Flächen und Gebiete, die überwiegend dem Wohnen dienen, nach Möglichkeit dargestellt und festgesetzt werden sollten. Die Planungskontur – Fluglärm entspricht mit ihrer Linie der Lärmpegel von 55 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht der Planungszone Siedlungsentwicklung der Flughafen-Fluglärm-Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz vom 14. und 15. September 2011. Mit der Planungszone Siedlungsentwicklung soll die Bauleitplanung der Gemeinden so gesteuert werden, dass neue Flächen und Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung im ausreichenden Abstand vom Gelände bestehender und geplanter Flugplätze ausgewiesen werden.

Vergleicht man die Planungskontur – Fluglärm mit den schalltechnischen Orientierungswerten für die Bauleitplanung aus der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) ist die Linie der Lärmpegel von 55 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht sachgerecht. Denn die DIN 18005 sieht für die städtebauliche Planung folgende Orientierungswerte vor:

- Reine Wohngebiete 50 dB(A) für den Tag und 40 dB(A) für die Nacht,
- Allgemeine Wohngebiete 55 dB(A) für den Tag und 45 dB(A) für die Nacht,
- Besondere Wohngebiete 60 dB(A) für den Tag und 45 dB(A) für die Nacht,
- Dorf- und Mischgebiete 60 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht.

- **Nummer 3.1** entspricht den Sätzen 1 und 2 der bisherigen Hinweise (hier Nummer 3) und verweist auf die (technische) Schwierigkeit der Erarbeitung von Fluglärmgutachten im einzelnen Planungsfall.
- **Nummer 3.2 und Nummer 3.3** definieren die Planungskontur – Fluglärm und nennen das Berechnungsverfahren.
- **Nummer 4 Planungshinweise**
 - **Nummer 4.1** entspricht den bisherigen Hinweisen (hier Nummer 4.1) und stellt nochmals die Aufgabe der Bauleitplanung für den vorbeugenden Immissionschutz hier dem Schutz vor Fluglärm dar.
 - **Nummer 4.2** entspricht inhaltlich den bisherigen Hinweisen (hier Nummer 4.2) und empfiehlt, Flächen und Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung außerhalb der Planungskonturen – Fluglärm (also < 55 dB(A)) darzustellen bzw. festzusetzen (siehe auch Ausführungen zu Nummer 3).
 - **Nummer 4.3** entspricht teilweise den bisherigen Hinweisen (hier Nummer 4.3) und weist auf die erforderliche bauplanungsrechtliche Abwägung und die entsprechenden Darstellungs- und Festsetzungsmöglichkeiten zum Schutz vor Fluglärm hin.
 - **Nummer 4.4** gibt eine lärmtechnische Vorgabe zu baulichen Vorkehrungen in den Fällen, in denen die Planungskontur – Fluglärm nicht eingehalten werden kann. Dabei ist nach Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung ein ungestörter Schlaf bei den Mittelungspegeln zwischen 25-30 dB(A) möglich. Dementsprechend werden für Schlafräume 30 dB(A) während der Nachtzeit angesetzt. Für Aufenthaltsräume werden typischerweise um 10 dB(A) höhere Werte, also 40 dB(A), gewählt. Denn in Aufenthaltsräumen geht es darum, eine ungestörte Kommunikation oder ein Arbeiten zu ermöglichen, die Anforderungen sind weniger streng als bei Schlafräumen.

Im Gegensatz zur der Formulierung „leicht geöffneter Fenster“ der bisherigen Hinweise (hier Nummer 4.5) wird jetzt der Begriff „gekipptes Fenster“ gewählt, weil dieses einen definierten Zustand beschreibt. Ein „leicht geöffnetes Fenster“ ist dagegen selten so knapp geöffnet, dass die angesetzte Lärminderung von 10 dB(A) auch eintritt.

- **Nummer 4.5** entspricht den bisherigen Hinweisen (hier Nummer 3.1) und stellt klar, dass im Einzelfall auch noch andere bestehende Lärmeinwirkungen (z.B. Straße, Schiene, Industrie, Gewerbe) zu berücksichtigen sind.
- **Nummer 4.6** entspricht weitgehend den bisherigen Hinweisen (hier Nummer 3.4) und stellt klar, dass die Träger der Bauleitplanung die Fluglärmsituation auch selbst ermitteln und weitergehende Belange berücksichtigen können. Dies trägt dem Charakter der Hinweise als Planungshilfe, dem Erfordernis der bauleitplanerischen Abwägung im Einzelfall und den sich aus den Planungskonturen – Fluglärm ergebenden Orientierungswerten für die bauleitplanerische Abwägung Rechnung.
- **Nummer 4.7** entspricht den bisherigen Hinweisen (hier Nummer 4.6) und weist klarstellend auf die bestehenden gesetzlichen Bauverbote und Siedlungsbeschränkungen innerhalb der Lärmschutzbereiche hin.
- **Nummer 4.8** weist in Ergänzung auf die Städtebauliche Lärmfibel hin.

- **Nummer 5 Frühere Hinweise**

Hier wird klargestellt, dass die Hinweise mit ihrer Bekanntgabe die bisherigen Hinweise für den Verkehrsflughafen Stuttgart ersetzen, die dessen ungeachtet aufgrund der Verfallsautomatik mit Ablauf des 31. Dezembers 2014 außer Kraft getreten sind.