

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

33. Jahrgang	Ausgegeben zu Düsseldorf am 31. März 1980	Nummer 23
---------------------	--	------------------

Inhalt

I.

**Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes
für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.**

Glied- Nr.	Datum	Titel	Seite
230	8. 2. 1980	Bek. d. Ministerpräsidenten Landesentwicklungsplan IV	518

Landesentwicklungsplan IV

Bek. d. Ministerpräsidenten v. 8. 2. 1980 – II B 4 – 50.15 (IV)

Der aufgestellte Landesentwicklungsplan IV mit Erläuterungsbericht wird hiermit gemäß § 13 Abs. 4 des Landesplanungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. November 1979 (GV. NW. S. 878/SGV. NW. 230) bekanntgemacht.

Der Landesentwicklungsplan IV wird in der Staatskanzlei (Landesplanungsbehörde) und bei den Regierungspräsidenten (Bezirksplanungsbehörden) zur Einsicht für jedermann niedergelegt.

Düsseldorf, den 8. Februar 1980

Der Ministerpräsident
des Landes Nordrhein-Westfalen
– Landesplanungsbehörde –
Johannes Rau

Aufstellungsbeschluß

Der Landesentwicklungsplan IV „Gebiete mit Planungsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm“, bestehend aus Textlichen Darstellungen und den Zeichnerischen Darstellungen des ersten räumlichen Teilabschnittes mit den Lärmschutzgebieten an den Flugplätzen Düsseldorf, Gütersloh, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Nörvenich und Laarbruch, wird hiermit gemäß § 13 Abs. 2 Landesplanungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. 11. 1979 (GV. NW. S. 878/SGV. NW. 230) im Benehmen mit dem Ausschuß für Landesplanung und Verwaltungsreform des Landtags von Nordrhein-Westfalen und im Einvernehmen mit den fachlich zuständigen Landesministern aufgestellt.

Düsseldorf, den 8. Februar 1980

Der Ministerpräsident
des Landes Nordrhein-Westfalen
– Landesplanungsbehörde –

Johannes Rau

Landesentwicklungsplan IV

**Gebiete mit Planungsbeschränkungen
zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm**

I N H A L T

Textliche Darstellungen

Zeichnerische Darstellungen

Erläuterungsbericht

Erster räumlicher Teilabschnitt:

Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn

Regionalflughafen Münster/Osnabrück

Militärflugplätze Gütersloh, Laarbruch und Nörvenich

Textliche Darstellungen

I. Zone A**I.1 Regionalplanung**

Im Gebietsentwicklungsplan dürfen zentrale Schulstandorte von regionaler Bedeutung, Bereiche für Einrichtungen des Hochschulwesens, Standorte für Einrichtungen des Krankenhauswesens von regionaler Bedeutung und Freizeit- und Erholungsschwerpunkte nur dargestellt werden, wenn sie bereits in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen festgesetzt sind.

Wohnsiedlungsbereiche dürfen nur dargestellt werden, soweit rechtsverbindliche Bebauungspläne vorliegen oder Baurechte im Sinne von § 34 Abs. 1 BBauG bestehen.

I.2 Bauleitplanung und Satzungen nach § 34 BBauG

Bei der Bauleitplanung dürfen reine, allgemeine und besondere Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete, Kerngebiete und Sondergebiete, soweit in ihnen nach ihrer Zweckbestimmung Wohnungen oder andere besonders lärmempfindliche Anlagen oder Einrichtungen zulässig sind, nicht in einer Weise neu dargestellt bzw. neu festgesetzt werden, die neue Baurechte entstehen läßt.

Satzungen nach § 34 Abs. 2 Satz 1 BBauG sind zulässig.

Satzungen nach § 34 Abs. 2 Satz 2 und § 34 Abs. 2a BBauG sind unzulässig.

II. Zone B**II.1 Regionalplanung**

Im Gebietsentwicklungsplan dürfen zentrale Schulstandorte von regionaler Bedeutung, Bereiche für Einrichtungen des Hochschulwesens, Standorte für Einrichtungen des Krankenhauswesens von regionaler Bedeutung und Freizeit- und Erholungsschwerpunkte grundsätzlich nur dargestellt werden, wenn sie bereits in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen festgesetzt sind.

Wohnsiedlungsbereiche dürfen nur dargestellt werden, soweit rechtsverbindliche Bebauungspläne vorliegen oder Baurechte im Sinne von § 34 Abs. 1 BBauG bestehen. Zur Abrundung eines Wohnsiedlungsbereiches darf die Darstellung ausnahmsweise über das nach Satz 1 zulässige Maß hinausgehen.

II.2 Bauleitplanung und Satzungen nach § 34 BBauG

Bei der Bauleitplanung dürfen reine, allgemeine und besondere Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete, Kerngebiete und Sondergebiete, soweit in ihnen nach ihrer Zweckbestimmung Wohnungen oder andere besonders lärmempfindliche Anlagen oder Einrichtungen zulässig sind, nicht in einer Weise neu dargestellt bzw. neu festgesetzt werden, die neue Baurechte entstehen läßt.

Satzungen nach § 34 Abs. 2 Satz 1 BBauG sind zulässig.

Satzungen nach § 34 Abs. 2 Satz 2 und § 34 Abs. 2a BBauG sind unzulässig.

Bei der Bauleitplanung sind im Rahmen der Darstellungen des Gebietsentwicklungsplanes Ausnahmen zulässig, wenn es sich hierbei um die Abrundung einer Baufläche handelt. Hierbei können auch Festsetzungen für Einrichtungen der wohnungsnahen Infrastruktur getroffen werden.

In diesen Ausnahmefällen sind in besonderem Maße Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu treffen. So sind bereits im Flächennutzungsplan entsprechende Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen darzustellen. Im Bebauungsplan sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BBauG dementsprechend die von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und ihre Nutzung, die Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen oder zur Vermeidung oder Verminderung solcher Einwirkungen zu treffende Vorkehrungen festzusetzen.

Außerdem müssen Bebauungspläne, die neues Baurecht begründen, Festsetzungen über Vorkehrungen für den erforderlichen baulichen Schallschutz enthalten.

III. Zone C

III.1 Regionalplanung

Im Gebietsentwicklungsplan ist bei der Darstellung von Wohnsiedlungsbereichen, zentralen Schulstandorten von regionaler Bedeutung, Bereichen für Einrichtungen des Hochschulwesens, Standorten für Einrichtungen des Krankenhauswesens von regionaler Bedeutung und Freizeit- und Erholungsschwerpunkten im Rahmen der Abwägung besonders zu beachten, daß langfristig von einer erheblichen Lärmbelastung auszugehen ist.

III.2 Bauleitplanung und Satzungen nach § 34 BBauG

Bei der Bauleitplanung ist im Rahmen der Abwägung zu beachten, daß langfristig von einer erheblichen Lärmbelastung auszugehen ist. Hierbei sind in besonderem Maße Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bzw. im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 24 BBauG für einen angemessenen baulichen Schallschutz zu treffen.

Satzungen nach § 34 Abs. 2 Satz 1 BBauG sind zulässig.

Satzungen nach § 34 Abs. 2 Satz 2 und § 34 Abs. 2 a BBauG sind in der Regel unzulässig.

Zeichnerische Darstellungen

Erläuterungsbericht

1 Rechtsgrundlagen

Landesentwicklungspläne legen gemäß § 13 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes (LPIG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. November 1979 (GV. NW. S. 878) auf der Grundlage des Gesetzes zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm/LEPro) vom 19. März 1974 (GV. NW. S. 94) die für die Gesamtentwicklung des Landes bedeutsamen Ziele der Raumordnung und Landesplanung fest. Nach § 5 Abs. 2 Satz 1 des Raumordnungsgesetzes (ROG) vom 8. April 1965 (BGBI. I S. 306) müssen sie unbeschadet weitergehender bundes- und landesrechtlicher Vorschriften diejenigen Ziele der Raumordnung und Landesplanung enthalten, die räumlich und sachlich zur Verwirklichung der Grundsätze nach § 2 ROG erforderlich sind.

Gemäß § 13 Abs. 6 LPIG werden Landesentwicklungspläne mit ihrer Bekanntgabe Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die von allen öffentlichen Planungsträgern zu beachten sind.

Der LEP IV ist, wie die anderen Landesentwicklungspläne, Teil einer umfassenden Konzeption zur Entwicklung des Landes. Die Ziele des LEP IV stehen daher gleichrangig neben anderen in Landesentwicklungsplänen festgelegten Zielen.

2 Inhalt und Aufgabenstellung des LEP IV

2.1 Koordinierungsbedarf in Lärmschutzgebieten

Der LEP IV legt gemäß § 35 f) in Verbindung mit § 28 Abs. 3 b LEPro in der Umgebung von Flughäfen und sonstigen Flugplätzen mit vergleichbaren Lärmauswirkungen Gebiete fest, in denen Planungsbeschränkungen für die Siedlungsentwicklung zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm erforderlich sind (Lärmschutzgebiete). Darin müssen der Raumbedarf bestehender und geplanter Flugplätze einerseits und die Wohnsiedlungsentwicklung sowie die übrige bauliche Entwicklung in der Umgebung der Flugplätze andererseits so aufeinander abgestimmt werden, daß sowohl die Entwicklung des Luftverkehrs als auch ein ausreichender Schutz der Wohnbevölkerung gegen die Auswirkungen des Flugplatzbetriebes gewährleistet ist.

Dieser Auftrag folgt dabei der Erkenntnis, daß wegen der Dichte der Besiedlung Nordrhein-Westfalens und der flächenmäßigen Ausdehnung der vom Flugbetrieb ausgehenden Lärmimmissionen (in der Regel werden davon die Gebiete mehrerer Gemeinden betroffen), ein aktiver Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm unter anderem eine langfristig orientierte Abstimmung der Planung der lärmempfindlichen Siedlungsstruktur mit den erkennbaren langfristigen Auswirkungen des zivilen und militärischen Flugplatzbetriebes erfordert. Deswegen sollen gemäß Landesentwicklungsplan IV in den voraussichtlich auch künftig mit Fluglärm belasteten Gebieten neue Baurechte für lärmempfindliche Einrichtungen nicht oder zumindest nur in begrenztem Umfang entstehen.

Die Regelungen des LEP IV betreffen die Gebietsentwicklungsplanung und die Bauleitplanung. Gleichwohl werden die zeichnerischen und textlichen Darstellungen des LEP IV künftig auch bei der Ausgestaltung von Fördermodalitäten des Landes in den Lärmschutzgebieten herangezogen.

2.2 Vom LEP IV erfaßte Flugplätze

Der Auftrag des Landesentwicklungsprogramms zur Abgrenzung von Lärmschutzgebieten bezieht sich auf die Umgebung von Flughäfen und sonstigen Flugplätzen mit vergleichbaren Lärmauswirkungen. Damit sind im zivilen Bereich zunächst die großen Verkehrsflughäfen und die Regionalflughäfen gemeint, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind bzw. werden sollen oder dem Betrieb mit Strahlflugzeugen zu dienen bestimmt sind. Im militärischen Bereich sind die Militärflugplätze mit Betrieb von strahlgetriebenen Flugzeugen einzubeziehen.

hen. Für den Betrieb an diesen Flugplätzen gibt es wissenschaftlich gesicherte Methoden zur Abgrenzung entsprechender Lärmschutzzonen (vgl. 2.4).

Die vom Flugplatzbetrieb auf den regionalpolitisch bedeutsamen Schwerpunktflugplätzen ausgehenden Lärmimmissionen bedingen hier ebenfalls einen entsprechenden Koordinationsbedarf zwischen der langfristigen Entwicklung des Flugverkehrs und der Siedlungsstruktur und somit eine Einbeziehung in den Landesentwicklungsplan IV. Allerdings gibt es ein speziell auf solche Flugplätze zugeschnittenes Lärmbewertungsverfahren bisher nicht. Die Anwendung der Berechnungsmethoden des Fluglärmschutzgesetzes würde zu kleine Lärmschutzgebiete ergeben, die dem Lärmempfinden der Bevölkerung nicht entsprechen. Daher wurden parallel zur Erarbeitung des Landesentwicklungsplanes IV Initiativen zur Entwicklung geeigneter Bewertungs- und Abgrenzungskriterien für Lärmschutzgebiete in der Umgebung von Schwerpunktflugplätzen ergriffen.

Wenn diese Kriterien erarbeitet sind und die danach ermittelten Lärmzonen vorliegen, wird der LEP IV unverzüglich auch Regelungen für solche Flugplätze treffen. Hierbei kommen insbesondere folgende Schwerpunktflugplätze in Betracht (vgl. Anlage 2):

Anlage 2

Mönchengladbach, Bonn/Hangelar, Marl-Loemühle, Dortmund-Wickede, Porta Westfalica, Stadtlohn-Wenningfeld, Arnsberg, Meschede-Schüren, Dahlemer Binz, Oerlinghausen sowie der Flugplatz Essen/Mülheim.

Diese Aufzählung schließt nicht aus, daß bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen auch weitere Flugplätze der Allgemeinen Luftfahrt und ggf. auch militärische Hubschrauberlandeplätze im LEP IV berücksichtigt werden können.

2.3 Luftverkehrskonzeption des Landes

Bei der Abgrenzung von Lärmschutzgebieten an den zivilen Flughäfen wird möglichst der Endausbauzustand berücksichtigt und eine prognostizierte Anzahl von Flugbewegungen zugrunde gelegt, die sich als Ergebnis eines Abwägungsprozesses zwischen den Belangen der Siedlungsentwicklung und denen des Flugverkehrs ergibt. Der LEP IV entspricht damit der geltenden Luftverkehrskonzeption des Landes, die Zielvorstellungen für die Zahl und Struktur der Flughäfen, für die verkehrspolitisch für notwendig erachteten Ausbaumaßnahmen sowie flugsicherungs- und flugbetriebsliche Grenzen der flugbetrieblichen Nutzung enthält. Soweit die Luftverkehrskonzeption des Landes für den LEP IV relevant ist, geht sie von folgendem Flugplatzsystem aus:

1. Zwei große Verkehrsflughäfen

- Verkehrsflughafen Düsseldorf mit der Anlage einer neuen Start- und Landebahn 06 L/24 R
- Verkehrsflughafen Köln/Bonn mit der Verlängerung der Start- und Landebahn 14 R/32 L um rd. 600 m

2. Vier Regionalflughäfen

Münster/Osnabrück
Paderborn/Lippstadt
Siegerland
Bielefeld/Herford*

die vornehmlich dem Geschäftsreiseverkehr (Taxi- und Werkluftverkehr) dienen und Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt sein sollen.

Darüber hinaus sind die Regionalflughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt bereits Station für den Regionalluftverkehr sowie Münster/Osnabrück zusätzlich Station für den internationalen Mittelstrecken-Charterverkehr.

* Als Projekt ist der Flugplatz Bielefeld/Herford noch nicht im LEP IV enthalten.

3. Elf Flugplätze, die die Funktion von Schwerpunktlandeplätzen haben (vgl. 2.2).

Davon haben die Flugplätze Essen/Mülheim, Mönchengladbach und Bonn/Hangelar die Funktion von Satellitenflugplätzen zur Ergänzung bzw. Entlastung der beiden Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt.

2.4 Lärmschutzzonen

Die Lärmimmissionen des Flugbetriebes verringern sich mit zunehmender Entfernung vom Flugplatz, weil sich die Flugzeuge in größerer Höhe befinden und fächerartig auf die Flugrouten verteilt sind. Wohnsiedlungsentwicklung und Standortplanung für besonders lärmempfindliche Einrichtungen müssen daher möglichst auf Räume in größerer Entfernung vom Flugplatz ausgerichtet werden. Wegen der im Lärmschutzgebiet zum Rande hin abnehmenden Lärmintensität wird dieses Gebiet in drei Zonen unterteilt. In der Raumordnung wird üblicherweise als Bewertungsmaßstab für die Abgrenzung von Lärmschutzzonen der äquivalente Dauerschallpegel L_{eq} der 6 verkehrsreichsten Monate zugrunde gelegt. Er beträgt

in Zone A über 75 dB (A)
in Zone B über 67 dB (A)
in Zone C über 62 dB (A).

Der Wert L_{eq} ist ein Mittelungswert (vgl. 3.3), der sich u. a. aus der Dauer der Lärmbelastung, dem größten Lautstärkepegel und der Häufigkeit der Schallereignisse errechnet. Da die textlichen Darstellungen weit in die Zukunft hinein wirksam bleiben, ist es folgerichtig, nicht von der aktuellen Lärmbelastung allein auszugehen, sondern möglichst viele Informationen über die zukünftige Belastung zu verwerten.

2.5 Weitere räumliche Teilabschnitte, Fortschreibung

Der LEP IV wird vorerst an 11 zivilen und militärischen Flugplätzen Lärmschutzgebiete festlegen. Da einerseits das Verfahren zur Ermittlung der Lärmschutzgebiete sehr komplex und zeitraubend ist und noch nicht alle 11 Lärmschutzgebiete ermittelt wurden, wird der LEP IV in aufeinander folgenden Teilabschnitten aufgestellt werden (vgl. § 13 Abs. 3 LPIG). Dieser erste räumliche Teilabschnitt stellt die Lärmschutzgebiete an folgenden Flugplätzen dar:

Düsseldorf,
Köln/Bonn,
Münster/Osnabrück,
Gütersloh,
Laarbruch,
Nörvenich.

In weiteren räumlichen Teilabschnitten werden die Lärmschutzgebiete an den Flugplätzen

Siegerland,
Paderborn/Lippstadt,
Brüggen,
Hopsten,
Wildenrath

Anlage 1

dargestellt (vgl. Anlage 1).

Schwerpunktflugplätze können im Rahmen der Fortschreibung des LEP IV einbezogen werden, sobald die entsprechenden Lärmschutzgebiete abgegrenzt sind (vgl. 2.2).

Grundlegende Änderungen in bezug auf den Ausbau oder den Betrieb eines Flugplatzes können nur nach neuen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren realisiert werden. Landes- und Regionalplanung werden aufgrund der Raumordnungsklausel in § 6 Luftverkehrsgesetz an den Verfahren beteiligt. Darüber hinaus sind auch alle betroffenen Gebietskörperschaften und sonstigen Behörden und Einrichtungen Verfahrensbeteiligte. Sie wirken insoweit an den Planungen für den Ausbau und Betrieb des jeweiligen Flugplatzes mit. Der LEP IV enthält die entscheidenden landesplanerischen Ziele für dieses Beteiligungsverfahren.

Durch die langfristige Orientierung des LEP IV ist sichergestellt, daß eine Vergrößerung der dargestellten Lärmschutzgebiete nicht zu erwarten ist. Der LEP IV gibt somit den Planungsträgern die notwendige Sicherheit für ihre langfristigen siedlungsstrukturellen Planungen.

Sind Änderungen erkennbar, die eine Verkleinerung der Lärmschutzgebiete zur Folge haben, werden die Darstellungen des LEP IV unverzüglich angepaßt.

Bei Militärflugplätzen ist nach dem Luftverkehrsgesetz den besonderen militärischen Notwendigkeiten Rechnung zu tragen. Dennoch ist bereits durch die Einbeziehung der Militärflugplätze in den LEP IV und die damit sichtbaren Auswirkungen des Flugbetriebes auf die Entwicklung der Siedlungsstruktur eine neue wesentliche Argumentationshilfe für eine Optimierung des militärischen Flugbetriebes im Sinne einer Minimierung der Lärmbelastung der Bevölkerung entstanden.

3. Fluglärmschutzgesetz und LEP IV

3.1 Fluglärmschutzgesetz

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282) fällt in den Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung nach Artikel 74 Ziff. 24 Grundgesetz. Es hat überwiegend ordnungsrechtlichen Charakter.

Es

- legt das Verfahren zur Abgrenzung von Lärmschutzbereichen fest,
- regelt den Bau von Wohnungen und in besonderem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen im Lärmschutzbereich,
- schreibt Lärmschutzeinbauten an bestehenden Gebäuden vor und
- enthält Entschädigungsregelungen für etwaige Bauverbote.

Der Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmschutzgesetz ist in zwei Schutzzonen unterteilt: Zone 1 mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 75 dB (A) und mehr, Zone 2 mit einem äquivalenten Dauerschallpegel zwischen 67 und 75 dB (A).

Gemäß § 4 Abs. 3 Fluglärmschutzgesetz wird bei der Abgrenzung der Lärmschutzbereiche die Entwicklung des Flugbetriebes in den nächsten 10 Jahren zugrunde gelegt. Dies gilt für Militärflugplätze und Zivilflughäfen gleichermaßen. Die Abgrenzung der Lärmschutzbereiche ist in Abständen von 5 Jahren zu überprüfen und ggf. neu festzulegen.

In Nordrhein-Westfalen wurden bisher an folgenden Flugplätzen Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnung festgelegt:

Düsseldorf	März 1974
Nörvenich	Oktober 1974
Gütersloh	Juni 1975
Köln/Bonn	Dezember 1975
Hopsten	Mai 1976
Laarbruch	April 1977
Brüggen	Dezember 1979

Beim Militärflugplatz Hopsten wurde die Abgrenzung aus dem Jahre 1976 inzwischen überprüft und neu berechnet. Beim Militärflugplatz Gütersloh ist wegen des seit einiger Zeit geänderten Flugbetriebes mittelfristig ebenfalls mit einer Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs zu rechnen. Der Lärmschutzbereich für den Militärflugplatz Wildenrath wird voraussichtlich Anfang 1980 festgelegt werden.

3.2 Landesentwicklungsplan IV

Gemäß § 16 Fluglärmschutzgesetz können die Länder weitergehende Vorschriften über Planungsmaßnahmen erlassen als das Fluglärmschutzgesetz selbst vorsieht. Der LEP IV ist jedoch nicht unter diese Ermächtigung des Fluglärmschutzgesetzes zu subsumieren. Es handelt sich bei diesem Plan also nicht um eine weitere

Ausformung der ordnungsrechtlichen Regelungen des Fluglärmsgesetzes, sondern um einen Plan auf der Grundlage des Landesplanungsrechtes NW (vgl. 1.).

Die Militärflugplätze sind entsprechend dem Auftrag des Landesentwicklungsprogramms in die Regelungen des LEP IV einzubeziehen. Der Bund hat zwar gemäß Artikel 73 Ziff. 1 und 6 Grundgesetz die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für die Verteidigung und den Luftverkehr. Bei der Festlegung von Lärmschutzgebieten handelt es sich jedoch allein um Darstellungen der Raumordnung nach Maßgabe des Bundesraumordnungs- und Landesplanungsrechts. Militärische Belange werden durch den Plan nicht geregelt oder betroffen. Für die Festlegung von Zielen der Raumordnung und Landesplanung bedarf es, auch soweit dabei Sachbereiche in der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz des Bundes berührt werden, wegen des Querschnittcharakters der Landesplanung keiner zusätzlichen fachgesetzlichen Legimitation.

3.3 Lärmschutzgebiet gemäß LEP IV und Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmsgesetz

Die Abgrenzungen der Lärmschutzgebiete gemäß LEP IV werden nach der in der Anlage zu § 3 des Fluglärmsgesetzes vorgeschriebenen Methode ermittelt. Das Lärmschutzgebiet gemäß LEP IV ist aber größer als der Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmsgesetz, weil es mit der Zone C eine dritte Schutzzone umfaßt.

Eine weitere Abweichung ergibt sich dadurch, daß der LEP IV bei den zivilen Flugplätzen von der möglichen Endkapazität sowohl hinsichtlich der Anzahl der Starts und Landungen als auch in bezug auf den Endausbauzustand ausgeht und zugleich auch einen künftig höheren Anteil leiserer Flugzeuge annimmt.

Bei den Militärflugplätzen übernimmt der LEP IV bis zur Schutzzone B die durch Rechtsverordnung des Bundesministers des Innern festgelegten Bereichsabgrenzungen, so daß Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmsgesetz und Lärmschutzgebiete gemäß LEP IV einschließlich der Zone B gleich sind. Anhand des Datenmaterials für diese Zonen wurde für den LEP IV zusätzlich die Schutzzone C errechnet.

Für die Regionalflughäfen werden zunächst lediglich im Rahmen des LEP IV Lärmschutzgebiete festgelegt; nach dem Fluglärmsgesetz sind hier noch keine Festsetzungen erfolgt.

Da die Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmsgesetz in Abständen von 5 Jahren zu überprüfen und ggf. neu festzulegen sind, wird angestrebt, die den Lärmschutzgebieten des LEP IV bei den Verkehrsflughäfen zugrundeliegenden Eingabedaten auch für die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmsgesetz zu verwenden. Bundes- und landesrechtliche Abgrenzungen würden damit einander gleichen.

4. Konkretisierung und Umsetzung der Darstellungen

4.1 Umsetzung der textlichen Darstellungen

Der LEP IV wendet sich mit seinen Darstellungen an die Regional- und Bauleitplanung. Die Ziele des LEP IV sind möglichst kurzfristig in die Gebietsentwicklungspläne und die Flächennutzungspläne umzusetzen. Soweit solche Pläne bereits bestehen, sind die Darstellungen in bezug auf ihre Größe zu überprüfen und auf das nach den textlichen Darstellungen des LEP IV zulässige Maß zurückzuführen.

Der LEP IV läßt bestehendes Baurecht unberührt. Soweit in den Lärmschutzgebieten bereits rechtsverbindliche Bebauungspläne bestehen, wird eine Anpassung nicht verlangt. Den Gemeinden bleibt es jedoch unbenommen, im Rahmen ihrer Planungshoheit gemäß den Zielen des LEP IV bestehende Baurechte aufzuheben.

Im unbeplanten Innenbereich entfaltet der LEP IV dann Wirkungen, wenn eine Gemeinde für diesen Bereich Bebauungspläne aufzustellen oder Satzungen nach § 34 Abs. 2 Satz 2 oder Abs. 2 a BBauG zu erlassen beabsichtigt. Es ist im Sinne der Zielsetzungen des LEP IV wünschenswert, daß die Gemeinden für den bisher unbeplanten Innenbereich (§ 34 Abs. 1 BBauG) Bebauungspläne aufstellen, um hier angesichts der gegenwärtigen und zukünftigen Lärmimmissionen eine städtebauliche Entwicklung und Ordnung sicherzustellen. Dies darf nicht zu einer gegenüber der vorhandenen Bebauung stärkeren Verdichtung führen.

4.2 Verfahrensmäßige Hinweise

Die für die Bauleitplanung getroffenen Regelungen des LEP IV sind in die textlichen Darstellungen der Gebietsentwicklungspläne zu übernehmen.

Regional- und Bauleitplanung müssen in die zeichnerische Darstellung die Abgrenzungen der Lärmschutzgebiete gemäß LEP IV übernehmen. Sie werden ihnen von der Landesplanungsbehörde im Maßstab 1 : 50 000 zur Verfügung gestellt.

Sofern bereits rechtsverbindliche Gebietsentwicklungspläne vorliegen, bedarf es bei der Umsetzung der Ziele des LEP IV einer Planänderung gemäß § 15 Abs. 4 Landesplanungsgesetz. Sind noch keine Gebietsentwicklungspläne vorhanden, gelten die textlichen Darstellungen des LEP IV unmittelbar für die Bauleitplanung. Die Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele des LEP IV erfolgt im Rahmen des Verfahrens nach § 20 LPiG.

Für die Fälle bereits genehmigter Flächennutzungspläne kommt das Verfahren nach § 21 Abs. 1 LPiG in Betracht. Bei Flugplätzen, deren Lärmschutzgebiete erst in einem weiteren Teilabschnitt des LEP IV abgegrenzt werden können, sind bei der Darstellung von Wohnsiedlungsbereichen und Standorten besonders lärmempfindlicher Einrichtungen in den Gebietsentwicklungsplänen die Erfordernisse des Umweltschutzes gemäß der §§ 1, 15 und 28 Abs. 3 b Landesentwicklungsprogramm besonders abzuwägen bzw. zu beachten. Dies gilt sinngemäß auch für die Bauleitplanung in den Verfahren nach § 20 LPiG.

4.3 Konkretisierung

Die Konkretisierung des LEP IV durch den Gebietsentwicklungsplan umfaßt in Verbindung mit der 3. Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz (3. DVO vom 4. Mai 1976 – GV. NW. S. 227 –)

- die Darstellung der Lärmschutzgebiete mit den einzelnen Lärmschutzzonen im Maßstab 1 : 50 000 sowie der vorhandenen und aufgrund bestehender Baurechte zulässigen fluglärmempfindlichen Siedlungsstruktur. Aus Gründen der planungsrechtlichen Systematik kann auf diese Darstellung nicht verzichtet werden,
- die Darstellung der Bereichs- und Standortkategorien, die gegenüber den Auswirkungen des Flugbetriebes unempfindlich sind (z. B. Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche, die ggf. nach § 1 BauNVO zu gliedern sind, Agrarbereiche, wasserwirtschaftliche Bereiche usw.),
- die Darstellung der in den Zonen B und C zulässigen lärmempfindlichen Siedlungsstruktur,
- ergänzende textliche Ziele, um die Entwicklung der vom Fluglärm nachteilig betroffenen Siedlungsstruktur auf gering oder nicht belastete Gebiete auszurichten.

Ein Konkretisierungsspielraum in bezug auf die Abgrenzung der Lärmschutzgebiete besteht nicht. Eine Änderung kann nur im Zusammenhang mit einer entsprechenden Änderung des LEP IV vorgenommen werden.

Die nach den textlichen Darstellungen des LEP IV zulässige Siedlungsstruktur muß auf der Grundlage der 3. DVO dargestellt werden. Diese Darstellungen sind entsprechend dem rahmensetzenden Charakter eines Gebietsentwicklungsplanes nicht parzellenscharf.

4.4 Lärmschutzzone A**4.41 Regionalplanung**

Der LEP IV sieht wegen der nicht auszuschließenden Gefahr für die Gesundheit der in der Lärmschutzzone A ansässigen Bevölkerung keine Ausnahmen von den Planungsbeschränkungen vor. Daher dürfen im Gebietsentwicklungsplan Wohnsiedlungsbereiche und die genannten besonders lärmempfindlichen Standortkategorien nicht neu dargestellt werden. Allein aufgrund von rechtsverbindlichen Bebauungsplänen festgelegte Baugebiete oder im Zusammenhang bebaute Ortslagen gemäß § 34 Abs. 1 BBauG führen zu zeichnerischen Darstellungen im Gebietsentwicklungsplan. Da hier die Ausnutzung bestehender Baurechte an sich den Intentionen des LEP IV zuwiderläuft, sollen die textlichen Darstellungen des Gebietsentwicklungsplanes auf den erforderlichen baulichen Schallschutz hinweisen.

4.42 Bauleitplanung

Der LEP IV muß gegenwärtig auf die Aufhebung von Baurechten verzichten, weil sich insbesondere die städtebaulichen und finanziellen Konsequenzen eines solchen Eingriffs noch nicht voll übersehen lassen. Das Problem der bestehenden Baurechte tritt vornehmlich beim Verkehrsflughafen Düsseldorf aufgrund seiner stadtnahen Lage auf.

Der LEP IV erfaßt jedoch Flugplätze der unterschiedlichsten Kategorien, die er in seinen Zielen gleichbehandeln muß. Dies bedingt generelle Regelungen, die wenig geeignet sind zur Lösung von Sonderproblemen einzelner Flugplätze. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß die Aufhebung bestehender Baurechte in Zone A auch die bereits bebauten Grundstücke negativ berühren würde. Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind daher hier zunächst alle Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes anzuwenden. In diesem Zusammenhang wird auf die seit 1976 praktizierten freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen und die flugbetrieblichen Regelungen beim Verkehrsflughafen Düsseldorf hingewiesen.

4.5 Lärmschutzzone B**4.51 Regionalplanung**

Die Planungsbeschränkungen für die Lärmschutzzone B gehen hinsichtlich der besonders lärmempfindlichen Einrichtungen bzw. Standortkategorien grundsätzlich ebensoweit wie in Zone A, weil hier regelmäßig von starken Lärmimmissionen auszugehen ist.

Wohnsiedlungsbereiche können dagegen in eng umgrenzten Ausnahmefällen neu dargestellt werden. Eine solche Darstellung setzt den Nachweis voraus, daß dies hier in der immer noch hochbelasteten Schutzzone B notwendig ist. Dies darf städtebaulich jedoch nicht mehr bewirken als eine geringfügige Abrundung bestehender Wohnsiedlungsbereiche. Eine solche Abrundung soll in der Regel nur dem Bedarf der ortsansässigen Bevölkerung dienen.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob es sich bei den betroffenen Siedlungsbereichen um gemeindliche Zentren bzw. Siedlungsschwerpunkte handelt, ob die Siedlungsbereiche insgesamt vom Lärmschutzgebiet erfaßt werden und ob landesplanerisch und städtebaulich sinnvolle Alternativlösungen für die weitere Siedlungs- und gemeindliche Entwicklung nicht zur Verfügung stehen.

In Fällen, in denen vollständig innerhalb der Zone B liegende Siedlungsschwerpunkte keine alternativen Entwicklungsbereiche außerhalb dieser Zone haben und eine über „wohnungsnahe Versorgung“ hinausgehende zentralörtliche Funktion wahrnehmen, sind Ausnahmen für die Planung von Infrastruktureinrichtungen mit einem größeren Versorgungsbereich zulässig.

4.52 Bauleitplanung

Wegen der in Zone B noch auftretenden hohen Lärmimmissionen darf neues Baurecht für besonders lärmempfindliche Einrichtungen grundsätzlich nicht begründet werden.

Neues Baurecht für Wohnungen darf nur in Ausnahmefällen für den notwendigen Bedarf begründet werden (vgl. 4.51). Eine solche noch zugelassene Wohnsiedlungsentwicklung muß sich im Rahmen der bestehenden Tragfähigkeit für Einrichtungen der wohnungsnahen Infrastruktur im Bereich der Grundversorgung (z. B. Kindergärten, Schulen im Bereich der Primarstufe) halten. Neue wohnungsnahe Infrastruktur ist lediglich dann ausnahmsweise zulässig, wenn sie für die vorhandene Siedlungsstruktur ohnehin dringend erforderlich ist. In einigen Ausnahmefällen kann die neue Infrastruktur auch in dem Umfang geplant werden, der sich aus der zentralörtlichen Funktion der entsprechenden Gemeinde oder des Gemeindeteils ergibt.

Bebauungspläne müssen Vorkehrungen über den erforderlichen baulichen Schallschutz enthalten. Es empfiehlt sich, die Vorschrift nach § 7 Fluglärmgesetz sinngemäß anzuwenden (vgl. auch 4.62).

Diesen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf Vorkehrungen für den erforderlichen baulichen Schallschutz gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BBauG, können Satzungen nach § 34 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 2 a BBauG nicht entsprechen. Derartige Festsetzungen können nur in Bebauungsplänen getroffen werden. Außerdem sind beim Erlass von Satzungen nach § 34 BBauG eine Bürgerbeteiligung, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie die gebotene Abwägung nicht vorgesehen. Derartige Satzungen kommen daher in der Regel nicht in Betracht.

4.6 Lärmschutzzone C**4.61 Regionalplanung**

Mit der Lärmschutzzone C grenzt der LEP IV eine dritte Zone ab, die das Fluglärmgesetz im Hinblick auf Bauverbote oder Entschädigungsleistungen nicht vorsieht. Aus der Sicht der langfristig orientierten Landesplanung aber ist es unverzichtbar, das Lärmschutzgebiet auf die Bereiche bis zu einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB (A) auszuweiten. Nur unter Einbeziehung auch dieses noch mit Lärmimmissionen belasteten Gebietes der Zone C kann der LEP IV seiner Aufgabenstellung genügen, im Sinne eines vorbeugenden Umweltschutzes zwischen der Entwicklung der Siedlungsstruktur und der vom Flugbetrieb ausgehenden Lärmbelastung abzuwägen und so zugleich auch einen Beitrag für die Realisierung der landesentwicklungspolitisch bedeutsamen Luftverkehrskonzeption des Landes zu leisten.

Die Notwendigkeit der Zone C belegen die kritischen Stimmen, die nach Verabschiedung des Fluglärmgesetzes und auch nach Vorlage des Berichtes über den Vollzug des Fluglärmgesetzes^{*} lautgeworden sind. Die entsprechenden wissenschaftlichen Ergebnisse etwa des Göttinger Fluglärmgutachtens von 1965 oder der Studie der Deutschen Forschungsgemeinschaft von 1974 und auch das diesem Plan entsprechende Vorgehen anderer Bundesländer bestätigen dies. Ein weiteres deutliches Indiz für das Ausmaß der Belästigung der Bevölkerung in Schutzzone C sind die Bevölkerungsreaktionen, die in den immer wieder auftretenden zahlreichen Beschwerden sichtbar werden.

In der Schutzzone C besteht ein besonderes Abwägungsgebot, sofern durch planerische Festlegungen der Gebietsentwicklungsplanung oder der Bauleitplanung die Voraussetzungen für neue Baurechte für Wohnungen oder besonders lärmempfindliche Einrichtungen geschaffen werden sollen. Die Dar-

^{*} BT-Drucksache 8/2254 vom 7. 11. 1978

stellung der Zone C und die für sie geltenden Zielsetzungen stellen somit eine wesentliche Planungshilfe für die vom LEP IV angesprochenen Planungsebenen dar.

Die textlichen Darstellungen des LEP IV sollen den von Lärmschutzgebieten berührten Städten und Gemeinden einen ausreichenden planerischen Handlungsspielraum zur Sicherstellung ihrer Entwicklung gewährleisten. Dabei ist zunächst von den rahmensetzenden landesplanerischen Entwicklungszielen auszugehen wie sie etwa für den Bereich der zentralörtlichen Bedeutung im Landesentwicklungsplan I/II konkretisiert sind. Daher können Konflikte zwischen den Zielaussagen des LEP IV und des LEP I/II nicht auftreten.

Im Rahmen des besonderen Abwägungsgebotes gilt eine Darstellung neuer Wohnsiedlungsbereiche oder zentraler Standorte insbesondere dann als begründet,

- wenn für eine Sanierung in den Zonen A oder B Ersatz in der Zone C geschaffen werden soll, um so der umsiedlungsbereiten Bevölkerung ihren gewohnten Lebenskreis erhalten zu können, oder
- wenn die geplanten Einrichtungen oder Wohnungen Teil eines Siedlungsschwerpunktes sind, auf den die Gemeinde die Siedlungsentwicklung konzentriert und für den außerhalb des Lärmschutzgebietes keine alternativen Entwicklungsansätze vorhanden sind, oder
- wenn etwaige Alternativen außerhalb des Lärmschutzgebietes unverhältnismäßig hohe Investitionen im Bereich der öffentlichen Infrastruktur (Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Verkehrsinfrastruktur etc.) erfordern würde.

In der Umgebung von Militärflugplätzen haben die Regional- und Bauleitplanung im Rahmen des besonderen Abwägungsgebotes einen größeren Handlungsspielraum für die Schaffung von Wohnungen oder besonders lärmempfindlichen Einrichtungen als bei den Verkehrsflughäfen. Dies liegt an der besonderen zeitlichen Betriebsstruktur bei den Militärflugplätzen. Der militärische Flugbetrieb unterliegt bestimmten Zeitgrenzen an Werktagen. An Sonn- und Feiertagen wird in der Regel nicht geflogen, darüber hinaus gibt es Betriebspausen. Zum Teil wird die Lärmsituation in der Schutzzone C an Militärflugplätzen nicht so belästigend empfunden, wie dies bei den zivilen Flugplätzen der Fall ist.

4.62 Bauleitplanung

Bei der Bauleitplanung sind die Erfordernisse des Schallschutzes zu berücksichtigen. Bebauungspläne, die neues Baurecht für Wohnungen und Schulen sowie andere lärmempfindliche Einrichtungen begründen, müssen Festsetzungen über Vorkehrungen für den erforderlichen Schallschutz vorsehen. In Wohngebieten kann eine aufgelockerte Bebauung mit ausreichenden Freiflächen für eine dichte Baum- und Strauchbepflanzung zum Lärmschutz beitragen. Eine weitere Verbesserung kann erzielt werden, wenn die vorgesehenen Baukörper möglichst nicht höher als zweigeschossig sind und lärmindernd angeordnet werden.

Diesen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf Vorkehrungen für den erforderlichen baulichen Schallschutz gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BBauG, können Satzungen nach § 34 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 2 a BBauG nicht entsprechen. Derartige Festsetzungen können nur in Bebauungsplänen getroffen werden. Außerdem sind beim Erlass von Satzungen nach § 34 BBauG eine Bürgerbeteiligung, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie die gebotene Abwägung nicht vorgesehen. Derartige Satzungen kommen daher in der Regel nicht in Betracht.

Einzelpreis dieser Nummer DM 15,-

Bestellungen, Anfragen usw. sind an den August Bagel Verlag zu richten. Anschrift und Telefonnummer wie folgt für

Abonnementsbestellungen: Am Wehrhahn 100, Tel. (0211) 380301 (8.00-12.30 Uhr), 4000 Düsseldorf 1

Bezugspreis halbjährlich 59,- DM (Kalenderhalbjahr). Jahresbezug 118,- DM (Kalenderjahr), zahlbar im voraus. Abbestellungen für Kalenderhalbjahresbezug müssen bis zum 30. 4. bzw. 31. 10., für Kalenderjahresbezug bis zum 31. 10. eines jeden Jahres beim Verlag vorliegen.

Die genannten Preise enthalten 6,5% Mehrwertsteuer

Einzelbestellungen: Grafenberger Allee 100, Tel. (0211) 6888293/294, 4000 Düsseldorf 1

Einzellieferungen gegen Voreinsendung des vorgenannten Betrages zuzügl. Versandkosten (je nach Gewicht des Blattes), mindestens jedoch DM 0,80 auf das Postscheckkonto Köln 8516-507. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.) Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer beim Verlag vorzunehmen, um späteren Lieferschwierigkeiten vorzubeugen. Wenn nicht innerhalb von vier Wochen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen. Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 5, 4000 Düsseldorf 1

Verlag und Vertrieb: August Bagel Verlag, Düsseldorf, Am Wehrhahn 100

Druck: A. Bagel, Graphischer Großbetrieb, 4000 Düsseldorf

ISSN 0341-194 X

3 A

40



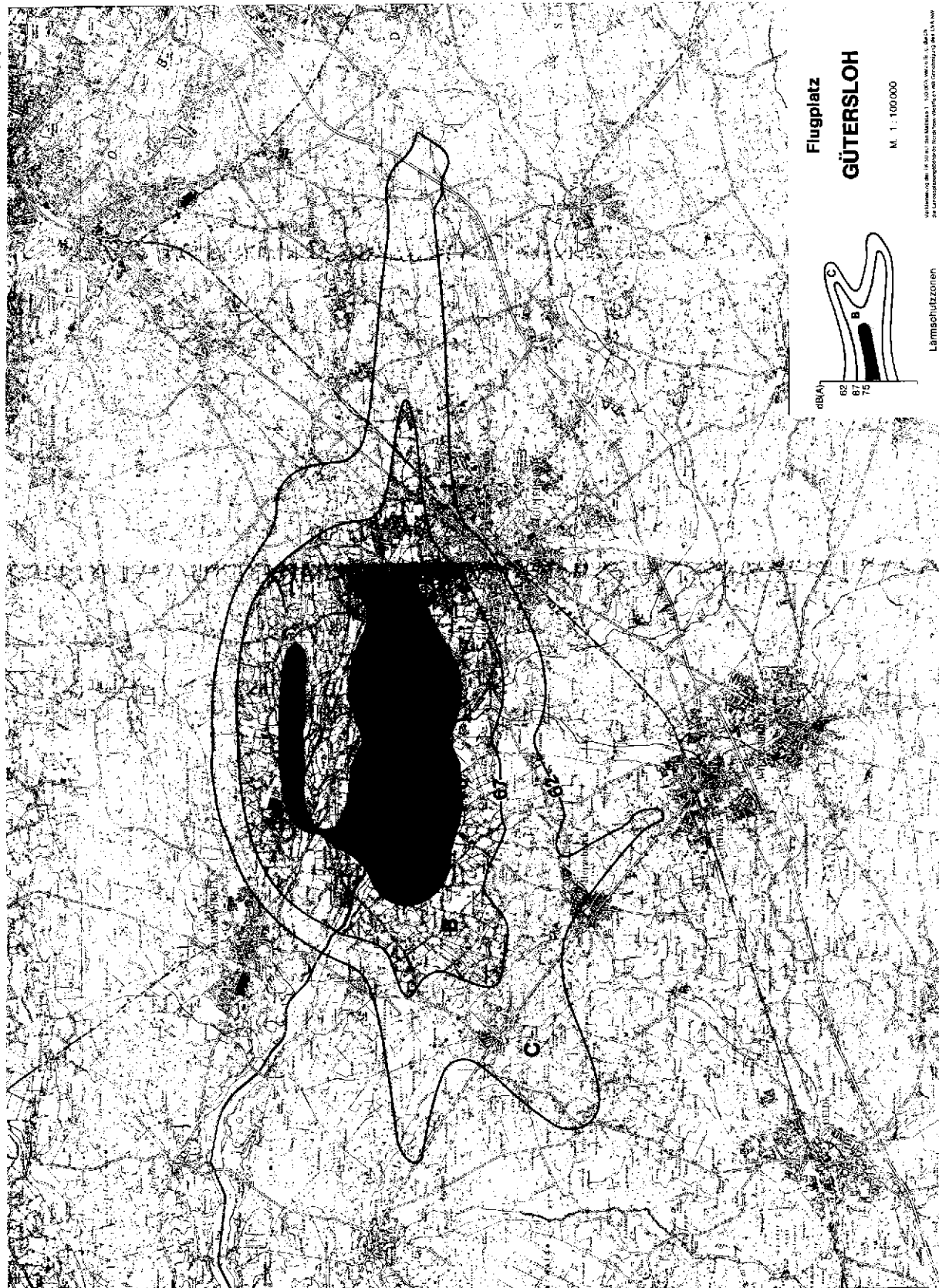
Flugplatz

DÜSSELDORF

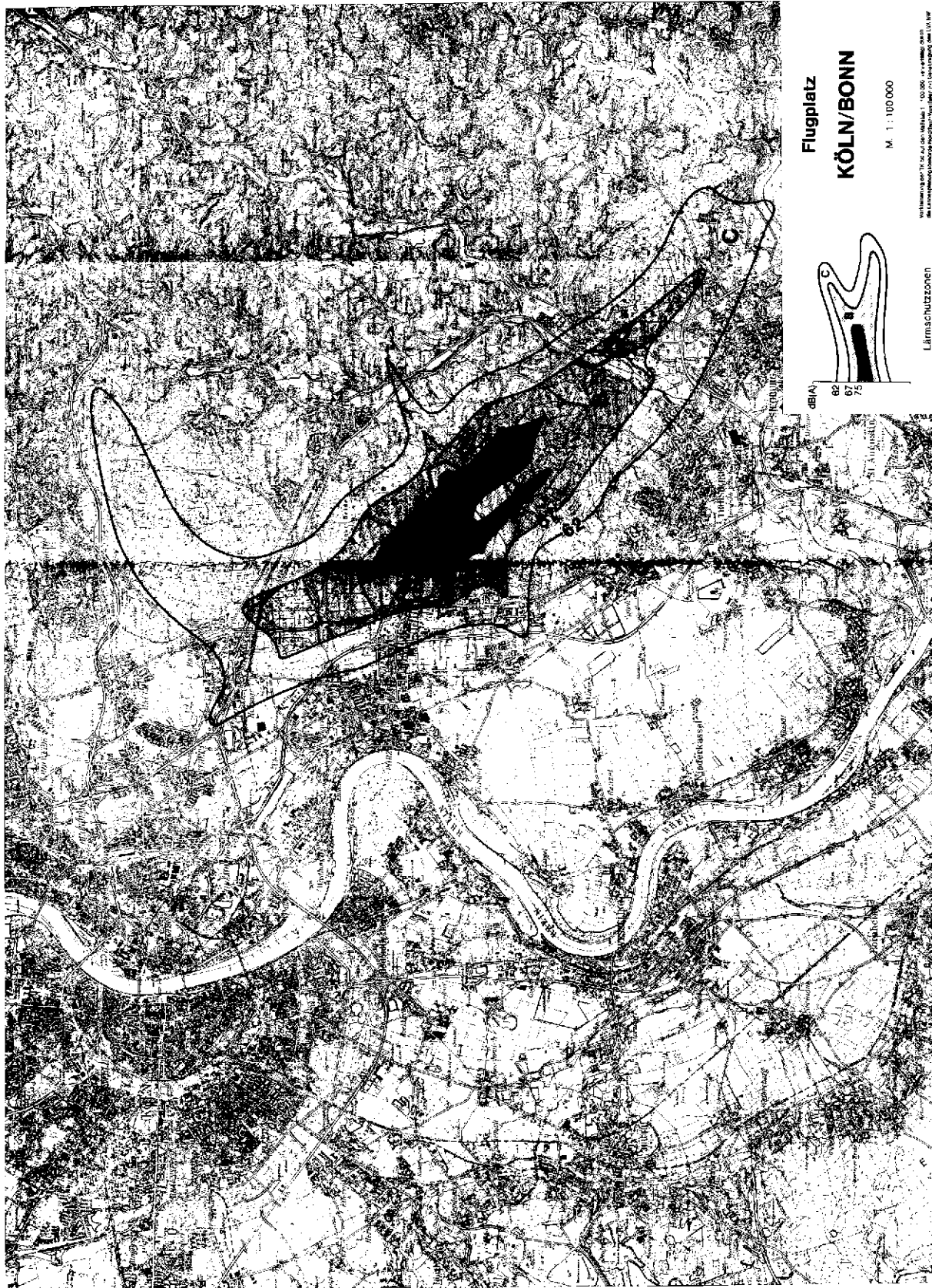
M. 1:100 000

Lärmschutzzonen

Im Rahmen des LEP IV 2000 wird auf Grundlage der
des Landesentwicklungsplans IV 2000 (LEP IV 2000) die
Lärmschutzzonen festgelegt.

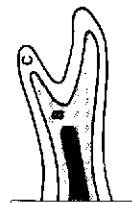


Lärmschutzzonen



Flugplatz KÖLN/BONN

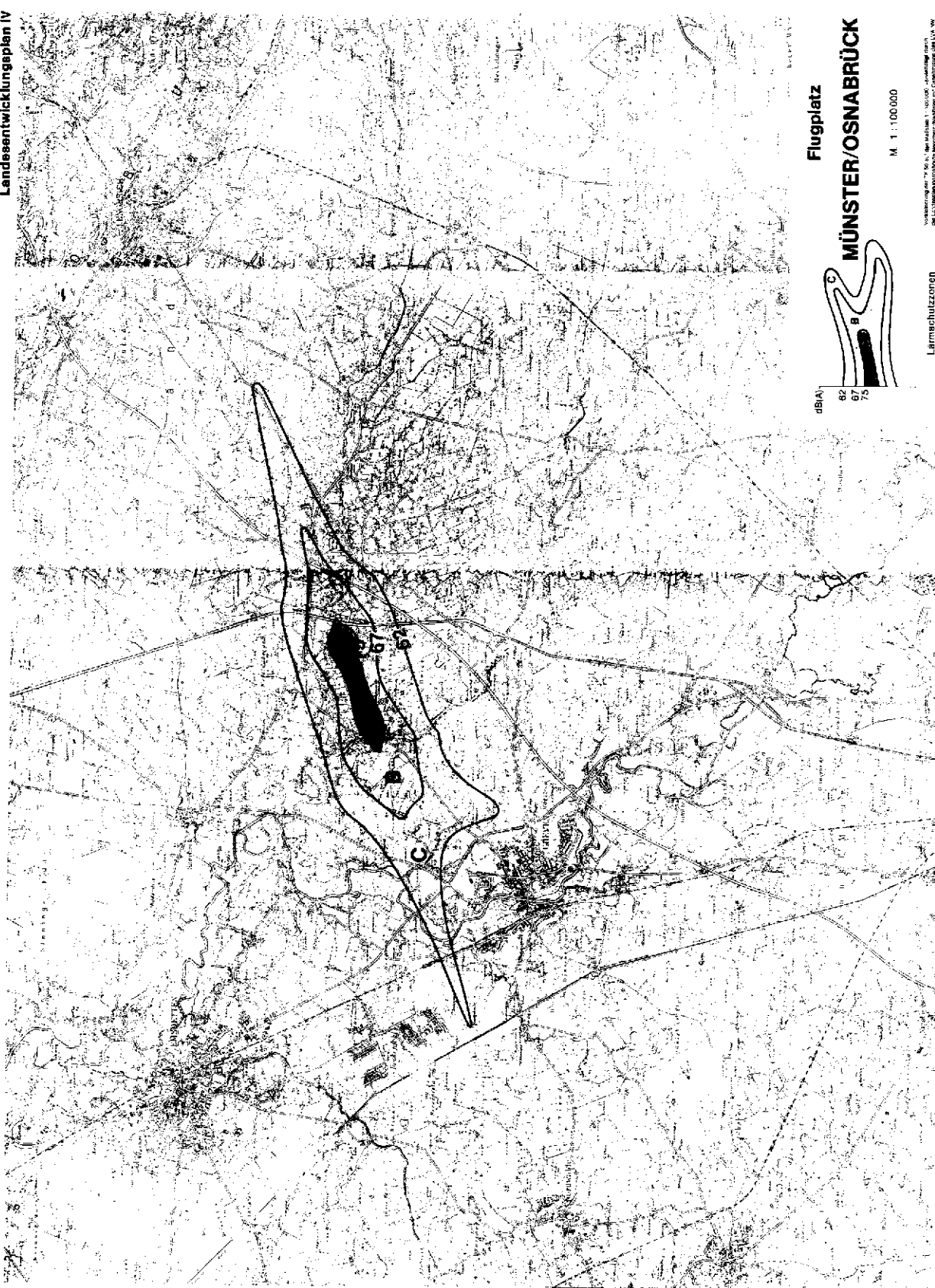
M. 1 : 100 000



Lärmisozonen

Verfahrensgemäß T 10.02 auf der Maßstab 1 : 100 000, 4. Aufl. 1997, bearbeitet
von der Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen AG, Köln

B4



Flugplatz

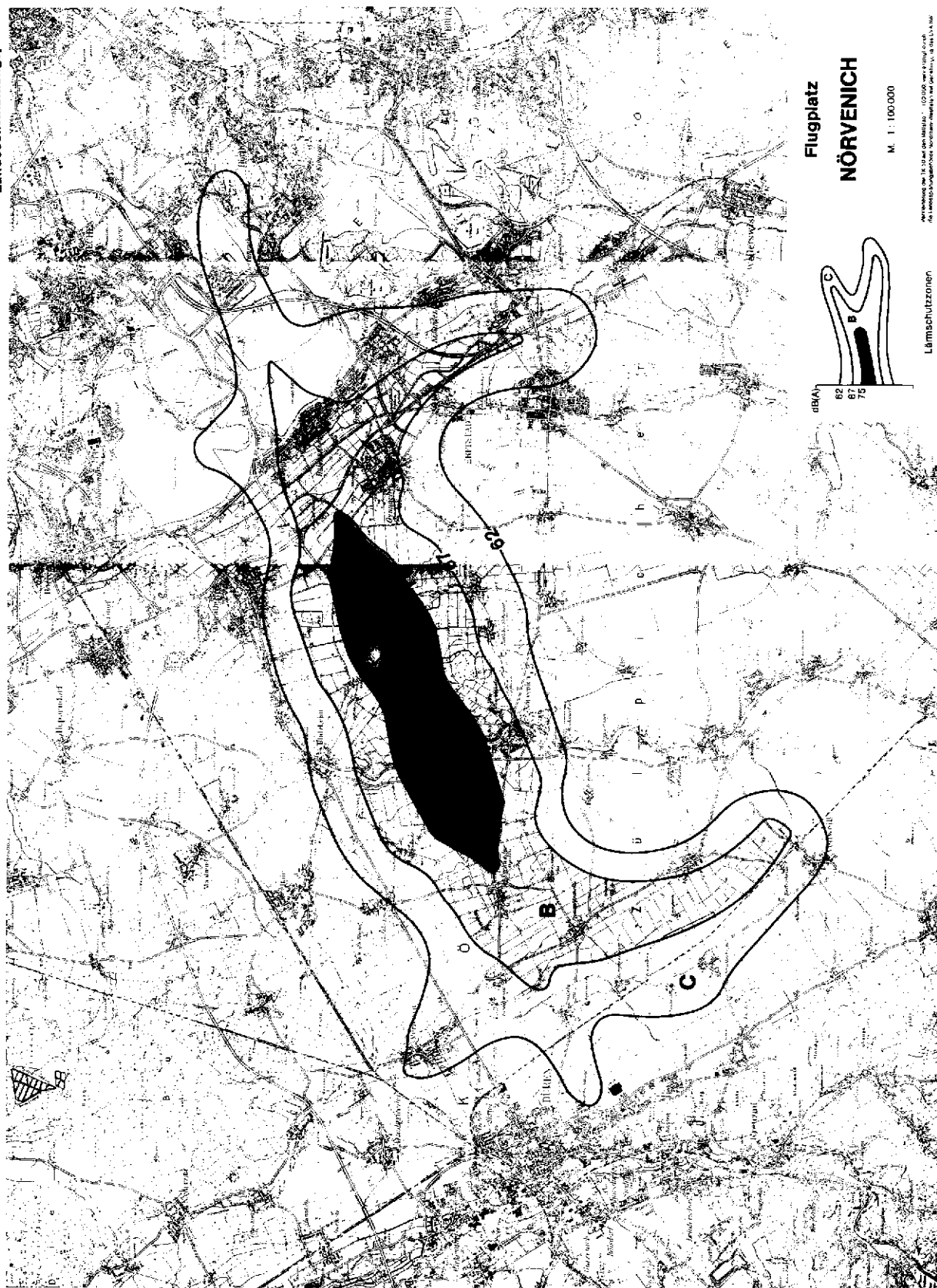
MÜNSTER/OSNABRÜCK

M 1:100 000

Lärmschutzzonen

Verordnung vom 17. 01. 1984, Nr. 100/84, Lärmschutzzonen
des Landes Nordrhein-Westfalen, Stand 01.01.1984, Nr. 100/84

B5





**Anlage 1
zum Erläuterungsbericht
des Landesentwicklungsplanes IV
vom 8. 2. 1980**

**Räumliche Teilabschnitte
gemäß Punkt 2.5
des Erläuterungsberichtes**

Erster räumlicher Teilabschnitt

Flugplatz

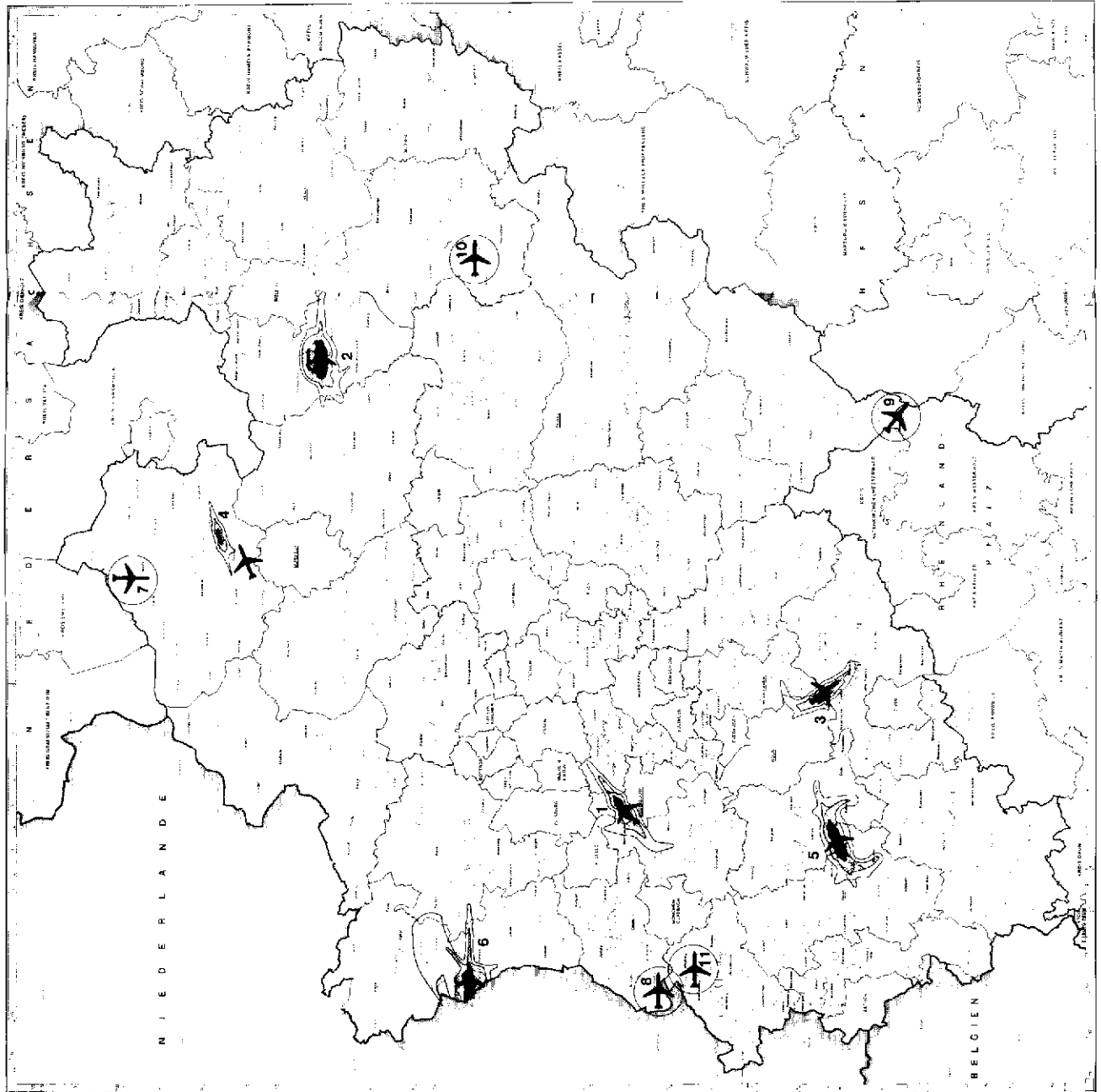
- 1 Düsseldorf
- 2 Gütersloh
- 3 Köln/Bonn
- 4 Münster/Osnabrück
- 5 Nürnberg
- 6 Saarbrücken



Weitere räumliche Teilabschnitte

**Fugplatz
zur Zeit nach ohne Lärmschutzgebiet**

- 7 Hopster
8 Brüggan
9 Siegerland
10 Paderborn/Lippstadt
11 Wildenrath



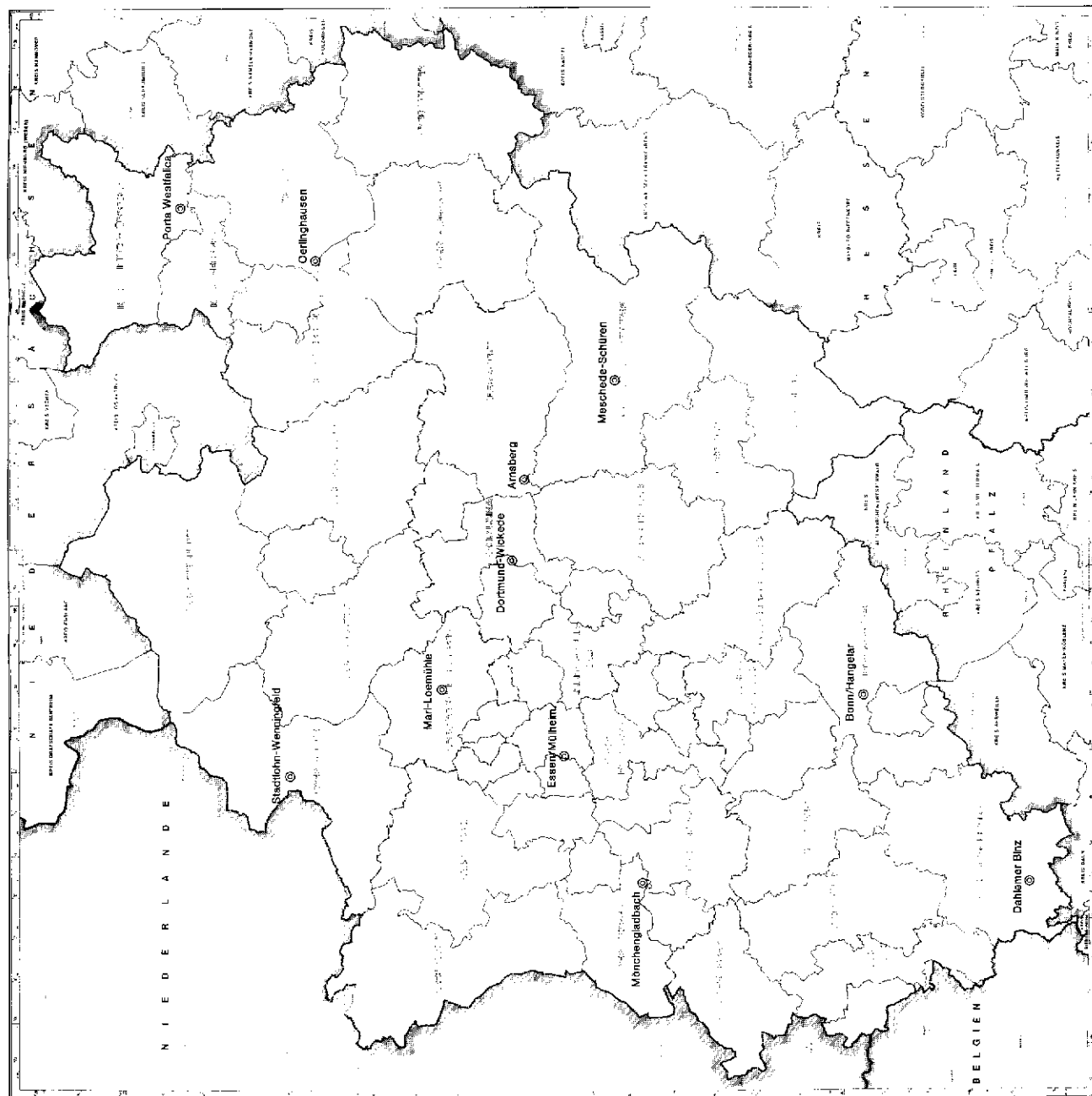
Maßstab: 1 : 1 000 000
Gebietsstand: 1.7.1976

[illegible]

B 8

Anlage 2
zum Erläuterungsbericht
des Landesentwicklungsplanes IV
vom 8. 2. 1980

© Schwerpunktflyplätze
für die Allgemeine Luftfahrt
gemäß Punkt 2. 2
des Erläuterungsberichtes



Maßstab 1 : 1.000.000
Gebietsstand 17.1976

Verarbeitet von: Landesplanung
Gezeichnet von: Landesplanung
Geprüft von: Landesplanung