



Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

Ausgabe: [GV. NRW. 1998 Nr. 36](#)

Seite: 512

Bekanntmachung des Landesentwicklungsplanes Schutz vor Fluglärm

230

Bekanntmachung des Landesentwicklungsplanes Schutz vor Fluglärm

Vom 17. August 1998

Die bereinigte Neufassung des Landesentwicklungsplanes Schutz vor Fluglärm wird hiermit gemäß § 13 Abs. 4 Landesplanungsgesetz (LPIG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juni 1994 (GV. NW. S. 474) bekanntgemacht. Die bereinigte Fassung des Landesentwicklungsplanes Schutz vor Fluglärm wird beim Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft (Landesplanungsbehörde) in Düsseldorf, bei den Bezirksregierungen (Bezirksplanungsbehörden) sowie bei den Kreisen und Gemeinden auf deren Bereich sich die Darstellungen erstrecken, zur Einsicht für jedermann niedergelegt.

Gleichzeitig wird die Bekanntmachung vom 8.2.1980 (MBI. NW. 1980 S. 518) hiermit aufgehoben.

Düsseldorf, den 17. August 1998

Die Ministerin für Umwelt,
Raumordnung und Landwirtschaft
des Landes Nordrhein-Westfalen
-Landesplanungsbehörde-

Bärbel H ö h n

Landesentwicklungsplan Schutz vor Fluglärm

Textliche Darstellungen

I. Zone A

I.1 Regionalplanung

Im Gebietsentwicklungsplan dürfen Allgemeine Siedlungsbereiche sowie Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen nur dargestellt werden, wenn sie bereits in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen festgesetzt sind oder Baurechte im Sinne von § 34 Abs. 1 und 2 BauGB bestehen.

Darüber hinaus dürfen Allgemeine Siedlungsbereiche nur dargestellt, wenn der Bereich in der Bauleitplanung nur für gewerbliche Bauflächen genutzt wird oder werden soll.

I.2 Bauleitplanung und Satzungen

In 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. 4 Nrn. 1 und 2 BauGB sind zulässig.

Satzungen nach § 34 Abs. 4 Nr. 3 und § 35 Abs. 6 sind unzulässig.

II. Zone B

II.1 Regionalplanung

Im Gebietsentwicklungsplan dürfen Allgemeine Siedlungsbereiche sowie Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen grundsätzlich nur dargestellt werden, wenn sie bereits in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen festgesetzt sind oder wenn Baurechte im Sinne von § 34 Abs. 1 und 2 BauGB bestehen.

Darüber hinaus dürfen Allgemeine Siedlungsbereiche nur dargestellt werden, wenn der Bereich in der Bauleitplanung nur für gewerbliche Bauflächen genutzt wird oder werden soll.

Zur Abrundung eines Allgemeinen Siedlungsbereiches darf die Darstellung ausnahmsweise über das nach Satz 1 zulässige Maß hinausgehen, soweit in der Bauleitplanung Wohngebäude allgemein zulässig sein sollen.

II.2 Bauleitplanung und Satzungen

In 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. 4 Nrn. 1 und 2 BauGB sind zulässig.

Satzungen nach § 34 Abs. 4 Nr. 3 und § 35 Abs. 6 BauGB sind unzulässig.

In 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 BauGB 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 Allgemeinen Siedlungsbereichen sowie Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen im Rahmen der Abwägung besonders zu beachten, daß langfristig von einer erheblichen Lärmbelastung auszugehen ist.

III.2 Bauleitplanung und Satzungen

In 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 BauGB für einen angemessenen baulichen Schallschutz zu treffen.

Satzungen nach § 34 Abs. 4 Nrn. 1 und 2 BauGB sind zulässig.

Satzungen nach § 34 Abs. 4 Nr. 3 und § 35 Abs. 6 BauGB sind in der Regel unzulässig.

Zeichnerische Darstellungen

Die Karten sind nur in der gedruckten Ausgabe des Gesetz- und Verordnungsblattes

Nummer 36 abgedruckt.

Erläuterungsbericht

1. Rechtsgrundlagen

Landesentwicklungspläne legen gemäß § 13 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes (LPIG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juni 1994 (GV. NW. S. 474) auf der Grundlage des Ge-

setzes zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm/LEPro) vom 5. Oktober 1989 (GV. NW. S. 485) die für die Gesamtentwicklung des Landes bedeutsamen Ziele der Raumordnung fest. Nach § 7 (1) Satz 1 des Raumordnungsgesetzes (ROG) vom 18. August 1997 (BGBl. I. S. 2081) müssen sie die Grundsätze der Raumordnung (§ 2 ROG) konkretisieren.

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

Der LEP Schutz vor Fluglärm ist wie der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) Teil einer umfassenden Konzeption zur Entwicklung des Landes. Die Ziele des LEP Schutz vor Fluglärm stehen daher gleichrangig neben denen des LEP NRW.

2. Inhalt und Aufgabenstellung des LEP Schutz vor Fluglärm

2.1 Koordinierungsbedarf in Lärmschutzgebieten

Der LEP Schutz vor Fluglärm legt gemäß § 28 Abs. 4 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 sind.

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 LEP Schutz vor Fluglärm 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 Schutz vor Fluglärm betreffen die Gebietsentwicklungsplanung und die Bauleitplanung. Gleichwohl werden die zeichnerischen und textlichen Darstellungen des LEP Schutz vor Fluglärm auch bei der Ausgestaltung von Fördermodalitäten des Landes in den Lärmschutzgebieten herangezogen.

2.2 Vom LEP Schutz vor Fluglärm 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.

Die vom Flugplatzbetrieb auf den regionalpolitisch bedeutsamen Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen ausgehenden Lärmimmissionen bedingen hier ebenfalls einen entsprechenden Koordinationsbedarf zwischen der langfristigen Entwicklung des Flugverkehrs und der Siedlungsstruktur und somit eine Einbeziehung in den LEP Schutz vor Fluglärm.

2.3 Luftverkehrskonzeption des Landes

Bei der Abgrenzung von Lärmschutzgebieten an den zivilen Flugplätzen 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 Schutz vor Fluglärm entspricht damit der geltenden Luftverkehrskonzeption des Landes, die Zielvorstellungen für die Zahl und Struktur der Flugplätze für die verkehrspolitisch für notwendig erachteten Ausbaumaßnahmen sowie flugsicherungstechnische Grenzen der flugbetrieblichen Nutzung enthält. Soweit die Luftverkehrskonzeption des Landes für den LEP Schutz vor Fluglärm relevant ist, geht sie von folgendem Flugplatzsystem aus:

1. Drei internationale Verkehrsflughäfen

Düsseldorf

Köln/Bonn

Münster/Osnabrück

2. Fünf regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze

Paderborn/Lippstadt

Siegerland

Dortmund

Mönchengladbach

Essen/Mülheim

Die Flugplätze Essen/Mülheim und Mönchengladbach dienen der Entlastung des Verkehrsflughafens Düsseldorf im Bereich des Geschäftsreise- und des Regionalluftverkehrs.

3. Acht Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr

Bonn/Hangelar

Marl-Loemühle

Porta Westfalica

Stadtlohn-Wenningfeld

Meschede-Schüren Die Verkehrslandeplätze Dahlemer Binz und Oerlinghausen sind Schwerpunkthafen für den Segelflugsport.

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).

Grundlegende Änderungen in bezug auf den Ausbau der Start- und Landebahnssysteme oder den Flugbetrieb eines zivilen Flugplatzes können nur nach neuen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren realisiert werden; soweit für den Flugplatz ein Bauschutzbereich festgesetzt ist, ist ein Planfeststellungsverfahren eine weitere Voraussetzung. 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 NRW und der LEP Schutz vor Fluglärm enthalten die entscheidenden landesplanerischen Ziele für dieses Beteiligungsverfahren.

Durch die langfristige Orientierung des LEP Schutz vor Fluglärm ist sichergestellt, daß bei den zivilen Flugplätzen eine Vergrößerung der dargestellten Lärmschutzgebiete nicht zu erwarten ist. Der LEP Schutz vor Fluglärm gibt insofern den Planungsträgern die notwendige Sicherheit für ihre langfristigen siedlungsstrukturellen Planungen.

Bei Militärflugplätzen ist nach dem Luftverkehrsgesetz den besonderen militärischen Notwendigkeiten Rechnung zu tragen. Neufestsetzungen der Lärmschutzbereiche nach dem Fluglärmgesetz infolge Änderung in der Anlage oder im Betrieb der Militärflugplätze machen Fortschreibungen der Lärmschutzgebiete des LEP Schutz vor Fluglärm erforderlich. Dennoch ist bereits durch die Einbeziehung der Militärflugplätze in den LEP Schutz vor Fluglärm und die damit sichtbaren Auswirkungen des Flugbetriebes auf die Entwicklung der Siedlungsstruktur eine neue wesentliche Argumentationshilfe für eine Optimierung des militärischen Flugbetriebes im Hinblick auf eine Minimierung der Lärmbelästigung der Bevölkerung entstanden.

3. Fluglärmgesetz und LEP Schutz vor Fluglärm

3.1 Fluglärmgesetz

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) 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 Fluglärmgesetz 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 Fluglärmgesetz 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 bzw. bereits wieder aufgehoben

Düsseldorf März 1974

Nörvenich Oktober 1974/ November 1982/Mai 1996

Gütersloh Juni 1975/Juni 1981 (aufgehoben Juni 1994)

Köln/Bonn Dezember 1975

Hopsten Mai 1976/Juli 1980

Laarbruch April 1977/Dezember 1984

Brüggen Oktober 1979/ Juni 1986

Geilenkirchen Oktober 1982

Münster/Osnabrück März 1995

Paderborn-Lippstadt März 1995

3.2 Landesentwicklungsplan Schutz vor Fluglärm

Gemäß § 16 Fluglärmgesetz können die Länder weitergehende Vorschriften über Planungsmaßnahmen erlassen als das Fluglärmgesetz selbst vorsieht. Der LEP Schutz vor Fluglärm ist jedoch nicht unter diese Ermächtigung des Fluglärmgesetzes zu subsumieren. Es handelt sich bei die-

sem 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 Schutz vor Fluglärm 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 bedarf es, auch soweit dabei Sachbereiche in der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz des Bundes berührt werden, wegen des Querschnittcharakters der Landesplanung keiner zusätzlichen fachgesetzlichen Legitimation.

3.3 Lärmschutzgebiet gemäß LEP Schutz vor Fluglärm und Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmsgesetz

Die Abgrenzungen der Lärmschutzgebiete gemäß LEP Schutz vor Fluglärm werden vom Grundsatz her nach der in der Anlage zu § 3 des Fluglärmsgesetzes vorgeschriebenen Methode ermittelt. Der äquivalente Dauerschallpegel L_{eq} ist danach ein Mittelungswert, der aus den Parametern Maximalpegel, Dauer und Häufigkeit der Einzelschallpegel in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres berechnet wird. Das Lärmschutzgebiet gemäß LEP Schutz vor Fluglärm 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 Schutz vor Fluglärm 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.

Für die Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze sowie die regionalen Verkehrslandeplätze werden zunächst lediglich im Rahmen des LEP Schutz vor Fluglärm Lärmschutzgebiete festgelegt; nach dem Fluglärmsgesetz sind hier noch keine Festsetzungen erfolgt.

Dabei beruht die Berechnung der Lärmschutzzonen auf den gegenwärtig vorhandenen Start- und Landebahnsystemen.

Für die Abgrenzung der Lärmschutzzonen an Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen und an den regionalen Verkehrslandeplätzen ist eine Methode entwickelt worden, die der besonderen Störwirkung des Flugbetriebes der Allgemeinen Luftfahrt Rechnung trägt. Danach wurde bei der Berechnung der Mittelungswerte für die Lärmbelastung die trotz relativ geringer Maximalpegel besondere Störwirkung der kleinen Propellerflugzeuge durch gewichtsvariable Tonzuschläge zu den effektiven Maximalpegeln aufgefangen; die zeitliche Konzentration des Flugbetriebes der Allgemeinen Luftfahrt auf die beiden Wochenendtage wurde beim Parameter Häufigkeit der Flugbewegungen durch einen Überhöhungsfaktor berücksichtigt.

Im übrigen wurde beim Parameter Häufigkeit der Flugbewegungen in der Regel nicht auf den Istflugbetrieb abgestellt, sondern auf eine höhere Zahl von Flugbewegungen, die bei realistischer

Einschätzung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsaufkommens des Flugplatzes langfristig nicht ausgeschlossen werden kann, jedoch unterhalb der Obergrenze liegt, die nach der jeweils bestehenden Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz möglich ist. Die Berechnung der Lärmschutzzonen für den mit den Mitteln der Raumordnung und Landesplanung nicht auszuschließenden Maximalfall entspricht dem Vorsorgeprinzip des LEP Schutz vor Fluglärm, im Sinne eines vorbeugenden planerischen Umweltschutzes Konfliktsituationen zwischen den Auswirkungen des Luftverkehrs mit seinen Lärmimmissionen und der Entwicklung der lärmempfindlichen Siedlungsstruktur der Gemeinden zu vermeiden.

Bei der Berechnung der Lärmkurven für Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze und an den regionalen Verkehrslandeplätzen hat sich ergeben, daß die Lärmschutzzone A mit einem äquivalenten Dauerschallpegel über 75 dB (A) die Flugplatzgrenzen nicht überschreitet. Auf die Darstellung der Zone A im LEP Schutz vor Fluglärm wird hier deshalb verzichtet.

Die Tatsache, daß rd. 50% aller Flugbewegungen an diesen Flugplätzen auf Platzrundenflüge entfallen und davon eine spürbare Belästigung der unmittelbar unter der Platzrunde wohnenden Bevölkerung ausgehen kann, obwohl die Lärmintensität erheblich unterhalb eines Mittelungswertes von $L_{eq} = 62$ dB (A) liegt, wird nachrichtlich durch eine gepunktete Linie der Platzrundenführung im LEP Schutz vor Fluglärm kenntlich gemacht. Dabei ist zu beachten, daß eine Streuung der Flüge um die Ideallinie, die sich aus der Verbindung der Punkte ergeben würde, rechtlich zulässig und in der flugbetrieblichen Praxis unvermeidbar ist.

Der LEP Schutz vor Fluglärm dient nicht als Grundlage für eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen; er entfaltet keine luftrechtlichen, sondern ausschließlich planungsrechtliche Wirkungen. Festschreibungen oder zusätzliche Einschränkungen der bestehenden oder möglichen Flugbetriebskapazitäten sind nicht über eine Reduzierung der der Ermittlung der Lärmkurven im LEP Schutz vor Fluglärm zugrunde liegenden Prognosedaten möglich; dies kann nur auf der Grundlage von § 6 Luftverkehrsgesetz erfolgen.

Bei den Militärflugplätzen übernimmt der LEP Schutz vor Fluglärm bis zur Schutzzone B die durch Rechtsverordnung der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit festgelegten Bereichsabgrenzungen, so daß Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmgesetz und Lärmschutzgebiete gemäß LEP Schutz vor Fluglärm einschließlich der Zone B gleich sind. Anhand des Datenmaterials für diese Zone stellt der Bund dem Land die zusätzlich errechnete Schutzzone C für den LEP Schutz vor Fluglärm zur Verfügung.

Der Lärmschutzbereich nach dem Fluglärmgesetz am Militärflugplatz Gütersloh wurde im Juni 1994 aufgehoben. Da der Flugplatz jedoch als "Sleeping Air Base" von der NATO in Reserve gehalten wird, ist die Möglichkeit der Reaktivierung des Flugplatzes nicht auszuschließen.

Daraus ergab sich die landesplanerische Notwendigkeit,

- weiterhin den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu sichern,

und

- gleichzeitig die Kommune in die Lage zu versetzen, neue Ansatzpunkte für die Stadtentwicklung zu verfolgen.

Das Lärmschutzgebiet wurde daher für den Flugplatz Gütersloh neu festgesetzt.

4. Konkretisierung und Umsetzung der Darstellungen

4.1 Umsetzung der Darstellungen

Der LEP Schutz vor Fluglärm wendet sich mit seinen Darstellungen an die Regional- und Bauleitplanung. Die Ziele des LEP Schutz vor Fluglärm 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 Schutz vor Fluglärm zulässige Maß zurückzuführen.

Der LEP Schutz vor Fluglärm 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 Schutz vor Fluglärm bestehende Baurechte aufzuheben.

Im unbeplanten Innenbereich sind nach dem LEP Schutz vor Fluglärm Bebauungspläne und Satzungen unzulässig, die zu einer stärkeren Verdichtung der Bebauung führen. Es ist im Sinne der Zielsetzungen des LEP Schutz vor Fluglärm wünschenswert, daß die Gemeinden für den bisher unbeplanten Innenbereich (§ 34 Abs. 1 BauGB) Bebauungspläne aufstellen, um hier angesichts der gegenwärtigen und zukünftigen Lärmimmissionen eine städtebauliche Entwicklung und Ordnung sicherzustellen

Mit der in den LEP Schutz vor Fluglärm nachrichtlich übernommenen gepunkteten Linie der Platzrundenführung an regionalen Verkehrslandeplätzen und Schwerpunkt- Verkehrslandeplätzen ist wegen des unter $L_{eq}=62$ dB (A) liegenden Mittelungswertes -unabhängig von den dennoch vorliegenden Belästigungen- Planungsbeschränkungen oder ein besonderes Abwägungsgebot in der Regional- und Bauleitplanung nicht verbunden.

4.2 Verfahrensmäßige Hinweise

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

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

Sofern rechtsverbindliche Gebietsentwicklungspläne vorliegen, bedarf es bei der Umsetzung der Ziele des LEP Schutz vor Fluglärm einer Planänderung gemäß § 15 Abs. 4 Landesplanungsgesetz. Die Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele des LEP Schutz vor Fluglärm erfolgt im Rahmen des Verfahrens nach § 20 LPlG.

Für die Fälle bereits genehmigter Flächennutzungspläne kommt das Verfahren nach § 21 Abs. 1 LPlG in Betracht. Bei Flugplätzen, deren Lärmschutzgebiete erst bei einer Fortschreibung des LEP Schutz vor Fluglärm abgegrenzt werden, sind bei der Darstellung von Allgemeinen Siedlungsbereichen in den Gebietsentwicklungsplänen die Erfordernisse des Umweltschutzes gemäß

der §§ 1, 15 und 28 Abs. 4 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 Schutz vor Fluglärm durch den Gebietsentwicklungsplan umfaßt in Verbindung mit der 3. Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz (3. DVO vom 17. Januar 1995 -GV. NW. S. 144)

- die Darstellung der Lärmschutzgebiete mit den einzelnen Lärmschutzzonen im Maßstab 1: 50000 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. Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung, 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 Schutz vor Fluglärm vorgenommen werden.

Die nach den textlichen Darstellungen des LEP Schutz vor Fluglärm 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 Schutz vor Fluglärm 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 Allgemeine Siedlungsbereiche, soweit sie nicht in der Bauleitplanung nur für gewerbliche Bauflächen genutzt werden oder werden sollen, 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 BauGB führen zu zeichnerischen Darstellungen im Gebietsentwicklungsplan. Da hier die Ausnutzung bestehender Baurechte an sich den Intentionen des LEP Schutz vor Fluglärm zuwiderläuft, sollen die textlichen Darstellungen des Gebietsentwicklungsplanes auf den erforderlichen baulichen Schallschutz hinweisen.

4.42 Bauleitplanung

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

Der LEP Schutz vor Fluglärm 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.

Soweit in der Bauleitplanung Wohngebäude allgemein zulässig sein sollen, können in eng umgrenzten Ausnahmefällen auch Allgemeine Siedlungsbereiche 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 Allgemeiner Siedlungsbereiche. 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 wohnungsnaher 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 und Satzungen müssen Vorkehrungen über den erforderlichen baulichen Schallschutz enthalten. Es empfiehlt sich, die Vorschrift nach § 7 Fluglärmschutzgesetz sinngemäß anzuwenden (vgl. auch 4.62).

4.6 Lärmschutzzone C

4.61 Regionalplanung

Mit der Lärmschutzzone C grenzt der LEP Schutz vor Fluglärm eine dritte Zone ab, die das Fluglärmschutzgesetz 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) auszudehnen. Nur unter Einbeziehung auch dieses noch mit Lärmimmissionen belasteten Gebietes der Zone C kann der LEP Schutz vor Fluglärm 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 Fluglärmschutzgesetzes und auch nach Vorlage des Berichtes über den Vollzug des Fluglärmschutzgesetzes 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 Darstellung der Zone C und die für sie geltenden Zielsetzungen stellen somit eine wesentliche Planungshilfe für die vom LEP Schutz vor Fluglärm angesprochenen Planungsebenen dar.

Die textlichen Darstellungen des LEP Schutz vor Fluglärm sollen den von Lärmschutzgebieten betroffenen 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 Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) konkretisiert sind. Daher können Konflikte zwischen den Zielaussagen des LEP Schutz vor Fluglärm und des LEP NRW nicht auftreten.

Im Rahmen des besonderen Abwägungsgebotes gilt eine Darstellung neuer Allgemeiner Siedlungsbereiche 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.

-GV. NW. 1998 S. 512