



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 25.09.2017

Lärmschutzzonen an Flughäfen in Bayern

Ich frage die Staatsregierung:

1. An welchen bayerischen Flughäfen (zivil und militärisch) existieren rechtskräftige Lärmschutzzonen gemäß Fluglärmsgesetz?
2. Seit wann existieren diese Zonen und welchen Umfang haben sie jeweils (Angaben bitte getrennt nach Tag-Schutzzone 1 und 2 und Nacht-Schutzzone)?
3. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen seit Festlegung der Schutzzonen jeweils geändert?
4. Wurden diese Zonen seither überprüft und ggf. den neuen Gegebenheiten angepasst, wenn ja, inwiefern, wenn nein, wann ist eine Überprüfung welcher Zonen geplant?
5. An welchen bayerischen Flughäfen (zivil und militärisch) gibt es noch keine rechtskräftigen Lärmschutzzonen gemäß Fluglärmsgesetz und was sind die Gründe hierfür?
6. Welche Auswirkungen hat die Nichtfestlegung von Lärmschutzzonen nach Fluglärmsgesetz
 - a) auf die Bauleitplanung der betroffenen Kommunen und
 - b) auf mögliche Genehmigungen von Bauanträgen?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 07.11.2017

1. An welchen bayerischen Flughäfen (zivil und militärisch) existieren rechtskräftige Lärmschutzzonen gemäß Fluglärmsgesetz?

Für folgende Flughäfen hat die Staatsregierung Lärmschutzzonen nach dem Fluglärmsgesetz (FluLärmG) durch Verordnung festgesetzt:

Zivile Flughäfen:

- Verkehrsflughafen Memmingen
- Verkehrsflughafen Nürnberg

Militärische Flughäfen:

- Militärischer Flugplatz Neuburg an der Donau
- Militärischer Flugplatz Ingolstadt/Manching

2. Seit wann existieren diese Zonen und welchen Umfang haben sie jeweils (Angaben bitte getrennt nach Tag-Schutzzone 1 und 2 und Nacht-Schutzzone)?

Verkehrsflughafen Memmingen:

Die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Memmingen (FluLärmV MM) wurde am 06.11.2012 erlassen und ist am 01.12.2012 in Kraft getreten (GVBl. S. 535, BayRS 96-1-1-I).

Der Lärmschutzbereich gliedert sich in zwei Schutzzonen, die Tag-Schutzzone 1 und die Tag-Schutzzone 2. Eine Nacht-Schutzzone wurde nicht festgesetzt, da diese vollständig innerhalb des Flugplatzgeländes zu liegen käme.

Hinsichtlich des Umfangs der Lärmschutzzonen wird auf die im Internet veröffentlichte Übersichtskarte sowie die Detailkarten unter <https://www.stmi.bayern.de/vum/luft/fluglaerm/index.php> verwiesen.

Die Schutzzonen sind in einer Übersichtskarte im Maßstab 1:25.000 sowie in Detailkarten im Maßstab 1:5.000 dargestellt. Sie sind außerdem beim Vermessungsamt Memmingen, Bismarckstraße 1, 87700 Memmingen, zu jedermanns Einsicht während der Dienstzeit archivmäßig gesichert niedergelegt.

Verkehrsflughafen Nürnberg:

Die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Nürnberg (FluLärmV N) wurde am 09.09.2014 erlassen und ist am 01.10.2014 in Kraft getreten (GVBl. S. 382, BayRS 96-1-5-I).

Der Lärmschutzbereich gliedert sich in drei Schutzzonen, die Tag-Schutzzone 1, die Tag-Schutzzone 2 und die Nacht-Schutzzone.

Hinsichtlich des Umfangs der Lärmschutzzonen wird auf die im Internet veröffentlichte Übersichtskarte sowie die Detailkarten unter <https://www.stmi.bayern.de/vum/luft/fluglaerm/>

[index.php](#) verwiesen.

Die Schutzzonen sind in drei Übersichtskarten im Maßstab 1:50.000 sowie in Detailkarten im Maßstab 1:5.000 dargestellt. Sie sind außerdem beim Vermessungsamt Nürnberg, Innere Cramer-Klett-Straße 6, 90403 Nürnberg, zu jedermanns Einsicht während der Dienstzeit archivmäßig gesichert niedergelegt.

Militärischer Flugplatz Neuburg an der Donau:

Die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Neuburg (FluLärmV ND) wurde am 15.05.2013 erlassen und ist am 01.06.2013 in Kraft getreten (GVBl, S. 324, BayRS 96-1-3-W).

Der Lärmschutzbereich gliedert sich in drei Schutzzonen, die Tag-Schutzzone 1, die Tag-Schutzzone 2 und die Nacht-Schutzzone.

Hinsichtlich des Umfangs der Lärmschutzzonen wird auf die im Internet veröffentlichte Übersichtskarte sowie die Detailkarten unter <https://www.stmi.bayern.de/vum/luft/fluglaerm/index.php> verwiesen.

Die Schutzzonen sind in drei Übersichtskarten im Maßstab 1:50.000 sowie in Detailkarten im Maßstab 1:5.000 dargestellt. Sie sind außerdem beim Vermessungsamt Ingolstadt, Rechbergstraße 8, 85049 Ingolstadt, zu jedermanns Einsicht während der Dienstzeit archivmäßig gesichert niedergelegt.

Militärischer Flugplatz Ingolstadt/Manching:

Die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Ingolstadt/Manching (FluLärmV IN) wurde am 25.02.2014 erlassen und ist am 01.04.2014 in Kraft getreten (GVBl, S. 72, BayRS 96-1-4-I).

Der Lärmschutzbereich gliedert sich in drei Schutzzonen, die Tag-Schutzzone 1, die Tag-Schutzzone 2 und die Nacht-Schutzzone.

Hinsichtlich des Umfangs der Lärmschutzzonen wird auf die im Internet veröffentlichte Übersichtskarte sowie die Detailkarten unter <https://www.stmi.bayern.de/vum/luft/fluglaerm/index.php> verwiesen.

Die Schutzzonen sind in drei Übersichtskarten im Maßstab 1:50.000 sowie in Detailkarten im Maßstab 1:5.000 dargestellt. Sie sind außerdem beim Vermessungsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Kellerstraße 6, 85276 Pfaffenhofen a. d. Ilm, zu jedermanns Einsicht während der Dienstzeit archivmäßig gesichert niedergelegt.

3. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen seit Festlegung der Schutzzonen jeweils geändert?

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Flugbewegungen an den Flughäfen Memmingen und Nürnberg:

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016
Starts und Landungen am Flughafen Memmingen insgesamt (in 1000)	10,4	8,5	8,5	10,1	9,8
Starts und Landungen am Flughafen Nürnberg insgesamt (in 1000)	49,6	47,3	42,6	41,4	41,8

Quelle: Statistisches Bundesamt Fachserie 8 Reihe 6.1, www.destatis.de

In der amtlichen Luftverkehrsstatistik werden keine Daten für die militärischen Flugplätze ausgewiesen.

Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche erfolgt aufgrund eines durch Bundesverordnung festgelegten Verfahrens (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen – 1. FlugLSV). Demnach ist der Berechnung des Lärmschutzbereichs nicht das aktuelle Verkehrsaufkommen, sondern der voraussehbare Flugbetrieb, z. B. die Flugbewegungen und Flugstrecken, in einem Prognosejahr zugrunde zu legen.

Gem. § 2 Abs. 2 Satz 1 i. V. m. § 2 Abs. 1 Satz 1 1. FlugLSV erteilen der Halter des Flugplatzes und die mit der Flugsicherung Beauftragten der zuständigen Behörde, d. h. das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) auf Anforderung die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Auskünfte und legen entsprechende Daten vor. Für die festgesetzten Lärmschutzbereiche (zivile und militärische Flughäfen) hat das StMI gemäß § 2 Abs. 2 1. FlugLSV als Prognosejahr das Jahr 2020 festgelegt.

4. Wurden diese Zonen seither überprüft und ggf. den neuen Gegebenheiten angepasst, wenn ja, inwiefern, wenn nein, wann ist eine Überprüfung welcher Zonen geplant?

Gem. § 4 Satz 1 FluLärmG ist spätestens nach Ablauf von zehn Jahren seit Festsetzung des Lärmschutzbereichs zu prüfen, ob sich die Lärmbelastung wesentlich verändert hat oder innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich wesentlich verändern wird. Für die festgesetzten Lärmschutzbereiche ergibt sich daher aus dem Gesetz eine Pflicht zur Überprüfung bezogen auf den jeweiligen Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Das heißt für den Verkehrsflughafen Memmingen wäre eine Überprüfung im Jahr 2022, für den Verkehrsflughafen Nürnberg im Jahr 2024, für den militärischen Flugplatz Neuburg an der Donau im Jahr 2023 und für den militärischen Flugplatz Ingolstadt/Manching im Jahr 2024 vorgesehen.

Nichtsdestotrotz überprüft das StMI anlassbezogen, ob durch eine Veränderung der Flugbewegungen die festgesetzten Lärmschutzbereiche vergrößert beziehungsweise verkleinert werden müssen. Beispielsweise wurden die vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Zahlen zu den Starts und Landungen an den Flughäfen Memmingen und Nürnberg (siehe zu 3.) ausgewertet. Ferner werden Erkenntnisse aus den Fluglärmmmissionen für die zivilen und militärischen Flugplätze herangezogen.

Für den Verkehrsflughafen Nürnberg und die militärischen Plätze sind derzeit keine Anpassungen des Lärmschutzbereichs veranlasst.

Für den Verkehrsflughafen Memmingen findet derzeit auf Grundlage des vom Bundesverwaltungsgericht (Beschluss vom 06.04.2017) bestätigten Planfeststellungsbeschlusses ein Abstimmungsprozess bezüglich einer Novellierung des festgesetzten Lärmschutzbereichs statt.

5. An welchen bayerischen Flughäfen (zivil und militärisch) gibt es noch keine rechtskräftigen Lärmschutzzonen gemäß Fluglärmschutzgesetz und was sind die Gründe hierfür?

An folgenden bayerischen Flughäfen (zivil) im Sinne von § 4 Abs. 1 FluLärmG wurden noch keine Lärmschutzbereiche festgesetzt:

Flughafen München:

Gemäß § 4 Abs. 3 FluLärmG soll für einen baulich wesentlich erweiterten Flugplatz der Lärmschutzbereich festgesetzt werden, sobald die Planfeststellung erteilt ist. Das Wort „soll“ ist als eingeschränktes Ermessen im Rahmen der Gesetzesvorgabe dahin gehend zu verstehen, dass die Festsetzung des Lärmschutzbereichs flexibel gehandhabt werden kann. In atypischen Fällen ist es daher auch zulässig, die Festsetzung erst zu einem Zeitpunkt vorzunehmen, der deutlich nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses liegt. Die Situation in München ist im Vergleich zu anderen Flughäfen ein atypischer Sonderfall: Hier wurde ein Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung eines Flughafens eingeleitet, der Planfeststellungsbeschluss ist nach diversen Klageverfahren bestandskräftig und die Entscheidung zum Bau ist noch nicht getroffen.

Flughafen Augsburg:

Auf Nachfrage im April dieses Jahres beim Luftamt Südbayern ist eine Festsetzung der Lärmschutzzonen am Flughafen Augsburg mit dem derzeitigen Flugbetrieb nicht angebracht. Nach Auswertung der Verkehrszahlen durch das Statistische Bundesamt gab es, wie bereits in den Vorjahren, im Jahr 2016 keinen Linienflug- und keinen Pauschalreiseverkehr i. S. d. § 4 Abs. 1 Nr. 2 FluLärmG am Verkehrslandeplatz Augsburg.

Ebenso fanden im Jahr 2016 keine relevanten Ereignisse in Augsburg statt, die aus Sicht des StMI für eine Festsetzung nach § 4 Abs. 8 FluLärmG sprechen würden.

An folgendem bayerischen Militärflugplatz im Sinne von § 4 Abs. 1 FluLärmG wurde noch kein Lärmschutzbereich festgesetzt:

Militärischer Flugplatz Lechfeld:

Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche am militärischen Flugplatz Lechfeld wurde ausgesetzt, weil die bisher von der Bundeswehr vorgelegten Daten die noch abzuwartende Entscheidung des Bundesministeriums der Verteidigung bezüglich einer Stationierung von Flugzeugen des Typs A400M noch nicht berücksichtigen und damit der künftige Flugbetrieb noch nicht genau genug prognostiziert werden kann.

6. Welche Auswirkungen hat die Nichtfestlegung von Lärmschutzzonen nach Fluglärmgesetz**a) auf die Bauleitplanung der betroffenen Kommunen und****b) auf mögliche Genehmigungen von Bauanträgen?**

Das Verfahren der Bauleitplanung ist in den §§ 1–13b des Baugesetzbuchs (BauGB) geregelt. Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes sind insbesondere die Ziele der Raumordnung zu beachten (§ 1 Abs. 4 BauGB).

Nach derzeitigem Landesentwicklungsprogramm (LEP) gilt für die noch nicht festgesetzten Flugplätze das Ziel B V 6.4.1 aus der Anlage der Verordnung über das LEP Bayern vom 08.08.2006 (GvBl. S. 471, BayRS 230-1-5-W), geändert durch Verordnung vom 22.12.2009 (GVBl. S. 650), bis zur Festsetzung eines Lärmschutzbereichs für den jeweiligen Flugplatz nach § 4 FluLärmG fort.

Daher sind in den von den Landesplanungsverbänden aufgestellten Regionalplänen, die die Ziele der Raumordnung umsetzen, Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung ausgewiesen. Diese müssen im Rahmen der Bauleitplanung von den Gemeinden und bei dem Baugenehmigungsverfahren berücksichtigt werden.