



Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Ursula Heinen-Esser
23.11.18
Seite 1 von 5

Aktenzeichen V-5-1121.4-Moh
bei Antwort bitte angeben

Fr. Möllerherm
Telefon 0211 4566-579
Telefax 0211 4566-388
poststelle@mulnv.nrw.de

Kleine Anfrage 1646 des Abgeordneten Hartmut Ganzke der Fraktion der SPD "Umsetzung des §47d Abs. 2 BImSchG auf den Ballungsraum Unna", LT-Drs. 17/4046

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

namens der Landesregierung beantworte ich die Kleine Anfrage 1646 im Einvernehmen mit dem Minister für Verkehr wie folgt:

Vorbemerkung der Landesregierung

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie hat zum Ziel, ein gemeinsames Konzept festzulegen, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern. Maßnahmen hierfür sind u.a. die Lärmkartierung, die Information der Öffentlichkeit, die Lärmaktionsplanung und der Schutz ruhiger Gebiete.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde mit den §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt.

In Nordrhein-Westfalen sind für die Umsetzung der o.g. Vorschriften des BImSchG (Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung) die Städte und Gemeinden zuständig. Diese werden bei der Berechnung der Lärmkarten

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Schwannstr. 3
40476 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@mulnv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
Haltestelle Kennedydamm oder
Buslinie 721 (Flughafen) und 722
(Messe) Haltestelle Frankenplatz



durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) unterstützt.

Seite 2 von 5

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind Großflughäfen ab einer Größe von über 50.000 Starts und Landungen pro Jahr zu kartieren. Hierzu zählen die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn. Zudem sind sonstige Flugplätze innerhalb von Ballungsräumen (> 100.000 Einwohner) zu kartieren, soweit sie erheblichen Umgebungslärm hervorrufen. Die auf der Kartierung beruhenden Lärmaktionspläne enthalten Maßnahmen, die kurz- oder mittelfristig oder auch über einen langen Zeitraum umgesetzt werden. Diese Maßnahmen sind nach den spezialgesetzlichen Rechtsgrundlagen umzusetzen.

1. Sind der Landesregierung die widersprüchlichen Rechtspositionen der beteiligten Städte Unna, Dortmund sowie des Landesamtes für Umwelt bekannt, die sich allesamt für unzuständig erklären?

Der Anwendungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet die Ballungsräume von den „Nicht“-Ballungsräumen. Bei Dortmund handelt es sich um einen Ballungsraum, der neben den Hauptlärmquellen auch die sonstigen lärmrelevanten Quellen wie z.B. den Flughafen Dortmund im Stadtgebiet zu betrachten hat. Die Stadt Unna ist gemäß § 47b Ziff. 2 BImSchG kein Ballungsraum und damit nicht zu einer Kartierung des Flughafens und diesbezüglicher Lärmaktionsplanung verpflichtet.

Das LANUV unterstützt die Städte und Gemeinden bei ihren Aufgaben und ist weder zur Kartierung noch zur Lärmaktionsplanung verpflichtet.

Widersprüchliche Rechtspositionen werden somit nicht gesehen. Vielmehr ergeben sich die dargestellten Zuständigkeiten aus den §§ 47 c und d BImSchG in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der 34. BImSchV.



2. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass der § 47a (Anwendungsbereich) der o.g. Norm eine Verbindlichkeit des Gesetzes für alle von Umgebungslärm betroffenen Menschen im Bundesgebiet darstellt und sich somit ein Rechtsanspruch der von Fluglärm betroffenen Bürger auch in Unna auf Lärminderungsmaßnahmen und regelmäßige Lärmaktionsplanungen ergibt?

Die Norm des § 47d BImSchG ist insoweit verbindlich, als die zuständigen Behörden verpflichtet sind, für die in der Norm genannten Gebiete Lärmaktionspläne aufzustellen, auch dann, wenn ein Rechtsanspruch eines Drittbetroffenen von den Gerichten verneint werden sollte. Andere Behörden sind an die Inhalte der Lärmaktionspläne grundsätzlich gebunden.

Es ist jedoch umstritten, inwieweit Drittbetroffene einen Rechtsanspruch auf Aufstellung eines Lärmaktionsplans haben und diesen einklagen können. Diese Frage wurde von der Rechtsprechung bislang noch nicht abschließend geklärt. Anders als bei der Luftreinhalteplanung geht es bei der Lärmaktionsplanung nicht um die Einhaltung gesetzlich festgelegter, gesundheitsschützender Grenzwerte, sondern um die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Lärminderungskonzeptes, das auf eine Verbesserung der gesamten Umweltqualität gerichtet ist.

3. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass die bisherige Genehmigungspraxis für den Ausbau und die Betriebszeitenerweiterung des Flughafens Dortmund aufgrund der fehlenden Bewertung der Auswirkung von Flug-Umgebungslärm nach EG-Umgebungslärmrichtlinie und Bundes-Immissionsschutzgesetz auf das Gebiet der Kreisstadt Unna rechtlich unzureichend war und ist?



Gemäß § 2 Nr. 1 LuftfahrtZustVO NRW i.V.m. § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG ist die Bezirksregierung Münster für die Genehmigung des Betriebes am Flughafen Dortmund zuständig. Grundlage für die Abwägung und Entscheidung über den Antrag auf Erweiterung der Betriebszeiten waren umfangreiche Gutachten, die insbesondere auf den gesetzlichen Vorgaben des Fluglärmgesetzes (FluglärmG) aufgebaut waren. Lärmaktionspläne sind gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG im Rahmen fachplanerischer Abwägungen zu berücksichtigen, soweit sie vorliegen. Zudem sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 14 FluglärmG die jeweils anwendbaren Werte aus § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten.

4. Unter §47d Abs. 2 BImSchG sind „sämtliche Ballungsräume“ subsumiert. Was konkret unternimmt die Landesregierung, für die Durchführung einer Lärmaktionsplanung des vom Fluglärm (durch den Flughafen Dortmund) betroffenen Ballungsraum Unna gem. § 47d – Abs.2 Bundes-Immissionsschutzgesetz?

Ballungsräume sind unter § 47b Ziff. 2 BImSchG definiert. Unna ist in diesem Sinne kein Ballungsraum. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Obwohl es in der näheren Umgebung zu Dortmund bereits Flughäfen ohne bestehende Nachtrestriktionen gegeben hätte, wurde seitens der Landesregierung die Ausweitung der Betriebszeiten des Flughafens Dortmund beschlossen. Gibt es seitens der Landesregierung Pläne bzw. Maßnahmen (falls ja welche), die zu einer gerechteren Lastenverteilung der Lärmbelastigung durch den Flugverkehr führen?



Eine Verteilung der Lasten durch den Flugverkehr mithilfe einer Steuerung der Flugbewegungen durch die Landesregierung ist nicht möglich. Für dirigistische Vorgaben zur Verkehrslenkung fehlt es nicht nur an einer Rechtsgrundlage, vielmehr stünde ein entsprechendes Vorgehen im Widerspruch zu den EU-rechtlichen Vorgaben betreffend die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes. Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften sind hiernach selbständig am Markt operierende Wirtschaftssubjekte. Den Luftverkehrsgesellschaften steht daher die Auswahl der von ihnen angesteuerten Destinationen frei.

Seite 5 von 5

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, reading "Ursula H-Esser".

Ursula Heinen-Esser