

Verordnungsentwurf

der Staatsregierung

Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen München (Fluglärmschutzverordnung München MUC – FluLärmV MUC)

A) Problem

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) (FluLärmG) sieht in § 4 Abs. 2 Satz 1 vor, dass für bestimmte Flugplätze Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnung der jeweiligen Landesregierung festzusetzen sind. Der Verkehrsflughafen München fällt in diesen Anwendungsbereich. Da nach § 2 Abs. 1 FluLärmG für nach dem 7. Juni 2007 wesentlich baulich erweiterte Flughäfen andere Werte für die Dauerschallpegel in den Schutzzonen gelten als für bestehende Flughäfen, war zunächst die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom 5. Juli 2011 für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer dritten Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen – 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München (98. ÄPFB) – abzuwarten. In der Folge kam es zu weiteren Verzögerungen, weil unklar war, ob am Flughafen München im Prognosezeitraum einer Lärmschutzverordnung auf den Dreibahn-Flugbetrieb umgestellt werden würde, was für den Umgriff der Schutzzonen zu berücksichtigen wäre.

Unabhängig von dem festzusetzenden Lärmschutzbereich gilt für den passiven Schallschutz im Umfeld des Flughafens München das kombinierte Tag-/Nachtschutzgebiet, zuletzt geändert mit Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001.

Nach dem Urteil vom 30. Juli 2025 des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs steht nun fest, dass der 98. ÄPFB jedenfalls für den Prognosezeitraum, der in dieser Lärmschutzverordnung anzusetzen ist, Gültigkeit besitzt. Gleichzeitig ist eine Inbetriebnahme der 3. Start- und Landebahn und damit eine Umstellung auf einen Dreibahn-Flugbetrieb im Prognosezeitraum nicht zu erwarten.

B) Lösung

Der Lärmschutzbereich für den Flughafen München kann für den gesetzlich vorgeschriebenen Prognosezeitraum von 10 Jahren aufgrund des 98. ÄPFB mit den Werten für einen baulich erweiterten Flughafen auf Grundlage des aktuellen Zweibahn-Flugbetriebs festgesetzt werden.

C) Alternative

Keine, es besteht die bundesgesetzliche Verpflichtung zur Festsetzung eines Lärmschutzbereichs für den Flughafen München.

D) Kosten

Mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs ergeben sich die gesetzlich normierten Folgen aus dem FluLärmG in Verbindung mit der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Danach gelten innerhalb der Schutzzonen Beschränkungen der baulichen Nutzung bis hin zum Bauverbot (§§ 5 und 6 FluLärmG). Dies kann Entschädigungsansprüche von Grundstückseigentümern unter den Voraussetzungen des § 8 FluLärmG nach sich ziehen. Innerhalb der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone können Grundstückseigentümer auch Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen haben (§ 9 FluLärmG). Sämtliche Ansprüche richten sich gemäß § 12 Abs. 1 FluLärmG gegen den Flughafen München. Die Höhe dieser Ansprüche richtet sich nach den konkreten örtlichen Gegebenheiten und ist von der individuellen Entscheidung der betroffenen Grundstückseigentümer abhängig. Sie lassen sich daher nicht beziffern.

Für den Vollzug dieser Ansprüche aus dem FluLärmG ist die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nach § 13 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV) vom 16. Juni 2015 (GVBl. S. 184) zuständig. Mit dem Erlass der Lärmschutzverordnung ergeben sich zwar keine neuen Aufgaben bei der Regierung von Oberbayern, allerdings ist von einem Zuwachs im Verwaltungsaufwand auszugehen, wenn Anspruchsinhaber nach §§ 8 und 9 FluLärmG ihre Ansprüche erstmals geltend machen. Anzahl der Antragstellungen und Aufwand der Verbescheidung richtet sich nach den konkreten örtlichen Gegebenheiten und ist auch von der individuellen Entscheidung der betroffenen Grundstückseigentümer abhängig. Sie lassen sich daher nicht beziffern.

96-1-9-B

**Verordnung
über die Festsetzung
des Lärmschutzbereichs für den
Verkehrsflughafen München
(Fluglärmschutzverordnung München MUC – FluLärmV MUC)**

vom ____ 2026

Auf Grund des § 4 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) verordnet die Bayerische Staatsregierung:

§ 1

Lärmschutzbereich

(1) ¹Für den Flughafen München wird außerhalb des Flugplatzgeländes ein Lärmschutzbereich nach § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festgesetzt. ²Die Begrenzungen der Schutzzonen des Lärmschutzbereichs bestimmen sich nach den ohne Glättungsverfahren verbundenen Kurvenpunkten gemäß Abs. 2.

(2) Es werden folgende Schutzzonen festgesetzt:

1. Tag-Schutzzone 1 nach Anlage 1,
2. Tag-Schutzzone 2 nach Anlage 2,
3. Nacht-Schutzzone nach Anlage 3.

(3) ¹Die nach den Abs. 1 und 2 bestimmten Schutzzonen sind in drei Übersichtskarten im Maßstab 1:50 000 (in verkleinerter Form als Anlagen 4 bis 6) sowie in Detailkarten im Maßstab 1:5 000 dargestellt. ²Die Karten sind Bestandteil dieser Verordnung. ³Sie sind beim Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Freising, Domberg 20, 85354 Freising zu jedermanns Einsicht während der Dienstzeit archivmäßig gesichert niedergelegt. ⁴Maßgeblich sind im Zweifel die Begrenzungen nach Abs. 1 Satz 2.

§ 2

Bauliche Anlagen

¹Liegt eine bauliche Anlage zu einem Teil in einer der Schutzzonen des § 1 Abs. 2, gilt diese als ganz in dieser Schutzzone gelegen. ²Liegt eine bauliche Anlage sowohl in der Tag-Schutzzone 1 als auch in der Tag-Schutzzone 2, gilt diese als ganz in der Tag-Schutzzone 1 gelegen.

§ 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am ...*[einzusetzen: Datum des Inkrafttretens]* in Kraft.

Begründung

A) Allgemeiner Teil

Die Rechtsverordnung dient der Festsetzung eines Lärmschutzbereichs in der Umgebung des Verkehrsflughafens München. Der Lärmschutzbereich ist gemäß § 4 Abs. 2 FluLärmG zwingend durch Rechtsverordnung der Staatsregierung festzusetzen.

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) (FluLärmG) sieht in § 4 Abs. 2 Satz 1 vor, dass für bestimmte Flugplätze Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnung der jeweiligen Landesregierung festzusetzen sind. Der Verkehrsflughafen München fällt in diesen Anwendungsbereich.

Bei der Festsetzung des Lärmschutzbereichs sind die bundesrechtlichen Vorgaben zu beachten. Der Lärmschutzbereich wurde nach § 3 FluLärmG in Verbindung mit der Anlage zu § 3 FluLärmG und der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen – 1. FlugLSV) vom 27. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2980), zuletzt geändert durch Art. 101 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), sowie den hierzu erlassenen technischen Regelwerken der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) und der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB), jeweils vom 19. November 2008 (BANz. Nr. 195a vom 23. Dezember 2008) ermittelt, berechnet und dargestellt. Der Prognosezeitraum beträgt nach § 4 Abs. 6 FluLärmG 10 Jahre.

Die Regierung von Oberbayern erließ am 5. Juli 2011 den Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer dritten Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen – 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München (im Folgenden: 98. ÄPFB), der seit dem 5. März 2016 bestandskräftig ist. Dieser Beschluss sieht wesentliche bauliche Veränderungen des Verkehrsflughafens München vor, die auch flugbetriebliche Änderungen nach sich ziehen. Nach dem Urteil vom 30. Juli 2025 des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs wird der 98. ÄPFB für den in dieser Lärmschutzverordnung anzusetzenden Prognosezeitraum bis 2033 weiterhin Gültigkeit besitzen.

Die Umsetzung dieses Plans erfolgte bisher allerdings noch nicht in dem Maße, dass es zu der geplanten Änderung des Flugbetriebs kam. Diese kann erst mit Realisierung der 3. Start- und Landebahn zur Umsetzung kommen. Da bis zum Ende des Prognosezeitraums im Jahr 2033 nicht mit der Inbetriebnahme der 3. Start- und Landebahn zu rechnen ist, konnte der Lärmschutzbereich prognostisch auf Grundlage des aktuellen Zweibahn-Flugbetriebs ermittelt und berechnet werden.

Nach § 4 Abs. 3 Satz 2 FluLärmG ist der Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen München aufgrund wesentlich baulicher Erweiterung nach 2017 im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 festzusetzen. Die Festsetzung ist auf der Grundlage der Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluLärmG vorzunehmen. Diese Werte liegen bei LAeq Tag = 60 dB(A) für die Tag-Schutzzone 1, bei LAeq Tag = 55 dB(A) für die Tag-Schutzzone 2 sowie bei LAeq Nacht = 50 dB(A) sowie L_Amax = 6 mal 53 dB(A) (Pegel im Rauminnern) für die Nacht-Schutzzone.

In diesem Sinne wurde 2023 das Verfahren zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs eingeleitet. Der Festsetzung zugrunde liegen eine von externen Experten erstellte Luftverkehrsprognose, Daten über den voraussehbaren Flugbetrieb, die von der Flugplatzhalterin gemäß § 11 Abs. 1 FluLärmG in Verbindung mit §§ 2, 3 der 1. FlugLSV ermittelt wurden sowie die von der Deutschen Flugsicherung GmbH übermittelten Daten zu den Flugverfahren und Flugstrecken. Sowohl die Luftverkehrsprognose als auch die hierauf aufbauenden Daten der Flugplatzhalterin wurden anschließend durch externe Experten qualitätsgesichert. Als Prognosejahr wurde das Jahr 2033 angesetzt. Darauf aufbauend erfolgte die Berechnung sowie die kartographische Darstellung des Lärmschutzbereichs nach § 4 der 1. FlugLSV.

Der festzusetzende Lärmschutzbereich besteht gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 FluLärmG aus zwei Schutzzeiten für den Tag und einer Schutzzeit für die Nacht.

Die mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen München verbundenen Konsequenzen ergeben sich aus dem FluLärmG in Verbindung mit der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV) vom 8. September 2009 (BGBl. I S. 2992): Innerhalb der Schutzzonen gelten Beschränkungen der baulichen Nutzung (§ 6 FluLärmG) bis hin zum Bauverbot (§ 5 FluLärmG), das nach den gesetzlichen Voraussetzungen einen Entschädigungsanspruch des Grundstückseigentümers nach sich ziehen kann (§ 8 FluLärmG). Innerhalb der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone können insbesondere Grundstückseigentümer Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen haben (§ 9 FluLärmG).

B) Zwingende Notwendigkeit einer normativen Regelung

Der Lärmschutzbereich ist gemäß § 4 Abs. 2 FluLärmG zwingend durch Rechtsverordnung der Staatsregierung festzusetzen.

C) Besonderer Teil

Zu § 1 Abs. 1

§ 1 Abs. 1 Satz 1 bezeichnet den Gegenstand der Verordnung. Gemäß § 2 Abs. 1 FluLärmG ist der Lärmschutzbereich außerhalb des Flugplatzgeländes festzusetzen.

Die räumlichen Begrenzungen der einzelnen Schutzzonen werden durch die verbundenen Kurvenpunkte gemäß § 1 Abs. 2 definiert. Satz 2 stellt klar, dass die Kurvenpunkte entsprechend den Vorgaben in Ziffer 8.2 der AzB ohne Glättungsverfahren, das heißt mit geraden Linien verbunden werden.

Zu § 1 Abs. 2

§ 1 Abs. 2 regelt den Umgriff und damit die Festsetzung der einzelnen Schutzzonen. Der Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen München setzt sich aus der Tag-Schutzzone 1, der Tag-Schutzzone 2 sowie der Nacht-Schutzzone zusammen.

Nach den Vorgaben des § 4 Abs. 4 der 1. FlugLSV sind die Ergebnisse der Berechnung in Form von Listen der Kurvenpunkte als Anlage 1 für die Tag-Schutzzone 1, als Anlage 2 für die Tag-Schutzzone 2 und als Anlage 3 für die Nacht-Schutzzone dargestellt. Die Kurvenpunkte werden gemäß Ziffer 8.5.3. der AzB im Universal Transverse Mercator (UTM) Koordinatensystem dargestellt. Dies führt auch zu einer besseren Übersichtlichkeit.

Zu § 1 Abs. 3

Entsprechend § 4 Abs. 4 der 1. FlugLSV sind die Ergebnisse der Berechnung zudem in Form von Karten dargestellt. Die Lärmschutzzonen sind rechtlich in erster Linie durch die in den Anlagen 1, 2 und 3 genannten Kurvenpunkte definiert. Im Zweifel sind die Anlagen 1, 2 und 3 maßgeblich. Sollte es also im Einzelfall zu Unterschieden zwischen den Kurvenpunkten und den Karten kommen, sind die auf Grundlage der Kurvenpunkte bestimmten Begrenzungen maßgeblich, die Kartendarstellungen der Anlagen 4 bis 6 haben insoweit nur Informationscharakter.

Die Kartendarstellung erfolgte im Wesentlichen nach den Empfehlungen in Abschnitt 8.5 der AzB in den Maßstäben 1:50 000 sowie 1:5 000. Aus praktischen Gründen sind lediglich die Übersichtskarten in verkleinerter Form und in schwarz-weißer Darstellung informatorisch der Verordnung als Anlagen 4, 5 und 6 beigelegt.

Gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 FluLärmG können Karten und Pläne, die Bestandteil der Rechtsverordnung sind, dadurch verkündet werden, dass sie bei einer Amtsstelle zu jedermanns Einsicht archivmäßig gesichert niedergelegt werden. Durch die Niederlegung der Karten beim Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Freising wird dies erfüllt. Die Karten können während der Dienstzeiten des Amtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Freising eingesehen werden.

Daneben ist vorgesehen, einen Zugang zu den Karten nach § 1 Abs. 3 dieser Verordnung über die Homepage des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zu ermöglichen.

Zu § 2

§ 2 stellt klar, wie damit umzugehen ist, wenn sich eine bauliche Anlage nur zum Teil in einer Schutzzone befindet bzw. zwei Schutzzonen schneidet. Mit dieser Regelung sind Aufwendungen für baulichen Schallschutz auch dann erstattungsfähig, wenn sich die bauliche Anlage nur zum Teil in der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone befindet. Es wird nicht an die Belegenheit des Grundstücks, sondern an die der baulichen Anlage selbst angeknüpft. Der Grund hierfür ist, dass andernfalls gegebenenfalls unverhältnismäßige Erstattungsansprüche zu Lasten des Flugplatzhalters entstehen würden, wenn nicht ein Teil der baulichen Anlage an sich, sondern lediglich ein Teil des Grundstücks innerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone liegt.

Mit dieser Regelung wird zudem sichergestellt, dass auch bei der Errichtung von baulichen Anlagen Schallschutzanforderungen erfüllt werden müssen, wenn die bauliche Anlage zum Teil innerhalb der Schutzzonen gelegen ist. Zudem gilt das Bauverbot nach § 5 FluLärmG, wenn die zu errichtende bauliche Anlage ganz oder zu einem Teil innerhalb der Schutzzonen gelegen wäre

Zu § 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.