

## Antwort

der Landesregierung  
auf die Kleine Anfrage 156  
des Abgeordneten Christoph Schulze  
fraktionslos  
Drucksache 6/362

Wortlaut der Kleinen Anfrage 156 vom 06.01.2015

### **Schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung (SVWE)**

Die Flughafengesellschaft FBB beruft sich bei ihrer Umsetzung des Schallschutzprogramms BER auf die Auflagen unter Abschnitt A II 5 „Lärm“ - des Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 in seiner derzeit gültigen Fassung auf Punkt 5.17, Ziffer 2 Zitat: „So weit die Kosten für die Schallschutzeinrichtung im Sinne der Auflagen 5.12 und 5.13 30 % des Verkehrswertes vom Grundstück und Gebäuden mit zu schützenden Räumen überschreiten und damit außerverhältnismäßig zum angestrebten Schutzzweck stehen, hat der Betroffene gegenüber den Trägern des Vorhabens einen Anspruch auf Entschädigung in Höhe von 30 % des oben genannten Verkehrswertes.“ Da steht nicht, dass die FBB entschädigen muss. Sie kann, der Bürger hat das Recht. Basierend auf dieser Regelung führt die Flughafengesellschaft in eigener Verantwortung eine sogenannte schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung durch. Dazu hat die Flughafengesellschaft die Leitlinie zur Verkehrswertermittlung selbst erarbeitet. Zahlreiche nicht dem Umfeld des Flughafens zuzuordnende Experten aus dem Grundstücksrecht und dem Ingenieurwesen haben sich mit dieser Leitlinie der Flughafengesellschaft zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung auseinandergesetzt und bestreiten die Rechtmäßigkeit der von der Flughafengesellschaft zur Grundlage der Verkehrswertermittlung gemachten Eckpunkte und Grundlagen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist die Leitlinie des Flughafens BER zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung mit der Landesregierung abgestimmt und von dieser genehmigt? Wenn ja, wann und in welchem Verfahren? Wenn nein, weshalb nicht?
2. Wie stellt sich die Landesregierung zu den Grundlagen und Eckpunkten der Leitlinien zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung der FBB? Trägt die Landesregierung die Eckpunkte und Grundlagen, was in Ansatz gebracht werden soll? Ja oder Nein?
3. Trifft es zu, dass die Fluglärmkommission diese Leitlinien nicht gebilligt hat und ablehnt? Falls Ja: Was waren bzw. sind die Gründe für diese Ablehnung?
4. Trifft es zu, dass diese Leitlinien zu Schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung (SVWE) im Dialogforum keine Zustimmung gefunden haben? Falls ja: Was waren bzw. sind die Gründe für diese Ablehnung?

5. Auf welcher Rechtsgrundlage beruht die Leitlinie zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung? Wer hat sie erarbeitet?
6. Wo steht im Planfeststellungs- oder im Planergänzungsbeschluss, dass der schallschutzbezogene Verkehrswert in Ansatz gebracht wird? D.h., dass Teile des Grundstücks in der Verkehrswertermittlung entgegen den eigentlichen DIN-Normen und dem Baugesetzbuch ausgeklammert werden.
7. Kann es für ein Grundstück zwei Verkehrswerte geben? Nämlich einen ganz normalen Verkehrswert, der durch einen ganz normalen Verkehrswertgutachter ermittelt werden würde und einen schallschutzbezogenen Verkehrswert, so wie er von der Flughafengesellschaft ermittelt wird.
8. Wer hat diese Art und Weise und die Form der Verkehrswertermittlung sanktioniert und genehmigt?
9. Welche Stelle ist gesetzlich bzw. rechtlich definiert, was der Stichtag für die Verkehrswertermittlung darstellt?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Ist die Leitlinie des Flughafens BER zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung mit der Landesregierung abgestimmt und von dieser genehmigt? Wenn ja, wann und in welchem Verfahren? Wenn nein, weshalb nicht?

Zu Frage 1: Der Leitfaden zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung wurde zur Umsetzung von Auflage A II 5.1.7 Nr. 2 der Planfeststellung (Kappungsregelung) eigenverantwortlich durch die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) entwickelt. Zu unterschiedlichen Entwurfsstadien des Leitfadens haben Gespräche mit der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Aufsicht über den Vollzug der Schutzauflagen der Planfeststellung stattgefunden. Die Ausgestaltung von unternehmensinternen Prozessabläufen der FBB zur planfeststellungskonformen Umsetzung der Schallschutzauflagen unterliegt keinem Erlaubnisvorbehalt. Einer Genehmigung des Leitfadens durch die Landesregierung bedarf es insofern nicht.

Frage 2: Wie stellt sich die Landesregierung zu den Grundlagen und Eckpunkten der Leitlinien zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung der FBB? Trägt die Landesregierung die Eckpunkte und Grundlagen, was in Ansatz gebracht werden soll? Ja oder Nein?

Zu Frage 2: Die Landesregierung hat keine Veranlassung, die Vorgehensweise der FBB zur Umsetzung von Auflage A II 5.1.7 Nr. 2 der Planfeststellung (Kappungsregelung) in Frage zu stellen.

Frage 3: Trifft es zu, dass die Fluglärmkommission diese Leitlinien nicht gebilligt hat und ablehnt? Falls Ja: Was waren bzw. sind die Gründe für diese Ablehnung?

Zu Frage 3: Die FBB hat die Fluglärmkommission auf der 90. Sitzung am 12.05.2014 darüber informiert, dass sie einen Leitfaden zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung erstellt hat und dieser im Internet auf der Homepage der FBB verfügbar ist. Eine Beschlussfassung der Fluglärmkommission zum Leitfaden ist nicht erfolgt.

Frage 4: Trifft es zu, dass diese Leitlinien zu Schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung (SVWE) im Dialogforum keine Zustimmung gefunden haben? Falls ja: Was waren bzw. sind die Gründe für diese Ablehnung

Zu Frage 4: In Zusammenarbeit mit der FBB und der AG 2 „Fluglärm“ im Dialogforum Airport Berlin Brandenburg wurde grundsätzlich Einigung zu den Inhalten und Bewertung des Leitfadens zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung erreicht. Einige Punkte (z.B. Bewertung von Nebengebäuden; Grundstücksgrößen und Stichtagsregelung) sind zwischen Kommunen und FBB im Dissens verblieben.

Frage 5: Auf welcher Rechtsgrundlage beruht die Leitlinie zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung? Wer hat sie erarbeitet?

Zu Frage 5: Der Leitfaden zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung dient der strukturellen Vereinheitlichung bei der Umsetzung von Auflage A II 5.1.7 Nr. 2 der Planfeststellung (Kappungsregelung) durch die FBB. Er wurde eigenverantwortlich durch die FBB entwickelt

Frage 6: Wo steht im Planfeststellungs- oder im Planergänzungsbeschluss, dass der schallschutzbezogenen Verkehrswert in Ansatz gebracht wird? D.h., dass Teile des Grundstücks in der Verkehrswertermittlung entgegen den eigentlichen DIN-Normen und dem Baugesetzbuch ausgeklammert werden.

Frage 7: Kann es für ein Grundstück zwei Verkehrswerte geben? Nämlich einen ganz normalen Verkehrswert, der durch einen ganz normalen Verkehrswertgutachter ermittelt werden würde und einen schallschutzbezogenen Verkehrswert, so wie er von der Flughafengesellschaft ermittelt wird.

Zu den Fragen 6 und 7: Der Planfeststellungsbeschluss in seiner derzeit gültigen Fassung regelt in der Auflage A II 5.1.7 Nr. 2, dass betroffene Anwohner gegenüber der FBB einen Anspruch auf Entschädigung in Höhe von „30 % des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäuden mit zu schützenden Räumen“ haben, soweit die Kosten für Schallschutzeinrichtungen im Sinne der Auflagen 5.1.2 und 5.1.3 im konkreten Einzelfall 30 % dieses Verkehrswertes überschreiten. Der Bewertungsgegenstand für die Verkehrswertermittlung nach § 194 BauGB ist hierdurch festgelegt und umfasst die Grundstücksfläche (Boden) einschließlich der Gebäude mit zu schützenden Räumen, nicht auch sonstige bauliche Anlagen. Um diese spezifische Vorgabe des Bewertungsgegenstands zu verdeutlichen wird im Leitfaden von der „schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung“ gesprochen.

Frage 8: Wer hat diese Art und Weise und die Form der Verkehrswertermittlung sanktioniert und genehmigt?

Zu Frage 8: Siehe Antworten zu den Fragen 1 und 2.

Frage 9: Welche Stelle ist gesetzlich bzw. rechtlich definiert, was der Stichtag für die Verkehrswertermittlung darstellt?

Zu Frage 9: In der Planfeststellung ist geregelt, dass für Entschädigungsleistungen zum Ausgleich von Lärmbelastungen (Auflagen A II 5.1.5 Nr. 4 und A II 5.1.6 Nr. 1) der Tag der Antragstellung auch der Stichtag für die Ermittlung des Verkehrswertes ist.