

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



**Stellungnahme des ALD
zum Entwurf des BMU
einer Dritten Verordnung zur Durchführung des
Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm**
(Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-
Verordnung – 3. FlugLSV)
vom 13.02.2013

*Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.
Informations- + Geschäftszentrum des ALD
Voltastraße 5; Gebäude 10-6
13355 Berlin*

*Tel. (030) 46 77 60 00
Fax (030) 46 06 94 70*

*ald@ald-laerm.de
www.ald-laerm.de*

Allgemeine Anmerkungen

Der ALD begrüßt die Vorlage des Entwurfs der 3. FlugLSV. Die Verordnung erscheint uns nach mehr als fünf Jahren nach der Bekanntmachung¹ der Neufassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FLärmG) überfällig.

Der Entwurf der Verordnung folgt einigen Festlegungen im FLärmG, die einer angemessenen Entschädigung bei verbleibenden Belastungen in Folge eines neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes entgegenstehen:

- Die um 3 dB(A) erhöhten Isophonenwerte zur Abgrenzung der Anspruchszonen beim **militärischen Fluglärm** benachteiligen die Betroffenen an den entsprechenden Flughäfen in nicht gerechtfertigter Weise.
- Der je nach Belastung gestaffelte **Anspruchstermin** auf Entschädigung (in der Teilzone zwischen den Isophonen 60 und 65 dB(A) – an Militärflugplätzen 63/68 dB(A) – erst mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs statt bei Inbetriebnahme) benachteiligt die Bewohner dieser Bereiche unangemessen. Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen gibt es eine entsprechende Regelung nicht.
- Entschädigt wird nur für Beeinträchtigungen im **Außenbereich**. Es ist aber bekannt, dass der Fluglärm zu Wertminderungen von Immobilien führen, die über die Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs hinausgehen, z. B. wegen des Zwangs, Schallschutzfenster geschlossen zu halten. In der Schweiz wird z. B. auf der Basis der durchschnittlichen realen Immobilienwertverluste entschädigt, die weit über die im Entwurf genannten Festbeträge und auch über die verkehrswertbezogenen Beträge hinausgehen. Grundsatz der Entschädigung für Beeinträchtigungen durch Fluglärm sollten deshalb die realen Wertverluste der Immobilien sein; dies entspräche dem Verursacherprinzip und würde einen hohen Anreiz für aktive Lärmschutzmaßnahmen generieren.

Der vorliegende Entwurf weicht von der Entschädigungsregelung für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen (in den VLärmSchR 97) ab. Wir sehen keine sachlichen Gründe dafür. Die Entschädigungsregelungen sollten vielmehr für die verschiedenen Verkehrsträger **harmonisiert** werden. Wenn auch der Ansatz nachzuvollziehen ist, durch Festbeträge die Transaktionskosten der Entschädigungen zu verringern, so bezweifeln wir, dass die gewählten Festbeiträge diesen Zweck erfüllen. Grundsätzlich plädieren wir für eine Regelung, die die Entschädigungen auf der Grundlage von Verkehrswerten festlegt.²

Die Außenwohnbereichsentschädigung sollte bei vermieteten Objekten wesentlich den Mietern zugute kommen.

¹ am 31. Oktober 2007

² Mit der Kenntnis der Grundstücks- und Immobilienverkehrswerte sowie den Außenwohnflächen lässt sich der Entschädigungsbetrag auch ohne feste Quote vom Verkehrswert ermitteln.

Zu den einzelnen Paragraphen

§4:

Es sollte klargestellt werden, dass bauliche Anlagen, die nur teilweise dem Isophonen-Band 2 angehören, dem Isophonen-Band 2 zugeordnet werden (analog zu den Bauten, die in zwei Isophonen-Bändern liegen).

§5:

Grundsätzlich ist zur Vereinfachung der Entschädigungsverfahren die Festsetzung von Festbeträgen vertretbar. Sie sollten die untere Grenze abbilden (und nicht wie nach §8(1) erlaubt, auch unterschritten werden können). Wir bezweifeln aber, dass die genannten Festbeträge den Zweck der Vereinfachung erfüllen und nicht doch in großem Umfang auf die Einzelfallverfahren nach §6 oder §8 zurückgegriffen wird.

Die Berechnungsbeispiele in den VLärmSchR 97 zeigen, dass zwischen den Entschädigungssummen bei Häusern mit Gärten und bei solchen nur mit Balkonen erhebliche Differenzen bestehen (20.688 DM³ gegen 2.640 DM). Wir plädieren deshalb für Beträge, die sich analog zu den VLärmSchR 97 aus den Verkehrswerten von Grundstück bzw. Immobilie und den anteiligen Flächen der Außenwohnbereiche ergeben.

§6:

Die gewählte Quote von 2 % (bzw. 1,498 %) erschließt sich uns nicht und sollte begründet werden. Er liegt weit unter dem, was sich aus den bekannten Ansätzen für die Wertminderung von Immobilien ergibt⁴ (im höheren Belastungsbereich zwischen 14 und 17,5 %). Selbst wenn die eingeschränkte Nutzung des Außenwohnbereichs nur eine Teilsumme des Immobilienwertverlustes ausmacht, erscheinen uns 2 % zu niedrig zu sein, wie auch das Berechnungsbeispiel nach den VLärmSchR 97 zeigt.

Der Zeitpunkt der Ermittlung des Verkehrswerts am Tag der Geltendmachung des Anspruchs geht zu Lasten der Betroffenen, da dann bereits erhebliche Wertminderungen eingetreten sein können. Vielmehr sollte der Verkehrswert vor dem Bau oder der wesentlichen Erweiterung zu Grunde gelegt werden.⁵

Zu §7(2):

Wir plädieren für Streichung oder Modifikation dieses Absatzes: Die intermittierende Belastungsstruktur durch Fluglärm führt dazu, dass die Überflüge in der Regel deutlich wahrgenommen werden. Beim intermittierenden Schienenverkehrslärm stehen die Einzelereignisse sogar deutlich nebeneinander. Zumindest sollte die Differenz ΔL_m zwischen den Mittelungspegeln, die zu einer Reduzierung des Anspruchs führt, von der Differenz zwischen den Maximalpegeln der Überflüge und dem Fluglärmmittelungspegel abhängig gemacht werden. Diese beträgt bis zu 25 dB(A), dem der pauschale Ansatz von $\Delta L_m = 6$ dB(A) nicht gerecht wird.

Zu §8(1):

In der ersten Zeile sollte "niedrigere" gestrichen werden. Die Festbeträge in §5 und der pauschale Prozentsatz in §6 sind als Untergrenze zu sehen.

gez. Michael Jäcker-Cüppers
Vorsitzender des ALD
12.03.2013

3 Annahmen für das Berechnungsbeispiel: Gartenfläche 400 m² à 200 DM/m²; Lage im allgemeinen oder reinen Wohngebiet, Belastung tags 68 dB(A). Eine Umrechnung in % des Verkehrswertes würde etwa 4 % ergeben (100 m² Hausgrundfläche, 200 m² Wohnfläche à 2.000 DM = 500.000 DM Verkehrswert). Zu beachten ist ferner das Preisniveau von 1997 und früher.

4 z. B. Friedrich Thießen, Stephan Schnorr (2005): Immobilien und Fluglärm. http://www.dflid.de/Downloads/TU_Chemnitz_0509-Studie%20Immobilien_Fluglaerm.pdf

Für Belastungen über 40 dB(A) tags ist ein Wertverlust von 0,83 %/dB(A) im Bereich des Frankfurter Flughafens ermittelt worden, d. h. bei einer Erhöhung des Pegels von 50 auf 67,5 dB(A) (angenommener Mittelwert im Isophonen-Band 1) ein Abschlag von 14,5 %. Die Schweizer Entschädigungsregelungen der Eidgenössischen Schätzungskommission (Modell ESchG) nehmen einen Wertverlust von 1,2 bis 1,4 %/dB(A) über einer Grundbelastung von 50 dB(A) an. Das Modell MIFLU des Züricher Flughafens setzt entsprechend 0,8%/dB(A) an. Die Ansätze wurden vom Schweizer Bundesgericht als sachgerecht bewertet (siehe Bundesgericht der Schweiz (2011): Urteil 1C_100/2011.

http://www.ettlersuter.ch/tl_files/content/Dossiers/PDFs/BGer%20Urteil%201C_100_2011_Fluglaerm_Entschaedigung%20Mietliegenschaften.pdf

5 So auch der Beschluss des BVerfG 1BvR 2736/08 vom 23.02.2010 in einem entsprechenden Fall am neuen Flughafen BER (http://www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen/rk20100223_1bvr273608.html)