



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit, IG I 3,
Postfach 12 06 29
53048 Bonn

Per E-Mail: AGIGI3@bmu.bund.de

Geschäftszeichen	066 – m -56 PS 06
Dst.-Nr.	0458
Bearbeiter/in	Frau Barth, Herr Tontsch
Telefon	0611 815-2050, -2436
Telefax	0611 32 717 -2050, 2436
E-Mail	regine.barth@wirtschaft.hessen.de
Ihr Zeichen	IG I 3 - 50113/7
Ihre Nachricht vom	10.04.2018
Datum	08.06.2018

Stellungnahme des Landes Hessen bez. FluglärmG Bericht der Bundesregierung

Sehr geehrter Herr Dr. Brüggemann,
sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihr Schreiben vom 10.04.2018, in dem Sie uns die Möglichkeit zur Stellungnahme bez. des von Ihnen erstellten Entwurfs des Berichts nach § 2 Absatz 3 Fluglärmgesetz geben, bedanke ich mich. Die krankheitsbedingt verzögerte Übersendung der Stellungnahme bitte ich zu entschuldigen.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) ist in Hessen für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für die Flughäfen Frankfurt und Kassel-Calden zuständig. Die entsprechenden Rechtsverordnungen wurden 2011 erlassen. Die Bearbeitung der Anträge nach Fluglärmgesetz obliegt in Hessen den Regierungspräsidien unter der Rechts- und Fachaufsicht des HMWEVL. Gleiches gilt für den Vollzug des hessischen Regionalfondsgesetzes, das für Fluglärm-betroffene und Anrainerkommunen des Flughafens Frankfurt aus Landesmitteln umfangreiche zusätzliche Unterstützungsleistungen vorsieht. Es ergänzt die Ansprüche nach FluglärmG und soll so u.A. Höchstbetroffenen zusätzlichen baulichen Schallschutz ermöglichen. Die beim Regierungspräsidium Darmstadt seit Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Frankfurt in 2011 und Verabschiedung des Regionalfondsgesetzes in 2012 gewonnene Vollzugserfahrung fließt in die nachfolgende Stellungnahme mit ein. Der Lärmschutzbereich für Kassel-Calden umfasst keine Wohngebäude, so dass sich die Stellungnahme auf den Vollzug des Gesetzes zum Flughafen Frankfurt stützt.



Zusammenfassende Bewertung des Berichtsentwurfs des Bundes

1. Der Berichtsentwurf des Bundes greift dankenswerterweise bereits nahezu alle Gesichtspunkte auf, die bei einer Evaluation zu beachten sind. Die Vollzugserfahrung in Hessen, aber auch die Ergebnisse jüngerer breit qualitätsgesicherter Studien bzw. international abgestimmter Empfehlungen der Lärmwirkungsforschung (NORAH Studie, WHO als Beispiel) sowie Fortschritte bei der Flugzeugtechnik zeigen, dass das Fluglärmgesetz und das untergesetzliche Regelwerk an aktuelle Erkenntnisse anzupassen ist. Dies gilt umso mehr, als dass die fachlichen Grundlagen für die aktuell geltenden Vorschriften größtenteils bereits deutlich vor der letztlich erst 2007 erfolgten Verabschiedung des aktuellen Gesetzes erstellt wurden. Vor diesem Hintergrund ist der Berichtsentwurf mit seinen Ausführungen ausdrücklich zu begrüßen.
2. Die Vorschläge des Bundes sind im Hinblick auf mögliche Folgen für die Luftverkehrswirtschaft in Hessen als moderat anzusehen. Eine Abschätzung der Kostenfolgen hängt wesentlich davon ab, welche Übergangs- oder Bestandsregelungen für bereits abgewickelte Wohneinheiten getroffen würden. Soweit die Regelung so ausgestaltet wäre, dass nur zusätzliche, bisher noch nicht adressierte Aspekte erstattungsfähig wären (also z.B. nicht bereits kürzlich finanzierte Schallschutzfenster erneut durch eine etwas höherwertige Klasse zu ersetzen wären), würden die Kostenfolgen nach derzeitiger Einschätzung innerhalb des bei Erlass des Gesetzes ohnehin angenommenen Kostenrahmens für den Flughafen Frankfurt bleiben.
3. Der Schwerpunkt der Aktualisierung sollte auf die 2. Fluglärmschutzverordnung gelegt werden. Dort wird indirekt über die einzuhaltenden Schalldämmmaße geregelt, welche Schutzziele innerhalb von Gebäuden tatsächlich durch das Gesetz sichergestellt werden, während die Grenzwerte nach § 2 FluglärmG lediglich beeinflussen, wie groß der Lärmschutzbereich ist. Auf die einzuhaltenden Lärmwerte innen haben sie nach der jetzigen Konstruktion des Gesetzes keinen Einfluss. Ohne eine deutliche Anpassung der 2. FlugLSV würden Immobilien zwar im Lärmschutzbereich liegen, dem stünden aber keine nennenswerten Ansprüche auf Kostenerstattung für Schallschutzmaßnahmen gegenüber. Das Fluglärmschutzgesetz muss sicherstellen, dass innerhalb des Lärmschutzbereichs die erforderliche Schutzwirkung im Rauminnen auch tatsächlich gegeben ist. Dies gilt insbesondere für Höchstbetroffene.
4. Ohne die erheblichen zusätzlichen Anstrengungen des Landes Hessen durch das Regionalfondsgesetz und die damit einhergehenden „Sofortansprüche“ für baulichen Schallschutz nach FluglärmG wären die vom Bundesgesetzgeber formulierten Schutzziele und die erhoffte „Befriedungsfunktion“ in wichtigen Teilbereichen z.B. in den durch den Neubau der NW-Landebahn neu betroffenen An- und Abflugbereiche unerfüllt geblieben. Eine vollständige Abfederung der bestehenden Defizite durch freiwillige zusätzliche Maßnahmen der Länder kann aber nicht die Lösung sein, zumal hiermit das Verursacherprinzip durchbrochen wird.

5. Flughäfen unterscheiden sich wesentlich je nach Verkehrsmenge, Nachtfluganteilen und Flugzeugmix einerseits sowie der Siedlungsstruktur und Immobilienpreisstruktur des Flughafenumfelds andererseits. Teilweise sind daher beim Vollzug des Gesetzes auf die konkreten standortbezogenen Umstände zugeschnittene Lösungen erforderlich. Dem trägt das Fluglärmgesetz und Regelwerk bisher keine Rechnung, da den Ländern im Vollzug selbst bei Details kaum Handlungsspielräume eröffnet sind. Mindestanforderungen beim sicherzustellenden Schutz einerseits sowie klare Rahmenseetzungen für Kostenfolgen andererseits sollten selbstverständlich weiterhin bundesweit vorgegeben sein. Aber innerhalb dieses Rahmens müssen die für den Standort im Interesse der Lärmbetroffenen und Luftverkehrswirtschaft insgesamt geeignetsten Umsetzungswege angepasst werden können. In Hessen gelang das bisher bereits durch entsprechende Kooperationen zwischen Land und Flughafenbetreiberin. Nicht alle Vollzugsfragen lassen sich jedoch rechtssicher auf die Art lösen, dass unter Zustimmung aller Beteiligten individuelle Fälle geregelt werden. Dies gilt insbesondere für die Voraussetzungen, die bei Erlass oder Änderungen der Lärmschutzbereichs-Rechtsverordnungen zu beachten sind, die einen unbestimmten Adressatenkreis haben.

6. Das Fluglärmgesetz deckt nur einen Teilbereich der zu verbessernden rechtlichen Regelungen zum Fluglärmenschutz ab. Das Land Hessen setzt sich nach wie vor für weitere Änderungen zugunsten von mehr Fluglärmenschutz z.B. bei der Festlegung oder wesentlichen Änderung von Flugverfahren ein. Erforderlich sind auch bessere Rahmenbedingungen und Anreize für die Erneuerung der Flotten. Ebenso setzen wir uns weiterhin für den Weg des gemeinsamen Engagements der Akteure der Luftverkehrswirtschaft vor Ort, Kommunen, Experten und dem Land ein, wie die erfolgreiche Entwicklung des größten deutschen Flughafens und der Schutz der Betroffenen zugunsten der Region so erfolgreich wie möglich vereinbart werden kann. In der Stellungnahme werden diese Aspekte jedoch nicht weiter ausgeführt, da sie nicht den Kerngegenstand des Berichtsentwurfs des Bundes betreffen.

Aktueller Sachstand Vollzug Fluglärmgesetz Flughafen Frankfurt:

Der Flughafen Frankfurt als größter deutscher Verkehrsflughafen und internationales Drehkreuz erfordert aufgrund der Verkehrsmenge und des vergleichsweise hohen Anteils von Langstreckenflugzeugen einen flächenmäßig sehr großen Lärmschutzbereich. Es wurden aufgrund der Erweiterung des Flughafens durch die NW Landebahn die Werte für Ausbauflyghäfen angewendet. Dementsprechend ist die Tagschutzzone 1 mit einem Gebiet von LAeq 60 dB(A), Tagschutzzone 2 mit LAeq 55 dB (A) sowie Nachtschutzzone mit einer Umhüllenden aus LAeq 50 dB(A) und 6 x Lmax 68 dB(A) festgelegt.

In der Tagschutzzone 1 und der Nachtschutzzone des Flughafen Frankfurts leben ca. 150.000 Menschen. Weitere dicht besiedelte Gebiete z.B. der Städte Frankfurt und Offenbach liegen darüber hinaus in der Tagschutzzone 2. Insgesamt erstreckt sich der Lärmschutzbereich über Gebiete der vier kreisfreien Städte Frankfurt, Darmstadt, Offenbach und Wiesbaden sowie der vier Landkreise Groß-Gerau, Main-Taunus, Darmstadt-Dieburg und Kreis Offenbach.

Zu einem kleinen Teil ist auch die Stadt Mainz betroffen (nur Tagschutzzone 2). Allerdings hat das Land Rheinland-Pfalz bislang keine entsprechende Rechtsverordnung erlassen.

Zahlen Vollzug FluglärmG in Frankfurt Stand 30. April 2018:

Jeden Monat gehen weitere Anträge ein, Antragsfristen laufen bis Dezember 2021

	TSZ 1	NSZ
Zahl der Wohneinheiten im LSB	12500	69500
Anträge* nach 2. FlugLSV (baulicher Schallschutz)	11.743	
Anträge* nach 3. FlugLSV (Außenwohnbereichstentschäd.)	6.448	
Anträge* nach Regionalfondsgesetz Säule 1 (baul. Schallsch.)	7504	
Verbindlich zugesicherte Mittel 2. FlugLSV	39,9 Mio. €	
prozentuale Verteilung	56%	44%
Vom RP positiv beschiedene Mittel RegFonds Säule 1	36,4 Mio. €	
Bisher von Fraport ausgezahlt 2. FlugLSV	19,9 Mio. €	
prozentuale Verteilung	70%	30%
Bisher von Fraport ausgezahlt 3. FlugLSV	23,7 Mio. €	
Abschätzung insgesamt zu zahlende Mittel 2. FlugLSV	25-30 Mio. €	
Abschätzung insgesamt zu zahlende Mittel 3. FlugLSV	30 Mio. €	
Anträge abgelehnt 2. FlugLSV	1312	
Anträge abgelehnt 3. FlugLSV	762	
Anträge abgelehnt Regionalfonds Säule 1	924	

* Erläuterung: 1 Antrag enthält im Durchschnitt zwei Wohneinheiten, bzw. ca. 4,2 Personen

Die bisher für den Vollzug des Fluglärmschutzgesetzes für die Flughafenbetreiberin Fraport angefallenen Kosten liegen deutlich unterhalb der ursprünglichen Schätzungen. Auch wenn die Antragsfristen weitgehend noch bis 2021 laufen und weitere Kosten anfallen werden, lässt sich aufgrund des bereits in weiten Teilen abgewickelten Vollzugs der 3. Fluglärmschutzverordnung und aktueller monatlicher Antragszahlen zur 2. Fluglärmschutzverordnung ableiten, dass diese grundsätzliche Einschätzung voraussichtlich Bestand haben wird.

Als Hauptursache für die geringeren Antragszahlen beim baulichen Schallschutz sehen wir an, dass die Ausgestaltung der 2. Fluglärmschutzverordnung vor allem beim Nachtschutz für die überwiegende Zahl der Betroffenen dazu führt, dass lediglich Einrichtungen für die Belüftung in Schlafräumen erstattet werden. Die erheblich kostenintensivere Erstattung von Schallschutzfenstern oder zusätzliche Dämmungen von Dächern wurden in vielen Fallkonstellationen durch die Vorgaben der 2. Fluglärmschutzverordnung zu den hierfür erforderlichen Unterschreitungen bestimmter Bauschalldämmmaße ausgeschlossen. Nach aktueller Schätzung werden die nach Regionalfondsgesetz des Landes Hessen ausgezahlten Mittel (bisher ca. 37 Mio) erheblich höher sein als die Mittel der Flughafenbetreiberin für Kostenerstattung baulichen Schallschutzes (bisher ca. 20 Mio). Der Regionalfonds setzt bewusst bei den Höchstbetroffenen an, um dort spürbare zusätzliche Entlastung zu ermöglichen. Es sind nur Maßnahmen förderfähig nach RegionalfondsG, die nicht bereits nach FluglärmG von der Flughafenbetreiberin zu erstatten sind. Mittel aus dem Regionalfonds können nur von besonders stark Betroffenen in der Nachtschutzzone beantragt werden. Wir stellen zudem fest, dass teilweise Betroffene den Ihnen vom RP bereits zugestandenen Schallschutz nach FluglärmG bislang gar nicht einbauen ließen. So erklärt sich auch der Unterschied zwischen verbindlich zugesicherten Mitteln und den tatsächlich an Betroffene ausgezahlten Mittel der Flughafenbetreiberin. Es

wurden bisher Zusicherungsbescheide über ca. 39 Mio. Euro erlassen, wovon bisher nur ca. 19,9 Mio. tatsächlich abgerufen wurden. Die Erstattungspflicht tritt nach den Vorgaben des Gesetzes nur ein, wenn vom Antragsteller nachgewiesen wird, dass die entsprechenden baulichen Maßnahmen auch tatsächlich durchgeführt wurden. Der Zwischenschritt der Zusicherung ist im Gesetz nicht vorgeschrieben, sondern wird in Hessen zugunsten der Betroffenen vorgeschaltet, damit diese abschätzen können, ob die von ihnen vorgenommenen Maßnahmen am Ende erstattet werden oder nicht. Möglicherweise wirkt sich auf die Inanspruchnahme auch aus, dass von den Betroffenen der lärmschützende Wert der Maßnahme und der mit der Abwicklung und den Bauarbeiten verbundene Aufwand z.B. bei reinen Lüftern als nicht verhältnismäßig angesehen wird. Schließlich ist auch davon auszugehen, dass vor allem neuere Gebäude aufgrund der energetischen Anforderungen bereits über Schalldämmmaße verfügen, die nach der 2. FlugLSV als ausreichend anzusehen sind.

Die Nachtschutzzone ist erheblich größer als die Tagschutzzone 1. Sie wird weitestgehend vom Maximalpegelkriterium $6 \times L_{\max} 68 \text{ dB(A)}$ außen geprägt. Wir stellen fest, dass Antragsquoten bei den Höchstbetroffenen (Tagschutzzone 1, Kernbereich des Nachtschutzgebiets) höher liegen als in den Außenbereichen des Nachtschutzgebiets. Bei besonders hohen Lärmwerten scheinen Unannehmlichkeiten durch Beauftragung und Bauarbeiten eher in Kauf genommen zu werden. Der überwiegende Anteil der Kosten für baulichen Schallschutz wurde bisher für Tagschutz aufgewendet. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es bereits Anfang der 2000er Jahre Auflagen des Landes für die Kostenerstattung baulichen Schallschutzes für Schlafräume in einem definierten Nachtschutzgebiet gab. Damals ergaben sich höhere Quoten der Inanspruchnahme als heute in der Nachtschutzzone nach FluglärmG. Für die damals mit Schallschutzfenstern ausgestatteten Räume besteht in aller Regel kein erneuter Anspruch nach FluglärmG. Eine vergleichbare Vorgabe für Tagschutz gab es damals nicht. Auch die Quote der tatsächlichen Inanspruchnahme der zugesicherten Mittel für Tagschutz ist höher als beim Nachtschutz. Die seit 2011 deutlich strengeren Nachtflugbeschränkungen könnten hierfür ein weiterer Grund sein.

Die Antragsquoten unterscheiden sich wesentlich, je nachdem, ob Anträge auf Kostenerstattung für baulichen Schallschutz (2. FlugLSV, bisher ca. 30%) oder Außenwohnbereichsentschädigung (3. FlugLSV) gestellt werden. Für Letztere liegen die Antragsquoten bereits bei über 90%, obwohl die Erstattungspflicht der Flughafenbetreiberin erst im Herbst 2016 in Kraft trat.

Stand Gerichtsverfahren

Gegen Entscheidungen des Regierungspräsidiums Darmstadt wurden insgesamt in ca. 40 Fällen Rechtsmittel eingelegt, wovon sich ein Teil bereits durch Rücknahme oder sonstige Gründe erledigt hat. Aktuell sind noch etwa 25 Verfahren anhängig. Angesichts der fünfstelligen Anzahl von bisher bearbeiteten Anträgen nach FluglärmG ist diese Zahl als gering anzusehen. Der Vollzug des FluglärmG ist noch nicht abgeschlossen, so dass eine abschließende Zahl noch nicht genannt werden kann. In vier Fällen, die Fragen von grundsätzlicher Bedeutung enthielten, liegen mittlerweile erstinstanzliche Entscheidungen des VGH Kassel zugunsten des Landes vor. In hiervon drei Fällen wurde die Revision zugelassen. Weitere Entscheidungen erfolgten zu Gunsten des Landes im schriftlichen Verfahren bzw. stehen noch aus. Gegen die Entscheidungen des VGH wurden Rechtsmittel eingelegt. Das Bundesverwaltungsgericht wird also mit den Rechtsfragen befasst sein. Unter anderem wurde vorgetragen, dass die vom Land als Vollzugsbehörde anzuwendende

2. Fluglärmenschutzverordnung in ihrer konkreten Ausgestaltung zu Ungunsten der Lärmbetroffenen nicht von den im Fluglärmgesetz vorgesehenen Ermächtigungsnormen abgedeckt sei und deshalb rechtswidrig sei. Insoweit überschneiden sich Gegenstände Ihres Berichts zu möglichen Anpassungen des Gesetzes und der Verordnungen in Teilen mit Rechtsfragen zu den aktuellen Fassungen, über die das Bundesverwaltungsgericht zu entscheiden haben wird.

Stellungnahme zu den Vorschlägen im Berichtsentwurf des Bundes

1. Absenkung der Werte des § 2 Abs.2 FluglärmG

Die erste Empfehlung enthält die Absenkung der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG um 2 dB, in Verbindung mit der Neufassung der bei der Berechnung zugrundeliegenden Emissionskennwerte der in den Berechnungen enthaltenen Verkehrsflugzeuge bzw. Flugzeuggruppen.

Wir unterstützen die Überarbeitung der in den Berechnungsgrundlagen enthaltenen Emissionswerte ausdrücklich. Die in der AzB'08 enthaltenen Luftfahrzeugklassen entstammen fast ohne Änderung der sogenannten AzB'99, in die Messdaten der 90er Jahre eingingen. Viele der in der AzB'08 enthaltenen Luftfahrzeugklassen repräsentieren somit zum Teil Luftfahrzeuge, die an dem heutigen Verkehr nicht mehr teilnehmen und gleichzeitig solche, deren Entwicklung seinerzeit noch nicht einmal begonnen wurde. Deswegen ist es an der Zeit, die Datengrundlagen umfassend zu überarbeiten.

Eine mögliche Novelle des FluglärmG muss die Anpassung der Auslösewerte nach § 2 Abs. 2 sowie die Berechnungsvorschrift für Fluglärm einschließlich Emissionsdaten als Paket sehen, so wie vom Bund vorgeschlagen. Dies gilt auch deshalb, weil die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung in aller Regel ebenfalls auf berechneten Lärmwerten beruhen. Bei der Berechnung der Dosis-Wirkungsbeziehungen werden also ebenfalls bestimmte Emissionswerte für Flugzeuge unterstellt, die teilweise Unter- oder vor allem Überschätzungen beinhalten. Die „Dosis“ Werte der NORAH Studie wurde z.B. mit den in der AzB hinterlegten Emissionsdaten ermittelt und für die so ermittelten Werte die Wirkung bestimmt. Ändert man das Berechnungsverfahren, so müssten entweder die Dosis-Wirkungsbeziehungen neu ausgewertet werden, oder man schlägt entsprechende Werte beim Schutzniveau auf, wie nun vom Bund vorgeschlagen. Eine isolierte Änderung des Berechnungsverfahrens durch Anpassung der Emissionswerte neuerer Flugzeuge würde ohne entsprechende Anpassung der Werte nach § 2 Abs. 2 ansonsten faktisch das Schutzniveau absenken. Die entsprechende Anpassung muss bei Änderung der Emissionsdaten konsequenterweise auch für die in der 2. FlugLSV zugrunde gelegten Lärmwerte zur Bestimmung des erforderlichen Schalldämmmaßes erfolgen.

Die nach dem Vorschlag des Bundes beibehaltenen Diskrepanzen der Werte zwischen Neubau- und Bestandsflughäfen sind nicht von den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gedeckt. Die Werte für Bestandsflughäfen sollten an die für Ausbauflyghäfen angeglichen werden. Die NORAH Studie hat im Vergleich der Belästigungswerte an den Flughäfen Stuttgart, Schönefeld, Köln und Frankfurt gezeigt, dass der erhebliche Unterschied von 5 dB(A) sich nicht rechtfertigen lässt. Ein

Unterschied von 5 dB(A) bedeutet, dass an einem Bestandsflughafen im Vergleich zu Ausbauflyghäfen fast die vierfache Menge an Flugverkehr bei gleichem Schutzniveau hinzunehmen ist. Da für beide Flughäfen, die in Hessen unter das Gesetz fallen, die Ausbauwerte angewendet wurden, hat die Frage jedoch für Hessen keine praktische Relevanz.

Durch die beabsichtigte Aktualisierung der Emissionswerte in den Berechnungsgrundlagen wird im Bericht eine Verkleinerung der Lärmschutzbereiche bei zukünftigen Festsetzungen befürchtet. Um dem entgegenzuwirken und somit ein konstantes Schutzniveau zu gewährleisten, wird im Bericht eine generelle Absenkung der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG empfohlen. Wie uns bekannt ist, hat das UBA das DLR beauftragt, die Emissionswerte der AzB bis zum Jahr 2020 zu überarbeiten. Somit wäre die vorgeschlagene Absenkung der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG eine pauschale Vorwegnahme der Ergebnisse der beauftragten Überarbeitung der Emissionswerte. Aus dem Entwicklungsprozess der Lärmobergrenze für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main haben wir uns intensiv mit den Unterschieden der Emissionswerte neuerer Flugzeuge befasst und hierzu auch Messdaten der Fraport ausgewertet. Insgesamt erscheinen die angenommenen Abschlüsse von 2 dB(A) plausibel. Allerdings gibt es erhebliche Unterschiede zwischen Starts und Landungen sowie Flugzeugmustern. Je nach Flugzeugmix an einem Standort kann daher der Wert von 2 dB(A) eine Über- oder Unterschätzung darstellen. Neue Flugzeugmuster zeichnen sich zumeist durch teils deutlich leisere Triebwerke aus, was sich beim Start in deutlich verkleinerten AzB Berechnungs-Konturen auswirken würde. Bei der Landung können Effekte in derselben Größenordnung nicht nachvollzogen werden, da hierbei das Triebwerk die Emissionen nicht dominiert. Teilweise werden sogar aufgrund der längeren Bauweise bestimmte Muster mit höheren Lärmwerten gemessen als die Vorgängermodelle. Die vorgeschlagene pauschale Absenkung der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG in Verbindung mit neuen Emissionsdatensätzen würde nach den bisher in Frankfurt vorliegenden Erkenntnissen in den von Landungen geprägten Bereichen der Lärmschutzbereich eher etwas größer, in den von Starts geprägten Konturen eher etwas kleiner ausfallen. Aufgrund der in einem Gesetz erforderlichen Pauschalierung wird sich dieser Widerspruch vermutlich nicht ganz auflösen lassen. Man sollte sich jedoch bewusst sein, dass auch die vom Bund vorgeschlagene Lösung gewisse Verschiebungen der Lärmschutzbereiche mit sich bringt.

In dem Bericht wird empfohlen, verkleinerte Neufestsetzungen im Sinne des vorbeugenden Lärmschutzes zu vermeiden. Diese Zielsetzung wird in Hinblick auf die mögliche Novelle der Regelungen in FluglärmG und Lärmschutzverordnungen ausdrücklich geteilt. Eine Novellierung sollte nicht per se zu reduzierten Lärmschutzbereichen führen. Im konkreten Vollzug sollten jedoch standortspezifisch auch Verkleinerungen grundsätzlich möglich sein. Denn auch betriebliche Änderungen (geänderte Verkehrsmengen, Änderungen im Flugzeugmix, geänderte An- und Abflugverfahren) können zu einer Verkleinerung führen. Hauptargument ist, dass freiwilliger aktiver Schallschutz besser erreichbar ist, wenn entsprechende Anreize bestehen. Daher sollte – falls die tatsächliche Lärmreduktion dies rechtfertigt und sie nicht durch Verkehrswachstum kompensiert wird – ein Lärmschutzbereich bei Vorliegen der Voraussetzungen entsprechend verkleinert werden können. Hierbei darf nicht vergessen werden, dass die Rechtsfolgen nicht alleinig aus der gewährten Erstattung passiver Lärmschutzmaßnahmen und Außenbereichsentschädigung

besteht, sondern dass die Regelungen des FluglärmG auch die kommunale Selbstverwaltung der betroffenen Kommunen beschneiden und Immobilieneigentümern Vorgaben zu baulichen Anforderungen gemacht werden.

2. Wirkungsbezogene Schutzkriterien

Der Bericht empfiehlt die Einführung eines wirkungsbasierten Kriteriums für die Abgrenzung der Nacht-Schutzzone analog zum Schutzkonzept des Flughafens Leipzig-Halle. Weiterhin sollen sich die Anforderungen an passiven Schallschutz unmittelbar an der Wirkung orientieren.

Das Land Hessen begrüßt die vorgeschlagene Einführung eines wirkungsbezogenen Kriteriums zur Abgrenzung der Nacht-Schutzzone sowie die Auslegung der Anforderungen des passiven Schallschutzes an den Wirkungen aus lärmfachlicher Sicht im Grundsatz. Das Kriterium der EEG Aufwachreaktion gem. DLR Schlafstudie aus 2005 wird in ähnlicher Form im Frankfurter Fluglärmindex für die Nacht verwendet, so dass Tendenzen abschätzbar sind, wie sich dies auf den Lärmschutzbereich auswirken würde. Die so ermittelten Konturen unterscheiden sich in ihrer Ausprägung stark von den Konturen nach den Kriterien des FluglärmG. Die Landekonturen sind vor in der Hauptbetriebsrichtung insgesamt größer. Bei den Abflügen werden die Konturen jedoch in der Tendenz kleiner, weil sich hier der Flugverkehr mehr verteilt als bei den auf den Leitstrahl gebündelten Landungen, was im DLR Kriterium stärkere Auswirkung hat. Die selteneren Betriebsrichtungen sind tendenziell ebenfalls mit kleineren Konturen abgebildet als bei den Abgrenzungskriterien für die Nacht wie sie aktuell im FluglärmG vorgesehen sind. Im Zuge der am 6.6.2018 vom Umweltbundesamt erbetenen Unterstützung bei der Abschätzung der Kostenfolgen des Vorschlags des Bundes wird das HMWEVL soweit möglich eine konkretere Abschätzung der Konturenverläufe des Vorschlags im Vergleich mit der für Frankfurt festgelegten Nachtschutzzone vornehmen.

Einstweilen sei auf ein Vergleich des DLR zwischen einer Kontur mit durchschnittlich einer zus. EEG-AWR / Nacht und einer Kontur mit $L_{eq} 50 \text{ dB(A)}$ nachts aus 2005 verwiesen. Die damaligen Berechnungen des DLR gingen noch von der Betriebskonfiguration vor dem 2011 erfolgten Ausbau aus und unterstellten weniger Nachtflugbewegungen als im DES des Lärmschutzbereichs für Frankfurt. Außerdem wurde nicht die aktuellste AzB verwendet, keine Sigma Regelung sowie kein zusätzliches Maximalpegelkriterium von $L_{max} 6 \times 68 \text{ dB(A)}$, das in Frankfurt aktuell die Nachtschutzzone prägt. Die Konturen aus 2005 illustrieren also zwar einige der grundsätzlichen Unterschiede, die sich bei den Abgrenzungsmethoden ergeben, nicht aber den exakten Konturverlauf, wie er sich unter Nutzung des für den Lärmschutzbereich Frankfurt genutzten DES ergäbe.

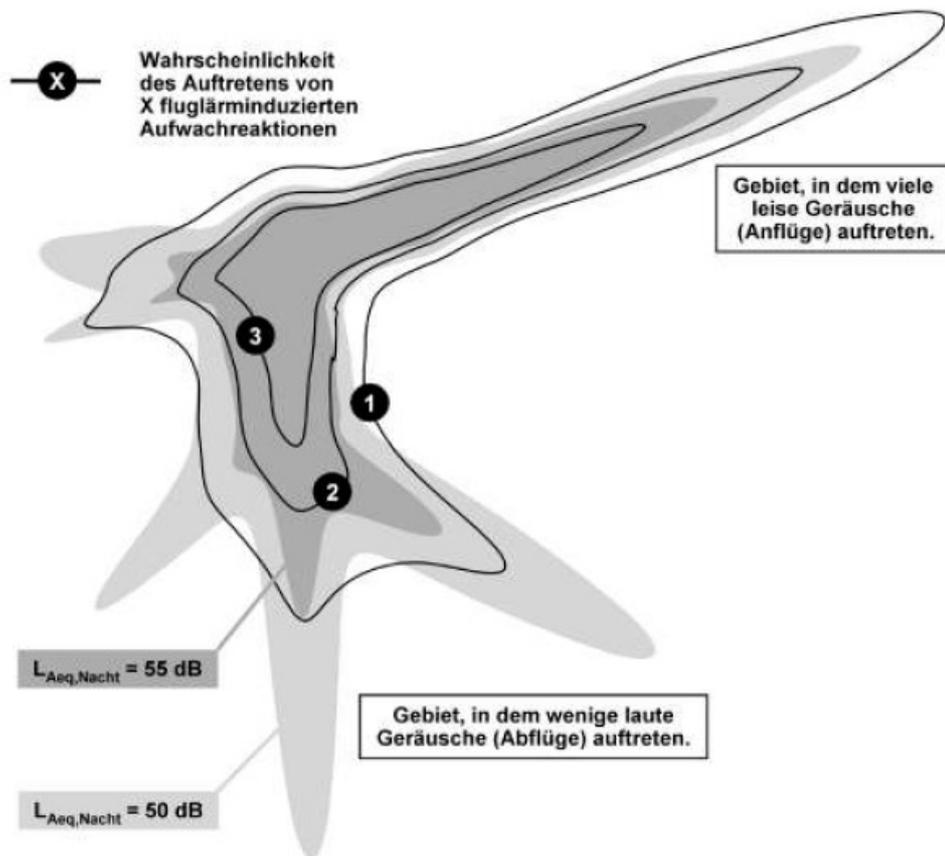


Bild 5. Wirkungsprognose für den Frankfurter Flughafen: Im Mittel eine, zwei oder drei zusätzliche Aufwachreaktionen durch Fluggeräusche (schwarze Linien), $L_{\text{eq}(3)} = 55 \text{ dB}$ (dunkelgrau), $L_{\text{eq}(3)} = 50 \text{ dB}$ (hellgrau). Zugrunde liegt ein Flugbetrieb mit etwa 25 000 Nachtbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten.

Quelle: Basner, Samel, Isermann: Zeitschrift für Lärmbekämpfung Nr. 4 Juli 2005, S. 116 (Daten vor Ausbau)

Das DLR empfahl nach der Auswertung der Daten in NORAH, dass anders als in Leipzig-Halle nunmehr alle Aufwachreaktionen als Wirkungskriterium betrachtet werden sollten, nicht nur die fluglärminduzierten zusätzlichen EEG-Aufwachreaktionen. Damit müssten auch Abbruchkriterien für Gebietsabgrenzungen neu bestimmt werden. Abschätzungen, wie entsprechende Konturen aussehen würden, gibt es bislang für Frankfurt noch nicht. Zu- oder Abnahmen im Flugbetrieb würden sich voraussichtlich geringer auf die berechneten Wirkungen auswirken als bisher.

Soweit wir den dortigen Planfeststellungsbeschluss zutreffend interpretieren, wurde für den Flughafen Leipzig-Halle das Nachtschutzgebiet durch eine Umhüllende aus dem Gebiet, in dem durchschnittlich mindestens eine Aufwachreaktion gem. DLR Schlafstudie DLR besteht, dem Kriterium $1 \times L_{\text{max}} 80 \text{ dB(A)}$ sowie spezifischen Kriterien für Bodenschall gebildet. Die direkte Übernahme der Methodik aus dem

Planfeststellungsbeschluss des Flughafen Leipzig/Halle, die speziell für den dort stattfindenden starken nächtlichen Flugverkehr konzipiert wurde, ist aus der Sicht des Landes Hessen nicht auf alle Standorte übertragbar. Sie beruht auf dem Stand der Lärmwirkungsforschung vor in Kraft treten des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2004 und ist auf den dortigen erwartbaren Verkehr und die dortige Siedlungsstruktur zugeschnitten. Uns erscheint fraglich, ob eine Übernahme der Kriterien aus Leipzig im Fall von Ausbauflyghäfen tatsächlich mit dem von der Bundesregierung formulierten Ziel vereinbar ist, man wolle keine grundlegende Verkleinerung der Lärmschutzbereiche.

Es ist zweifelhaft, ob in absehbarer Zeit eine entsprechende Einigung im Bundestag auf ein solches wirkungsbezogenes Kriterium zur Abgrenzung der Nachtschutzzone realistisch wäre. Für den tatsächlichen Schutz der Menschen, für das was sie an Schallschutzmaßnahmen tatsächlich erstattet bekommen, wäre die schutzorientierte Änderung der 2. Fluglärmverordnung entscheidender als die Umstellung der Werte aus § 2 Abs. 2 FluglärmG.

3. Vorgaben Neufestsetzung

Der Bericht empfiehlt die Änderung der Vorschriften zur Überprüfung und Neuausweisung von Lärmschutzbereichen dahingehend, dass der Behörde mehr Flexibilität eingeräumt wird. Weiterhin sollen jedoch verkleinernde Neufestsetzungen im Normalfall nicht erfolgen.

Das Land Hessen begrüßt die im Bericht erwähnten erweiterten Entscheidungsspielräume der Behörde. Dazu sollte nach Ansicht des Landes Hessen auch die Kompetenz umfassen, Lärmschutzbereiche partiell zu ändern und dies ohne die Verpflichtung einer kompletten Neuausweisung. Dies ist insbesondere dann sinnvoll, wenn es zu einer Verlagerung oder Neudefinition einer Flugstrecke kommt, wobei örtlich das 2 dB-Kriterium gerissen wird. Diese örtlich begrenzte Verlagerung oder Neufestsetzung kann auch eine aktive Schallschutzmaßnahme darstellen, die derzeit eine komplette Neuausweisung auslösen würde.

Eine nachhaltige Verringerung des Verkehrsaufkommens oder eine Nutzungsänderung sollte auch einen in dem Maße verkleinerten, neu ausgewiesenen Lärmschutzbereich nach sich ziehen. Nicht ohne Grund ist gem. § 4 Abs. 5 eine –Veränderung– der Lärmbelastung um mindestens 2 dB als wesentlich zu erachten und nicht allein eine –Erhöhung– der Lärmbelastung. Siehe ebenso die Ausführungen zu Nr. 1.

4. Wegfall der zeitlichen Staffelung von passiven Schallschutzmaßnahmen

Der Bericht empfiehlt den Wegfall der zeitlichen Staffelung des Entstehens von Kostenerstattungsansprüchen für baulichen Schallschutz.

Wir teilen die Empfehlung. Für den Verkehrsflughafen Frankfurt wurden ohnehin die Kostenerstattungsansprüche, die gesetzlich erst mit Beginn des sechsten Jahres wirksam werden, durch das hessische Regionalfondsgesetz vorgezogen. Die

Flughafenbetreiberin hatte sich hierzu dankenswerterweise bereit erklärt. Wir empfehlen dringend, dies als Standardfall im Gesetz zu verankern. Auch an anderen Standorten ist insbesondere dann, wenn es zu wesentlichen baulichen Änderungen eines Flughafens mit erheblichen Neubetroffenheiten kommt, kaum denkbar, den Belasteten ernsthaft zu erklären, dass sie zwar nun Fluglärm haben, aber die Kostenerstattung für passiven Schallschutz erst in 6 Jahren erwarten dürfen. Eine Befriedungsfunktion ist – neben der Tatsache dass dieser Zeitraum angesichts zulässiger Belastungen auch aus Lärmwirkungssicht zu lang ist – mit dieser langen Frist nicht möglich. Daher ist der Vorschlag des Bundes ausdrücklich zu begrüßen.

5. Verbesserung des Schutzes von Kitas, Grundschulen und Krankenhäusern

Im Bericht wird empfohlen, die Regelungen für den baulichen Schallschutz für Grundschulen, Kitas und Krankenhäuser zu erweitern und diese auf die Tag-Schutzzone 2 auszudehnen.

Das Land Hessen teilt die im Bericht dargelegte Empfehlung, den vom Flughafenbetreiber zu erstattenden baulichen Schallschutz für Grundschulen, Kitas und Krankenhäuser zu erweitern und dies auf die Tag-Schutzzone 2 auszuweiten. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass gleichzeitig die Anforderungen der 2. FluglärmVO anzupassen wären. Ansonsten dürften in aller Regel trotz der Belegenheit im Lärmschutzbereich keine tatsächlichen Kostenerstattungsansprüche für Schallschutz, sondern allenfalls für Belüftung gegeben sein, da die für die Außenpegel geltenden Schalldämmmaße bereits eingehalten sind.

Das Fluglärmgesetz sollte zudem so ausgestaltet werden, dass von der zuständigen Landesbehörde in besonderen Fällen Ausnahmeregelungen auch für die Zulassung von neuen Altenheimen, weiterführenden Schulen, Betriebskinderbetreuungseinrichtungen und ggf. auch Krankenhäusern in der Tagschutzzone 2 rechtssicher erteilt werden können, wenn

- (1) der Bedarf in der Kommune nicht in einem außerhalb des Lärmschutzbereichs liegenden Bereich gedeckt werden kann,
- (2) neben den einzuhaltenden Schalldämmmaßen besondere konzeptionelle Vorkehrungen gegen negative Lärmauswirkungen getroffen werden, wie z.B. schallgeschützte Aufenthalts- und Pausenräume in Schulen und
- (3) ein Ausweichen auf Nachbarkommunen nicht möglich bzw. nicht zumutbar ist.

Bisher ist die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung bei Kitas und Grundschulen möglich. Für andere Einrichtungen sind die rechtlichen Voraussetzungen anders zu beurteilen. Dies gilt auch für reine Betriebskindergärten. Mit dem Vorschlag soll keinesfalls in Frage gestellt werden, dass lärmsensible Einrichtungen ausschließlich außerhalb des Lärmschutzbereichs errichtet werden sollen. Vielmehr soll er besonders hervorgehobene Einzelfälle abdecken und dem Land hierbei rechtssichere Entscheidungen in beide Richtungen ermöglichen. So liegen zum Beispiel am Standort Frankfurt einige Kommunen vollständig oder weitgehend in der Tagschutzzone 2. Besonders hervorzuheben ist die Problematik im Fall weiterführender Schulen, wenn Schulträger (in Hessen sind das idR die Kreise und kreisfreien Städte) nahezu vollständig im Lärmschutzbereich liegen und gleichzeitig verpflichtet sind, ein bedarfsdeckendes Angebot an weiterführenden Schulen sicherzustellen.

6. Wegfall des Abschlags von 5 dB bei der Prüfung des Bauschalldämmmaßes, ob Erstattungsansprüche bestehen, wenn bereits in früheren Schallschutzprogrammen partizipiert wurde

Im Bericht wird empfohlen, die Toleranzmarge von 5 dB, die bisher zur Berücksichtigung von früher durchgeführten freiwilligen oder behördlich angeordneten Schallschutzmaßnahmen angewandt werden musste, zu streichen.

Das Land Hessen teilt die im Bericht dargelegte Empfehlung. Hier ist jedoch in besonderem Maß entscheidend, wie eine Übergangs- bzw. Bestandsregelung aussieht, bzw. dass den Ländern hierbei Spielraum für sachgerechte Lösungen verbleibt. Dies ist auch deshalb erforderlich, weil die Regelung Gegenstand von nun vom Bundesverwaltungsgericht zu entscheidenden Rechtsfragen ist. Das Land ist als zuständige Vollzugsbehörde an das geltende Bundesrecht gebunden und wendet dieses an. Gleichwohl sehen wir die Regelung in der Sache als problematisch an und unterstützen daher den Vorschlag des Bundes, hier Justierungen vorzunehmen.

Übergangs- bzw. Bestandsregelungen sollten so ausgestaltet sein, dass im Sinne der Kosteneffizienz vermieden wird, dass z.B. bereits kürzlich ausgetauschte Fenster erneut zu finanzieren sind. Andererseits muss sichergestellt werden, dass Maßnahmen, die zur Erreichung des angestrebten Schalldämmmaßes erforderlich sind, aber in früheren Programmen gar nicht adressiert wurden und nach dem Fluglärmschutzgesetz aufgrund dieses Abschlags von 5 dB(A) nicht zu erstatten waren, umgesetzt werden können. Dies betrifft z.B. in bestimmten Fällen die Isolierung von Dächern. Für den Vollzug des Gesetzes in Frankfurt ist die Frage insbesondere bei Höchstbetroffenen beim Nachtschutz von praktischer Bedeutung.

Flughäfen werden über lange Zeiträume (Jahrzehnte) geplant und betrieben. Das Fluglärmschutzgesetz sieht aber derzeit nur ein einziges Mal, nämlich nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs, eine Finanzierung von baulichem Schallschutz vor. Danach sind sämtliche Mehrkosten, die ein Immobilieneigentümer aufgrund der Lärmbelastung hat, von diesem zu tragen. Im Sinne einer gerechten Lastenverteilung sollte daher vorgesehen werden, dass bei ordnungsgemäßem Gebrauch in zumutbaren Abständen Wartungs- oder z.B. nach 20 bis 30 Jahren auch die schallschutzbedingten Mehrkosten beim Ersatz von Schallschutzfenstern, Lüftern etc. erstattet werden. Auch dieses sollte zukünftig in der 2. Fluglärmschutz-VO berücksichtigt werden.

7. Zur Erhöhung der Realisierungsquote von Maßnahmen zum Schutz von Schlafräumen wird empfohlen, den Anspruch bei Lüftungsanlagen zu erweitern und auch im Hinblick auf automatisierte Fensterschließsysteme hin zu flexibilisieren

Das Land Hessen begrüßt die Flexibilisierung der Ansprüche insbesondere bei automatisierten Fensterschließsystemen.

8. Ermöglichung von Umschichtungen bei der Ausführung von passiven Schallschutzmaßnahmen, nach Vorstellungen des Anspruchsberechtigten.

Im Bericht wird empfohlen, dem Anspruchsberechtigten größere Umsetzungsspielräume bei den Umsetzungen des baulichen Schallschutzes einzuräumen.

Das Land Hessen teilt die im Bericht dargelegte Empfehlung.

9. Der aktive Schallschutz soll gestärkt werden

Im Bericht wird empfohlen, den aktiven Schallschutz zu stärken und ihm insgesamt einen höheren Stellenwert zu geben und dies insbesondere in der Nacht.

Das Land Hessen begrüßt die im Bericht dargelegte Absicht, den aktiven Schallschutz zu stärken und ihm einen höheren Stellenwert nach der Sicherheit und neben der Kapazität zu geben. In diesem Zusammenhang verweisen wir u.A. auf die Bundesratsinitiative der Länder Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg.

10. Intensivierung der Forschung und Entwicklung lärmarmen Luftfahrzeuge und Flugverfahren sowie der Lärmwirkungsforschung

Im Bericht wird aufgezeigt, dass die Forschung in Entwicklung auf nationaler, europäischer und weltweiter Ebene zu technischen Lärminderungen an Luftfahrzeugen und Triebwerken sowie lärmarmen Flugverfahren intensiviert werden soll. Ebenso wird die Notwendigkeit weiterer Studien im Bereich der Lärmwirkungsforschung dargelegt.

Das Land Hessen teilt die im Bericht dargelegten Ziele. Sie unterliegen aber nicht der Regelungsgewalt des FluglärmG und sollten hiervon unabhängig weiterverfolgt und intensiviert werden.

11. Empfehlung von weitergehenden siedlungssteuernden Maßnahmen durch die Länder

In dem Bericht wird den Ländern empfohlen, landesplanerische Regelungen zu treffen, die über die im FluglärmG enthaltenen Regelungen zur Planungsbeschränkung hinausgehen.

Das Land Hessen teilt die im Bericht dargelegte Empfehlung. Bereits seit vielen Jahren besteht daher zusätzlich ein landes- und regionalplanerisch festgelegtes Siedlungsbeschränkungsgebiet. Derzeit wird dieses entsprechend der Empfehlungen des LAI zur Festsetzung von Siedlungsbeschränkungsgebieten aus 2011 in einer dritten Novelle des Landesentwicklungsplans 2000 angepasst. Dadurch ist die Neuausweisung von Siedlungsgebieten in diesen Bereichen nicht möglich. Die vom Fluglärmgesetz aufgrund der Ausnahmeregelungen mögliche Nachverdichtung in bestehenden Gebieten kann durch das Instrument jedoch nicht beeinflusst werden.

Aufgrund des hohen Siedlungsdrucks im ohnehin dicht besiedelten Rhein-Main Gebiet und des bereits heute sehr umfangreichen Lärmschutzbereichs bestehen nur wenig Ausweichmöglichkeiten, für zusätzlichen Wohnraum zu sorgen. Es liegt ein nur schwer auflösbarer Zielkonflikt zwischen der erforderlichen Lärmvorsorge und der Versorgung mit Wohnraum und Entwicklungsperspektiven von Gemeinden vor. Teilweise liegen Gemeinden vollständig im Lärmschutzbereich und Siedlungsbeschränkungsgebiet. Wir prüfen derzeit, ob ggf. im Zuge der Erstellung des nächsten Lärmaktionsplans für den Flughafen ein besonderes Augenmerk auf das Thema Siedlungsstruktur und Lärmvorsorge gelegt werden kann, da es allein schematisch über abstrakte Konturen oder pauschale Verbote nicht gelöst werden kann.

12. Die schalltechnischen Datensätze in der AzB sollen ergänzt werden.

Laut dem Bericht, ist es nach sorgfältiger Prüfung beabsichtigt, schalltechnische Daten von neuen oder geänderten Luftfahrzeugmustern in die Berechnungsvorschrift AzB aufzunehmen.

Das Land Hessen unterstützt die im Bericht dargelegte Absicht ausdrücklich, wobei dies immer im Kontext einer gleichzeitigen Anpassung der entsprechenden Lärmwerte in § 2 Abs. 2 FluglärmG und der 2. FlugLSV zu sehen ist.

13. Regelungen zur Außenwohnbereichsentschädigung

Wir freuen uns, dass der in Frankfurt gemeinsam zwischen Land, Gutachterausschüssen und Fraport entwickelte Weg für ein vereinfachtes Wertermittlungsverfahren von Immobilien zur Bemessung der Außenwohnbereichsentschädigung positiv bewertet wird. Wir teilen allerdings nicht die Auffassung, dass das Beispiel zeigt, dass an der 3. FlugLSV Änderungen entbehrlich sind, weil es ja praktisch möglich ist, freiwillig solche zusätzlichen Wege der Wertermittlung zu verabreden. Denn rechtliche Vorgaben sollten aus sich heraus möglichst für alle Seiten zielführende und interessensgerechte Lösungen beinhalten. Die 3. FlugLSV sieht hingegen derzeit Regelungen vor, die zu erheblichen Kostensteigerungen für die Luftverkehrswirtschaft führen, ohne Lärmbetroffenen zu Gute zu kommen. Ebenso sind die Wertgutachten, die in der Verordnung als Standardweg der Wertermittlung vorgeschlagen, sind mit zusätzlichem Aufwand, ggf. Wartezeiten und vierstelligen Kostenrisiken für Betroffene verbunden, die in keinem Verhältnis stehen zu der zusätzlich zu den Pauschalen erhaltenen Entschädigung. Gerade in Metropolregionen, in denen sämtliche größere deutsche Flughäfen liegen, werden die Standardwerte in der 3. FlugLSV häufig den vorhandenen Immobilienwertniveaus nicht gerecht. Der Regelweg nach der 3. FlugLSV zur Anpassung an höhere Werte als die z.B. für ein Einfamilienhaus pauschal unterstellten 250.000 Euro ist die Einholung eines Gutachtens bei den Gutachterausschüssen. Die Kosten hierfür liegen laut Kostenordnung in Hessen bei mindestens 1600 Euro. Dieses Kostenrisiko trägt zunächst der Antragsteller. Kann er erfolgreich nachweisen, dass seine Immobilie wertvoller ist, dann müssen diese Gutachtenkosten vom Flughafenbetreiber erstattet werden. Die Gutachtenkosten sind erheblich höher, als die durch das Gutachten erzielbaren zusätzlichen Entschädigungshöhen, die je nach Lärmintensität 2% bzw. 1,48% des ermittelten Immobilienwerts betragen, mindestens jedoch die pauschal vorgesehenen Entschädigungshöhen. Es geht also z.B. im Fall

eines Einfamilienhauses um eine Erhöhung der ohnehin gewährten Entschädigung von 2% bzw. 1,48% des Differenzbetrags, der über 250.000 hinausgeht. Durch das in Frankfurt angewendete vereinfachte Verfahren können diese Kostenfolgen für viele, aber nicht alle Immobilien vermieden werden. Denn es erfordert einen gewissen Mindestbestand an vergleichbaren Immobilien, für die Verkaufspreise bekannt sind und sie kann nur angewendet werden, wenn alle Beteiligten, einschließlich Antragsteller und Flughafenbetreiberin zustimmen. Am wenigsten Aufwand und Risiken entstehen, wenn bis auf ggf. ganz spezielle Ausnahmen die Entschädigung pauschal bestimmt werden kann. Wir unterbreiten daher nochmals den Vorschlag, den Ländern zu ermöglichen, die Pauschalregelung anhand der jeweiligen geltenden Bodenrichtwerte um einen entsprechenden Faktor zu korrigieren. Dann wäre im Regelfall eine individuelle Wertermittlung gänzlich entbehrlich. Es könnten gleichwohl trotz der Pauschale die bundesweit und regional sehr unterschiedlichen Immobilienwertniveaus berücksichtigt werden.

Für weitere Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Regine Barth', written in a cursive style.

Regine Barth
Leiterin Stabsstelle Fluglärmenschutz / Fluglärmenschutzbeauftragte