



Grafik: Stephanie Hofschlaeger / pixelio.de

# **Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V.**

**Handlungsleitfaden und Empfehlungen  
für Betroffene zum BER-Schallschutz**

**Stand 09/2012**

## Inhalt

Aktuelles .....	3
Was ist zu tun? .....	3
Wie kann möglichst schnell Schallschutz gewährleistet werden?.....	3
Gibt es einen Weg, um beim Schallschutz weiter zu kommen? .....	4
Weitere wichtige Informationen zum Thema Schallschutz am Flughafen BER.....	4
Hinweise in eigener Sache .....	4
Was bedeutet das Schutzziel „0,5 Überschreitungen des Pegels von 55 dB(A) in den sechs verkehrsreichsten Monaten“? .....	4
Gibt es etwas Positives zu berichten? .....	5
Was macht der Flughafen? .....	5
Müssen die Schallschutzmaßnahmen vor Eröffnung realisiert werden? .....	5
Wer kann die zukünftige Fluglärmbelastung auf Ihrem Grundstück berechnen? .....	5
Sollte man eine Entschädigung in Anspruch nehmen? .....	5
Trifft es zu, dass sofern die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen teurer als 30% des Verkehrswertes sind, nur noch Entschädigungen in Geld zum Tragen kommen?.....	6
Welcher Wertermittlungsstichtag soll für die Verkehrswertermittlung gelten? .....	6
Wer kann den Verkehrswert ermitteln?.....	6
Wie ist eine Entschädigungszahlung zu bewerten? .....	6
Trifft es zu, dass 80-90 % der Gebäude nicht schutzfähig sind?.....	7
Rechtliche Auseinandersetzungen .....	7

Alle Angaben und Informationen zum Thema Schallschutz, inkl. aller Unterseiten bzw. Links, sind nach bestem Wissen und auf Grundlage diverser Zuarbeiten von Fachleuten zusammengestellt worden. Der Leitfaden hat nur Empfehlungscharakter, er ist keinesfalls als Rechtsberatung zu verstehen! Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität können wir keine Gewähr übernehmen. Änderungen und Irrtümer sind vorbehalten. Eine Haftung für Schäden, die aus der Nutzung oder Nichtnutzung der hier angebotenen Informationen entstehen, ist ausdrücklich ausgeschlossen.

## Aktuelles

Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) hat in dem Bescheid vom 2.7.2012 an den Flughafen den Beschluss des Oberverwaltungsgerichts vom 15.6.12, dass das Tagschutzniveau mit dem Schutzziel „keine Überschreitung von Pegeln über einem Wert von 55 dB(A)“ gemäß Planfeststellungsbeschluss (PFB) von 2004 sicherzustellen ist, umgesetzt. Am 15.8.12 teilte das MIL dem Flughafen jedoch mit, dass es ein Schutzziel von durchschnittlich weniger als 0,5 Mal über 55 dB(A) täglich in den sechs verkehrsreichsten Monaten tagsüber für gerechtfertigt hält.

## Was ist zu tun?

1. Stellen Sie einen formlosen Schallschutz Antrag! Senden Sie diesen an:

airportworld  
Besucherzentrum der Berliner Flughäfen  
Flughafen Schönefeld  
12521 Berlin

2. Unterschreiben Sie keine Kostenerstattungsvereinbarungen, solange keine neuen Berechnungen mit  $0 \times 55$  dB(A) vorgelegt werden und der Aufbau und der Text der Kostenerstattungsvereinbarung nicht grundlegend geändert ist (Stichwort: Abgeltung).

## Wie kann möglichst schnell Schallschutz gewährleistet werden?

Eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts im Hauptsache-Klageverfahren wird Monate (wenn nicht Jahre) in Anspruch nehmen, es sei denn das Oberverwaltungsgericht entscheidet in Eilverfahren nochmals über das Schutzziel. Ein solches Eilverfahren wird gerade vorbereitet.

Wenn Sie sich von Entscheidungen des Flughafens unabhängig machen wollen und bereit und in der Lage sind, Firmen und Ingenieurbüros selbstständig zu beauftragen (ACHTUNG: die VORFINANZIERUNG muss im Moment noch durch Eigentümer erfolgen), können Sie direkt tätig werden. Die notwendigen Fluglärmbelastungen könnten Sie sich von Prof. Augustin ausrechnen lassen. Ein in Schallschutz und Bauphysikfragen versiertes Ingenieurbüro müsste mit der Planung und Ausschreibung der Schallschutzmaßnahmen beauftragt werden. Eine entsprechende Empfehlung folgt .

Bürger fordern seit langem vom MIL, eine unabhängige Projektsteuerung für das Schallschutzprogramm einzusetzen und den Flughafen von dieser Aufgabe freizustellen. Leider gibt es hierzu noch keine Entscheidungen des MIL.

## Gibt es einen Weg, um beim Schallschutz weiter zu kommen?

Weil eine Entscheidung der Gerichte möglicher Weise lange dauern kann, wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

1. Es wird die Fluglärmbelastung objektiv pro Grundstück ermittelt.
2. Es wird ein gebäudebezogenes Schallschutzkonzept mit dem Schutzniveau 0 x 55 dB(A) zugrunde gelegt.
3. In einer ersten Stufe werden die Schallschutzfenster mit dem Schutzniveau 0 x 55 dB(A) eingebaut.
4. **Nach der Gerichtsentscheidung zum Tagschutzniveau** werden bei einer positiven Entscheidung zugunsten der Bürger die restlichen Maßnahmen (so erforderlich Dach, Wand , Lüftungskonzept) in einer zweiten Stufe umgesetzt.
5. Sollte sich das MIL oder der Flughafen durchsetzen, ist eine gebäudebezogene Neuberechnung durchzuführen. Dabei gibt es dann geringere Dämmmaße bei den restlichen Bauteilen (Dach, Wand), weil die Fenster ja sehr gut sind. Gleichzeitig ist den Eigentümern aber das umfassende Schutzkonzept für das Niveau 0 x 55dB(A) darzulegen. Schließlich könnte sich der Eigentümer dafür entscheiden wollen, sich in diesem Fall über Eigenleistungen zu beteiligen. Dann wird dennoch das bessere Schutzkonzept umgesetzt.

---

## Weitere wichtige Informationen zum Thema Schallschutz am Flughafen BER

### Hinweise in eigener Sache

Diese Informationen wurden ehrenamtlich zusammengestellt. Unterstützen Sie aktiv den BVBB e.V., damit weiterhin solche Informationen zur Verfügung gestellt werden können. Ganz klar, in diesem Punkt können sich die Betroffenen nur gegenseitig helfen! Was Sie tun können:

- werden Sie Mitglied des BVBB e.V.
- viele kleine Spenden können Großes bewirken

### Was bedeutet das Schutzziel „0,5 Überschreitungen des Pegels von 55 dB(A) in den sechs verkehrsreichsten Monaten“?

Die 90 lautesten Flugbewegungen binnen eines halben Jahres werden mit einer derartigen Regelung für zulässig erklärt und bei der Berechnung des Schalldämmmaßes ausgespart.

Das bedeutet, dass die Schalldämmmaße bei den Bauteilen, die den Fluglärm abhalten sollen, im Mittel um ca. 5,5 dB(A) schlechter angesetzt werden. Das heißt, dass das ursprüngliche Schallschutzdefizit von im Mittel 11 dB(A) zwischen dem Schutzniveau NAT 6 x55 dB(A)des Flughafens und NAT 0x 55 dB(A) (genau:  $NAT(55) \leq 1/180 = 0,0056$ ) des Planfeststellungsbeschlusses um die Hälfte reduziert worden ist. Eine solche

Verschlechterung des Tag-Schallschutzes um ca. 5,5 dB(A) gegenüber der Festlegung im Planfeststellungsbeschluss von 2004 ist für die Betroffenen nicht hinnehmbar. Denn das ist kein „Kompromiss“ für die Betroffenen. Es wäre lediglich einer für die Finanzen der FBB.

#### **Gibt es etwas Positives zu berichten?**

Ja, der Flughafen hat seinen sogenannten „Klarstellungsantrag“ hinsichtlich des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.04.12, der besser den Namen „Verschlechterungsantrag“ verdiente, am 20.08.12 zurückgezogen.

#### **Was macht der Flughafen?**

Er hat mit Schreiben vom 20.8.12 erklärt, bei der (Neu-)Berechnung des Schallschutzes das vom MIL für erforderlich angesehene Schutzniveau von weniger als NAT 0,5 x 55 dB(A) zugrunde zu legen. Damit erfüllt er aber weder den Wortlaut des PFB noch den des OVG-Beschlusses. Bis zum heutigen Tag hat er unserem Wissen nach noch keine einzige derart korrigierte Kostenerstattungsvereinbarung übergeben.

#### **Müssen die Schallschutzmaßnahmen vor Eröffnung realisiert werden?**

**JA.** Sowohl das Bundesverwaltungsgericht als auch das Oberverwaltungsgericht haben sich hier eindeutig positioniert: die Schutzmaßnahmen sind bei allen Berechtigten, die einen Antrag auf Schallschutz gestellt haben und die Umsetzung nicht schuldhaft verzögern, vor Inbetriebnahme zu realisieren. Das OVG hat festgestellt, dass die FBB durch ihre rechtswidrigen KEV-Berechnungen bisher das Schallschutzprogramm schuldhaft verzögert hat. Es ist jedoch gerichtlich bestätigt, dass es keiner schuldhaften Verzögerung gleichkommt, wenn KEV's mit falschen Berechnungen nicht unterzeichnet und zurück geschickt haben.

#### **Wer kann die zukünftige Fluglärmbelastung auf Ihrem Grundstück berechnen?**

Das MIL hat zwar den Flughafen aufgefordert die Belastungen darzustellen, es muss aber leider davon ausgegangen werden, dass der Flughafen ausschließlich mit dem Schutzziel „kleiner 0,5 x 55 dB(A)“ rechnet.

Bürger fordern seit langem, dass das MIL Karten zur Verfügung stellt, aus denen jeder Betroffene die Fluglärmbelastungen seines Grundstücks für die genehmigte Vollauslastung des BER (tags, nachts, Dauerschallpegel und Maximalpegel etc.) ablesen kann – insbesondere aber auch das Schutzniveau 0x 55 dB(A) dargestellt wird.

Da nachvollziehbare Karten bisher nicht vorgelegt wurden und unabhängige Berechnungen auch im Flughafenberatungszentrum Mahlow nicht oder nur mit großer Mühe zu erhalten waren, wird empfohlen, Herrn Prof. Augustin um diese Berechnungen zu bitten. Hierfür würde ein Unkostenbeitrag von ca. 5 € je Grundstück anfallen.

#### **Sollte man eine Entschädigung in Anspruch nehmen?**

Bisher hat der Flughafen von ihm ausgewählte Wertermittler für die Wertermittlung der Grundstücke beauftragt. Für die Betroffenen ist es nicht sinnvoll, sich in einer so wesentlichen Frage dem Vorgehen des Flughafens zu unterwerfen. Es sind durch vom Flughafen beauftragte Wertermittler bereits unglaublich niedrige Werte bei der Grundstückswertermittlung herausgekommen. So ist ein ca. 900 qm großes Grundstück mit

einem Einfamilienhaus auf nur 60.000 € geschätzt worden und folglich wurde nur eine Entschädigung in Höhe von 20.000 € angeboten. Ein unabhängiger Wertermittler kam hingegen auf das Vierfache!

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese Wertermittlung - gegen die jeder Eigentümer, der den Wert von seinem Haus und Grundstück als zu niedrig angesetzt empfindet, selbständig vorgehen muss - zur (möglicherweise sogar gewollten) Verzögerung des Ablaufs des Schallschutzprogramms führt und auch hier langwierige Auseinandersetzungen und Gerichtsverfahren zu erwarten sind.

### **Trifft es zu, dass sofern die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen teurer als 30% des Verkehrswertes sind, nur noch Entschädigungen in Geld zum Tragen kommen?**

Im Planfeststellungsbeschluss und in seiner Begründung gibt es zu dieser Frage unterschiedliche Darstellungen.

Im verfügbaren Teil steht, dass es eine Kostenobergrenze geben soll, die auf 30% des Verkehrswertes von Haus und Grund begrenzt ist. Andererseits wird in der Begründung ausgeführt, dass die Kostenobergrenze gewählt worden ist, um den Flughafen von der Verpflichtung freizustellen, Gebäude, die eine „schlechte Bausubstanz“ haben, sozusagen „marode“ sind, auf FBB-Kosten sanieren zu müssen. Das kann bedeuten, dass bei neuen und gut instandgehaltenen Gebäuden diese Kostenobergrenze nicht anzusetzen ist!

### **Welcher Wertermittlungsstichtag soll für die Verkehrswertermittlung gelten?**

Als erstes ist festzulegen, zu welchem Zeitpunkt der Verkehrswert des Grundstücks zu ermitteln ist. Das Bundesverfassungsgericht hat festgestellt, dass es nicht richtig ist, wenn das Antragsdatum des Eigentümers mit dem Wertermittlungsstichtag gleichgesetzt wird.

Mit diesem Vorgehen würden alle bereits eingetretenen Wertverluste nicht berücksichtigt werden. Dieses wurde vom Bundesverfassungsgericht als fehlerhaft angesehen. (Zum Beispiel in Bohnsdorf ist der Bodenrichtwert von 1996 bis 2012 von 300 DM auf 80 Euro/ qm gefallen.) Trotz Aufforderung hat bisher weder das MIL noch der Flughafen erläutert, welchen Wertermittlungsstichtag es der Verkehrswertermittlung zugrunde legen will. Unser Ansicht nach sollte und müsste hier als Termin der so genannte Konsensbeschluss aus dem Jahre 1996 gelten, mit dem festgelegt wurde, dass der BER in Schönefeld gebaut werden soll. Dies wird jedoch sicher nur gerichtlich zu klären und durchzusetzen zu sein.

### **Wer kann den Verkehrswert ermitteln?**

Leider wird im Planfeststellungsbeschluss der Flughafen als Veranlasser für die Verkehrswertermittlung als verantwortlich angesehen. Das kann dann - wie schon an anderer Stelle erfahren - wieder erhebliche Auseinandersetzungen mit sich bringen.

### **Wie ist eine Entschädigungszahlung zu bewerten?**

Solange die genauen Modalitäten des Wertermittlungsverfahrens nicht bekannt sind und der genaue Umfang der notwendigen (OVG- bzw. PFB-konformen) Schallschutzmaßnahmen in Form eines bepreisten Leistungsverzeichnisses den Betroffenen nicht vorliegen, sind Entschädigungszahlungen kritisch zu sehen. Es ist doch so, dass bei Greifen der 30%-Grenze zwar der höchste Geldbetrag vom Flughafen gezahlt würde, den er zahlen muss

(klingt gut), aber gleichzeitig weniger Geld ausgezahlt wird, als für die Umsetzung des im Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Schallschutzes erforderlich wäre (ist schlecht).

Einem findigen Bauingenieur gelingt es sicher, dieses Geld sehr sinnvoll in schalldämmende Baumaßnahmen an seinem Haus umzusetzen. Aber einer Familie von Normalbürgern wäre mit einem umgesetzten baulichen Schallschutz deutlich besser gedient, als mit einem Geldbetrag und der Verantwortung, damit nun selbst gesunde Wohnverhältnisse herstellen zu müssen.

### Trifft es zu, dass 80-90 % der Gebäude nicht schutzfähig sind?

Diese Aussage kann nicht stimmen. Das ständige Wiederholen dieser Auffassung ergibt keinen zusätzlichen Wahrheitsgehalt. Die Aussage basiert einzig und allein auf einem strittigen Gutachten des Flughafens, der die Gutachter Krebs und Kiefer beauftragt hat, die hohen Kosten des Schallschutzes nachzuweisen.

Im Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin Brandenburg hat Frau Rechtsanwältin Heß die fehlerhaften Grundannahmen dieses Gutachtens kritisiert.

Die Annahme, dass Häuser, die im Tagschutzgebiet nach Rechnung des Flughafens mit 6 x 55 nur Lüfter bekommen sollten und nun bei 0x 55 bereits gar nicht mehr schutzbar sein sollen, stimmt nicht. Prof Augustin und eine Arbeitsgruppe von Schallschutzfachleuten haben in solchen Fällen ausgerechnet, dass Schallschutzfenster zusätzlich erforderlich werden. Diese Schallschutzmaßnahmen liegen in der Regel unter 40.000 € pro Grundstück – die 30%-Kostenobergrenze liegt dabei in den meisten Fällen bei ca. 60 Td.€ bis 80 Td.€. **Wenn die Kosten für die Schallschutzmaßnahmen insgesamt deutlich unter 60.000 Euro bleiben, kann man die Kosten für eine genaue Verkehrswertermittlung in der Regel wohl sparen!**

Der Flughafen hat es bisher vermieden, die Möglichkeit der Dämmung von außen zu prüfen. Diese ist bei einigen Grundstücken für ein sinnvolles Kosten-Nutzen-Verhältnis zwingend erforderlich. Das bewirkt auch, dass Wohnräume nicht von innen unnötig verkleinert und beeinträchtigt werden müssen.

Wenn man ein Gesamtkonzept für jedes Grundstück entwickelt, das sowohl die Lüftungsfragen als auch die schalltechnische Außendämmung sorgfältig einbezieht, wäre viel möglich.

Allerdings muss auch der Wille da sein, das Schallschutzprogramm endlich vom Kopf auf die Füße zu stellen.

### Rechtliche Auseinandersetzungen

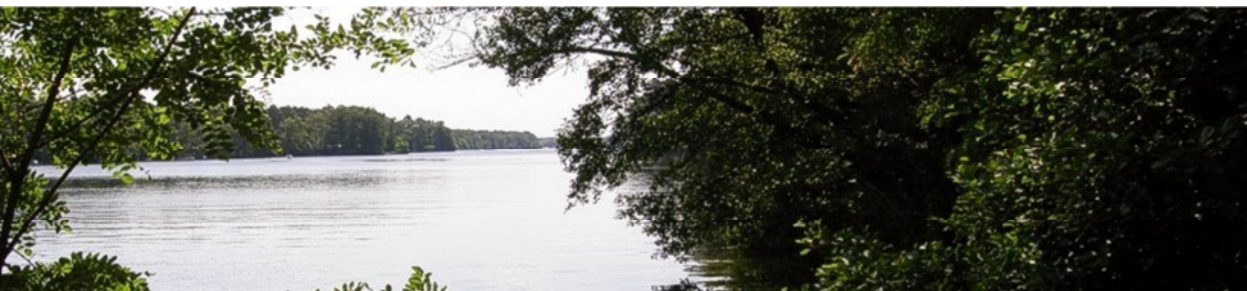
Verschiedene Rechtsanwälte unterstützen seit Jahren die Betroffenen durch unterschiedliche außergerichtliche und gerichtliche Vorgehensweisen und Verfahren.

Unterschiedliche Beurteilungen zu Erfolgsaussichten einzelner Schritte können dabei durchaus zur Erhöhung der Chancen führen, insgesamt für die Betroffenen positive

Ergebnisse zu erzielen. Die Rechtsanwälte sind angehalten sich gegenseitig über ihre Einschätzungen zu informieren und austauschen, damit möglichst keine sich widersprechenden Forderungen erhoben werden und auch Kosten für die Betroffenen eingespart werden können.

Fakt ist, dass nur Eilverfahren relativ kurzfristig behandelt werden. Hauptsacheverfahren dauern leider lange (die Feststellungsklage von RA Hofmann zum Schallschutz wurde z.B. Anfang 2011 eingereicht). Sie müssten sich auf den aktuellen neuen Sachstand beziehen – das kann im Einzelfall bedeuten, dass die bisher vorgebrachten Hauptsacheverfahren nicht mehr ausreichend sind und neuformuliert werden müssten.

Unsere Rechtsanwälte sind auf gute fachliche Zuarbeiten angewiesen. Wenn Rechtsanwälte auf Gutachter vertrauen, die noch vor kurzem für die Gegenseite gearbeitet haben, sollten Sie dies jedoch kritisch hinterfragen!



**Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V.**

anerkannt als gemeinnütziger Verein und Umweltverband

Postanschrift: BVBB, Postfach 52, 15828 Mahlow

eingetragen unter VR 5037P

beim Amtsgericht Potsdam, Jägerallee 10 - 12 in 14469 Potsdam

Geschäftsstelle

BVBB-Zentrale

Wilhelm-Grunwald-Str.48-50

15827 Blankenfelde

[www.BVBB-eV.de](http://www.BVBB-eV.de)