

Kleine Anfrage 156

des Abgeordneten Christoph Schulze
fraktionslos

an die Landesregierung

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 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.
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?