

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/2314 –**

Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Neufassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ist am 7. Juni 2007 in Kraft getreten. Seit dem 27. Dezember 2008 existieren die Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (1. FlugLSV), seit dem 8. September 2009 die Zweite Verordnung (2. FlugLSV), und seit dem 20. August 2013 die Dritte Verordnung (3. FlugLSV) zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm.

Laut dem FluLärmG haben die Besitzerinnen und Besitzer von Grundstücken, die in sogenannten Lärmschutzbereichen liegen, Anspruch auf die Erstattung bestimmter Schallschutzausgaben. Für besonders von Fluglärm betroffene Grundstücke entsteht der Anspruch auf Erstattung sofort nach Festsetzung der Lärmschutzbereiche, ansonsten mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung der Lärmschutzbereiche. Die Festlegung der Lärmschutzbereiche sollte für bestehende Flugplätze bis zum Jahr 2009 erfolgt sein und die Betroffenen sollten somit spätestens Anfang 2015 Schallschutz erhalten. Im Jahr 2014 sind nach Information der Fragesteller aber nun immer noch einige Lärmschutzbereiche nicht festgelegt und die Anwohnerinnen und Anwohner warten weiterhin auf Schallschutz.

Das aktuelle Fluglärmgesetz reicht bei Weitem nicht aus, um die Bevölkerung wirksam zu schützen. Es ist ein reines Erstattungs- und Entschädigungsgesetz ohne jegliche Elemente einer aktiven Lärmschutzpolitik. Maßnahmen zur Vermeidung von Fluglärm und verbindliche Lärmobergrenzen sind darin nicht vorgesehen. Das Fehlen von Maßnahmen zum aktiven Schallschutz wird auch vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) der Bundesregierung in seinem aktuellen Sondergutachten „Fluglärm reduzieren – Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ bemängelt (www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2012_2016/2014_SG_Fluglaerm_HD.pdf?__blob=publicationFile).

Zudem sind die im FluLärmG festgelegten Auslösewerte für die Einrichtung von Lärmschutzbereichen deutlich zu hoch. Sie entsprechen nicht dem aktuel-

len Stand zahlreicher nationaler und internationaler Studien aus Medizin und Lärmwirkungsforschung, wie beispielsweise den neuen Studien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und des Joint Research Center der Europäischen Kommission (WHO, JRC – European Commission Joint Research Centre –, 2011: Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe) oder der Zusammenfassung neuerer Studien durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen – SRU (SRU 2008: Umweltgutachten 2008 – Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels).

Spätestens im Jahr 2017 muss die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag über die im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Lärmgrenzwerte Bericht erstatten. Eine solche Überprüfung ist auch im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehen.

1. Inwieweit hält die Bundesregierung den Stand der Umsetzung des Fluglärmschutzgesetzes für ausreichend?

Der Vollzug des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ist weit fortgeschritten, wie die Zusammenstellung über den Verfahrensstand zeigt (siehe Antwort zu den Fragen 3, 4 und 5). Aufgrund der nachdrücklichen Bemühungen der Beteiligten ist zu erwarten, dass alsbald weitere Festsetzungen von Lärmschutzbereichen erfolgen. Der Gesetzesvollzug wird auch weiterhin durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und durch das Umweltbundesamt intensiv unterstützt, um einen zeitnahen und im Bundesgebiet einheitlichen Vollzug des novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu realisieren. Hierzu gehört insbesondere die Qualitätssicherung der Datengrundlagen zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche, soweit dies von den Ländern gewünscht wird.

Im Übrigen legt Artikel 3 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007 (BGBl I. S. 986) fest, dass bestehende Lärmschutzbereiche, die auf der Grundlage der früheren Fassung des FluLärmG festgesetzt worden waren, bis zur Festsetzung eines neuen Lärmschutzbereiches durch die Länder fortgelten.

2. Wie soll die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigte Überprüfung der Grenzwerte im Fluglärmschutzgesetz konkret erfolgen?

Wie ist die Zeitschiene für diese Überprüfung, und welche Zwischenschritte plant die Bundesregierung?

Zur Überprüfung der in § 2 FluLärmG festgelegten Werte zur Abgrenzung der Schutzzonen des Lärmschutzbereichs wird die Bundesregierung insbesondere die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung auswerten und dabei auch die Ergebnisse neuerer Forschungsvorhaben, wie z. B. der NORAH-Studie („Noise-Related Annoyance, Cognition and Health“), einbeziehen. Darüber hinaus werden Konsultationen mit den maßgeblichen Akteuren vorbereitet. Die Ergebnisse sollen in einen Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag im Jahr 2017 einfließen, der nach § 2 Absatz 3 FluLärmG vorgesehen ist.

3. Für welche Flughäfen bzw. Landeplätze in Deutschland wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit Inkrafttreten der Neufassung des FluLärmG der Lärmschutzbereich gemäß § 4 Absatz 3 und 4 FluLärmG erstmals oder neu festgesetzt (bitte in tabellarischer Form nach Flughäfen auführen)?

4. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Verfahrensstand des Festsetzungsverfahrens der Lärmschutzbereiche gemäß § 4 Absatz 3 und 4 FluLärmG an den einzelnen Flughäfen bzw. Landeplätzen (bitte in tabellarischer Form nach Flughäfen aufzuführen)?
5. Für welche Flugplätze steht nach Kenntnis der Bundesregierung die gemäß § 4 Absatz 3 und 4 FluLärmG erforderliche Festsetzung des Lärmschutzbereiches noch aus (bitte in tabellarischer Form nach Flughäfen aufzuführen)?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden wegen des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den Verfahrensstand nach § 4 Absatz 3 und 4 FluLärmG zeigt die nachfolgende Zusammenstellung, die insbesondere auf der Grundlage einer informellen Abfrage bei den Ländern erstellt wurde.

Überblick über den Vollzug des novellierten FluLärmG (Stand: August 2014)

Flugplatz	Art	ICAO ^a Ortskennung	DES ^b liegt vor	LSB ^c liegt vor	Entwurf RVO	RVO ^d vom (Datum)	Anmerkung
Baden-Württemberg							
Friedrichshafen	Verkehrsflughafen	EDNY	ja	ja	ja	20. Dez. 2010	
Karlsruhe/ Baden-Baden	Verkehrsflughafen	EDSB	ja	ja	ja	20. Dez. 2010	
Mannheim	Verkehrslandeplatz	EDFM	ja	ja	ja	20. Dez. 2010	
Stuttgart	Verkehrsflughafen	EDDS	ja	ja	ja	20. Dez. 2010	
Bayern							
Augsburg	Verkehrslandeplatz	EDMA	ja				derzeit § 4 Absatz 1 FluglärmG nicht erfüllt
Ingolstadt/ Manching	Militärischer Flugplatz	ETSI	ja	ja	ja	25. Feb. 2014	
Lechfeld	Militärischer Flugplatz	ETSL	nein				Abstimmungs- gespräche wer- den zwischen Bundeswehr und Landes- regierung geführt
Memmingen	Verkehrsflughafen	EDJA	ja	ja	ja	6. Nov. 2012	
München	Verkehrsflughafen	EDDM	ja				in Vorbereitung
Neuburg an der Donau	Militärischer Flugplatz	ETSN	ja	ja	ja	15. Mai. 2013	
Nürnberg	Verkehrsflughafen	EDDN	ja	ja	ja		in Vorbereitung

^a International Civil Aviation Organisation (ICAO)

^b Datenerfassungssystem (DES)

^c Lärmschutzbereich (LSB)

^d Rechtsverordnung (RVO)

Flugplatz	Art	ICAO ^a Ortskennung	DES ^b liegt vor	LSB ^c liegt vor	Entwurf RVO	RVO ^d vom (Datum)	Anmerkung
Brandenburg							
Berlin Brandenburg	Verkehrsflughafen	EDDB	ja	ja	ja	7. Aug. 2013	
Bremen							
Bremen	Verkehrsflughafen	EDDW	ja	ja	ja	22. Dez. 2009	
Hamburg							
Hamburg	Verkehrsflughafen	EDDH	ja	ja	ja	21. Feb. 2012	
Hessen							
Frankfurt am Main	Verkehrsflughafen	EDDF	ja	ja	ja	30. Sep. 2011	
Kassel-Calden	Verkehrsflughafen	EDVK	ja	ja	ja	11. Mrz. 2013	
Mecklenburg-Vorpommern							
Neubrandenburg- Trollenhagen	Militärischer Flugplatz	ETNU	ja	ja	ja	12. Aug. 2011	
Heringsdorf	Verkehrsflughafen	EDAH	ja				§ 2 Absatz 1 FluglärmG nicht erfüllt
Lübeck- Blankensee	Verkehrsflughafen	EDHL	ja	ja	ja	15. Jan. 2013	
Rostock-Laage	Militärflugplatz	ETNL	ja	ja	ja	26. Mai. 2014	
Niedersachsen							
Bremen	Verkehrsflughafen	EDDW	ja	ja	ja	14. Sep. 2010	
Hannover- Langenhagen	Verkehrsflughafen	EDDV	ja	ja	ja	14. Sep. 2010	
Nordholz	Militärischer Flugplatz	ETMN	nein				Abstimmungs- gespräche wer- den zwischen Bundeswehr und Landes- regierung geführt
Wittmundhafen	Militärischer Flugplatz	ETNT	ja	ja	ja		
Wunstorf	Militärischer Flugplatz	ETNW	ja	ja	ja	13. Aug. 2012	
Nordrhein-Westfalen							
Dortmund	Verkehrsflughafen	EDLW	ja	ja	ja	11. Sep. 2012	
Düsseldorf	Verkehrsflughafen	EDDL	ja	ja	ja	25. Okt. 2011	
Geilenkirchen	Militärischer Flugplatz	ETNG	ja	ja	ja	15. Okt. 2013	

Flugplatz	Art	ICAO ^a Ortskennung	DES ^b liegt vor	LSB ^c liegt vor	Entwurf RVO	RVO ^d vom (Datum)	Anmerkung
Köln/Bonn	Verkehrsflughafen	EDDK	ja	ja	ja	7. Dez. 2011	
Münster/ Osnabrück	Verkehrsflughafen	EDDG	ja	ja	ja	13. Mrz. 2012	
Niederrhein	Verkehrsflughafen	EDLV	ja	ja	ja	7. Dez. 2013	
Nörvenich	Militärischer Flugplatz	ETNN	ja	ja	ja	11. Jun. 2013	
Paderborn/ Lippstadt	Verkehrsflughafen	EDLP	ja	ja	ja	11. Dez. 2012	
Rheinland-Pfalz							
Büchel	Militärischer Flugplatz	ETSB	ja				in Vorbereitung
Frankfurt-Hahn	Verkehrsflughafen	EDFH	ja				in Vorbereitung
Ramstein	Militärischer Flugplatz	ETAR	ja				in Vorbereitung
Spangdahlem	Militärischer Flugplatz	ETAD	ja				
Zweibrücken	Verkehrsflughafen	EDRZ	ja				in Vorbereitung
Saarland							
Saarbrücken- Ensheim	Verkehrsflughafen	EDDR	ja	ja	ja	9. Aug. 2011	
Sachsen							
Dresden	Verkehrsflughafen	EDDC	ja	ja	ja	15. Feb. 2012	
Leipzig/Halle	Verkehrsflughafen	EDDP	ja	ja	ja	15. Feb. 2012	
Schleswig-Holstein							
Lübeck- Blankensee	Verkehrsflughafen	EDHL	ja	ja	ja	29. Feb. 2012	
Hamburg	Verkehrsflughafen	EDDH	ja	ja	ja	13. Mrz. 2012	
Hohn	Militärischer Flugplatz	ETNH	nein				Abstimmungs- gespräche wer- den zwischen Bundeswehr und Landes- regierung geführt
Schleswig	Militärischer Flugplatz	ETNS	ja	ja	ja	18. Nov. 2011	
Sylt	Verkehrsflughafen	EDXW	ja	ja	ja	2. Jun. 2010	
Thüringen							
Erfurt-Weimar	Verkehrsflughafen	EDDE	ja	ja	ja	15. Mai. 2014	

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze, die in § 2 FluLärmG festgelegt sind, unter Berücksichtigung der neuesten Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Werte für bestehende zivile Flugplätze, die in § 2 FluLärmG festgelegt sind, unter Berücksichtigung der neuesten Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze, die in § 2 FluLärmG festgelegt sind, unter Berücksichtigung der neuesten Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Werte für bestehende militärische Flugplätze, die in § 2 FluLärmG festgelegt sind, unter Berücksichtigung der neuesten Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung?

Die Fragen 6, 7, 8 und 9 werden wegen des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat die Auswirkungen der Novelle des FluLärmG auf die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner noch nicht evaluiert. Vorgesehen ist eine umfassende Bewertung der Auswirkungen des novellierten FluLärmG für den Bericht nach § 2 Absatz 3 FluLärmG an den Deutschen Bundestag im Jahr 2017. Grundsätzlich lässt sich aus heutiger Sicht sagen, dass allein von einer Absenkung der Lärmwerte zur Abgrenzung der Schutzzonen, in denen Ansprüche auf baulichen Schallschutz von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen bestehen und Baubeschränkungen gelten, keine vollständige Lösung der Lärmprobleme erwartet werden kann. Vor diesem Hintergrund werden derzeit für eine spürbare Verbesserung der Fluglärmsituation in der Umgebung der Flughäfen in Deutschland umfassendere Lösungsansätze geprüft, wie sie auch im Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode angesprochen sind. Eine deutliche Minderung der Beeinträchtigungen durch den Fluglärm lässt sich durch die abgestimmte Anwendung einer Vielzahl von Einzelinstrumenten von der Siedlungsplanung in der Flugplatzumgebung über technische Maßnahmen am Luftfahrzeug bis zu flugbetrieblichen Möglichkeiten, wie z. B. der Anwendung lärmindernder Ab- und Anflugverfahren erzielen. Dabei ist es essentiell, die bestehenden Möglichkeiten zur Lärminderung aufeinander abzustimmen.

10. Hält die Bundesregierung die Unterscheidung zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen für zeitgemäß hinsichtlich der neuesten Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung?

Die um 3 Dezibel weniger strengen Werte des FluLärmG für die Tag-Schutzzonen bei Militärflugplätzen wurde in der Amtlichen Begründung zur Gesetzesnovelle von 2007 mit dem Verteidigungsauftrag der Streitkräfte und mit den unterschiedlichen Lärmcharakteristiken an zivilen und militärischen Flugplätzen begründet. Zweck der Novelle des FluLärmG war es, in der Umgebung von Flugplätzen durch Beschränkungen der baulichen Nutzung und baulichen Schallschutz auf den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm hinzuwirken. Das Gesetz dient somit in erster Linie der lärmschutzorientierten Steuerung der Siedlungsentwicklung in der Flugplatzumgebung und dem Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen in hoch lärmbelasteten Bereichen. Neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung beschreiben Zusammenhänge zwischen der Lärmbelastung einerseits und den Wirkungen auf die Betroffenen andererseits. Hieraus lassen sich nicht unmittelbar Werte zur Abgrenzung von

Schutzzonen ableiten, in denen bauliche Nutzungsbeschränkungen und Schallschutzanforderungen für Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen gelten. Vor diesem Hintergrund wird die Bundesregierung die bei der Gesetzesnovelle im Jahr 2007 maßgebenden Belange zur Festlegung der Schutzzonenwerte bei zivilen und militärischen Flugplätzen hinsichtlich neuer Gegebenheiten und Erkenntnisse im Rahmen der Erarbeitung des Fluglärmberichtes überprüfen.

11. Wie hoch ist die Zahl der Eigentümer von in der Tag-Schutzzone 1 oder in der Nacht-Schutzzone gelegenen Grundstücken, die nach § 9 FluLärmG berechtigt sind, auf Antrag Aufwendungen erstattet zu bekommen (bitte in tabellarischer Form nach Flughäfen aufzuführen)?

Der Bundesregierung liegen keine vollständigen, bundesweiten Angaben über die Zahl der Eigentümer von in der Tag-Schutzzone 1 oder in der Nacht-Schutzzone gelegenen Grundstücken der Lärmschutzbereiche vor. Beispielfähig konnten für die Verkehrsflughäfen Frankfurt am Main, Hamburg und Köln/Bonn folgende Daten zur Anzahl der Gebäude in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone ermittelt werden:

Flughafen Frankfurt am Main/Hessen

Tag-Schutzzone 1	ca. 6 300 Gebäude
Nacht-Schutzzone	ca. 39 000 Gebäude

Innerhalb dieser Gebäude befinden sich schätzungsweise 12 500 Haushalte in der Tagschutzzone 1 und ca. 86 000 Haushalte in der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereichs.

Flughafen Hamburg/Hamburg und Schleswig-Holstein
in der Freien und Hansestadt Hamburg

Tag-Schutzzone 1	ca. 1 020 Wohngebäude
Nacht-Schutzzone	ca. 3 640 Wohngebäude
Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone	ca. 3 750 Wohngebäude

in Schleswig-Holstein

Tag-Schutzzone 1	ca. 50 Gebäude
Nacht-Schutzzone	ca. 380 Gebäude

Flughafen Köln/Bonn/Nordrhein-Westfalen

Tag-Schutzzone 1	Keine Gebäude
Nacht-Schutzzone	ca. 10 800 Gebäude

12. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die voraussichtliche Zahl der Eigentümer von in der Tag-Schutzzone 1 oder in der Nacht-Schutzzone gelegenen Grundstücken, die nach § 9 FluLärmG berechtigt sind, auf Antrag Aufwendungen erstattet zu bekommen, an Flughäfen bzw. Landeplätzen bei denen noch keine Lärmschutzbereichsfestsetzungen erfolgt sind (bitte in tabellarischer Form nach Flughäfen aufführen)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Daten vor. Die Ermittlung der Anzahl der anspruchsberechtigten Eigentümer von in der Tag-Schutzzone 1 oder in der Nacht-Schutzzone gelegenen Grundstücken ist erst mit der Festsetzung des jeweiligen Lärmschutzbereichs möglich.

13. Inwieweit hält die Bundesregierung vor dem Hintergrund des aktuellen Stands der Lärmschutzbereichsfestsetzungen und des Koalitionsvertrags die momentane Formulierung im FluLärmG für überarbeitungsbedürftig, dass der Anspruch auf Erstattung gemäß § 9 FluLärmG für viele Menschen erst mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entstehen soll?

Die Bundesregierung hält eine möglichst zeitnahe Realisierung des baulichen Schallschutzes nach dem FluLärmG für wünschenswert. Beispielhaft wird darauf hingewiesen, dass in der Freien und Hansestadt Bremen parallel zum behördlichen Verfahren für die Umsetzung des FluLärmG der Verkehrsflughafen Bremen das freiwillige Schallschutzprogramm Calmar umgesetzt hat. Das Programm ist auf eine zeitlich vorgezogene Anspruchsabwicklung durch eine privatrechtliche Vereinbarung ausgerichtet und sieht u. a. Vorleistungen des Flughafens vor.

Die Bundesregierung wird die bei der Gesetzesnovelle im Jahr 2007 maßgebenden Belange zur Einführung einer zeitlichen Staffelung der Erstattungsansprüche für Maßnahmen des baulichen Schallschutzes hinsichtlich der jetzigen Gegebenheiten und Erkenntnisse im Rahmen der Erarbeitung des Fluglärmberichtes überprüfen.

14. Sieht die Bundesregierung angesichts eines etwaigen Umsetzungsdefizits einen Handlungsbedarf auf Bundesebene?
Wie wirkt die Bundesregierung auf die zuständigen Behörden ein, um sieben Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes eine zügige Umsetzung zu erreichen?

Der Vollzug des FluLärmG ist mittlerweile weit fortgeschritten; auf die Antwort zu den Fragen 3, 4 und 5 wird verwiesen. Die Festsetzung von Lärmschutzbereichen für Flughäfen und Flugplätze erfolgt nach § 4 Absatz 2 FluLärmG durch Rechtsverordnung der Landesregierung. Da die Länder dieses Gesetz und die dazu erlassenen Vorschriften als eigene Angelegenheit ausführen, kann die Bundesregierung nach der Kompetenzordnung des Grundgesetzes keine Fachaufsicht ausüben. Im Hinblick auf die Unterstützung eines effektiven Vollzuges durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und durch das Umweltbundesamt wird ergänzend auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

15. Plant die Bundesregierung im Rahmen der im Koalitionsvertrag vorgesehenen Überprüfung des FluLärmG auch die Einbeziehung von Maßnahmen zum aktiven Schallschutz in ein novelliertes FluLärmG?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung tritt auf nationaler und internationaler Ebene intensiv für Verbesserungen des aktiven Lärmschutzes ein. In diesem Rahmen wird auch geprüft, welche Instrumente und Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes einer rechtlichen Stärkung bedürfen.

16. Plant die Bundesregierung im Rahmen der im Koalitionsvertrag vorgesehenen Überprüfung des FluLärmG auch die Aufnahme eines Lärmmindeungsgebots in das FluLärmG?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung strebt an, den Schutz vor Fluglärm in den nächsten Jahren deutlich zu verbessern, und verweist insoweit auch auf die entsprechenden Aussagen des Koalitionsvertrags. Auf die Antwort zu Frage 15 wird ergänzend verwiesen.

