

RECHT | 05.01.2012

AUSWIRKUNGEN VON FLUGLÄRM

Grundrecht wird mit Füßen getreten



Nicolas Katzung.

Bild: IZ

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist nach Meinung von IZ-Redakteur Nicolas Katzung ein erschreckendes Beispiel dafür, wie hilflos Grundstückseigentümer dem offenbar willkürlichen Handeln von Politikern und dem Profithunger von Unternehmen ausgesetzt sind.

Ja, klar, das Argument, dass ein Flughafen in der Nähe auch viel Gutes mit sich bringt, ist nicht von der Hand zu weisen. Vielen Bürgern dürften die gute Infrastruktur und die sprudelnden Gewerbesteuereinnahmen für ihre Gemeinde von sich in der Nähe ansiedelnden Unternehmen aber nicht gerade zu Freudensprüngen verhelfen.

Die psychische Belastung infolge des Fluglärms ist das eine, die kalte Enteignung das andere Übel. Wer sich den Traum vom Eigenheim erfüllt und Mitte der 90er Jahre im Flörsheimer Norden gebaut hat, erlebt gerade einen Albtraum. Dass die Immobilien auf einen Schlag weniger Wert sind, kann zwar noch keine Statistik nachweisen. Wenn pro Tag fast 300 Flugzeuge in 280 m über die Dächer donnern, braucht man aber keine Statistik, um zu wissen, dass die 250.000 Euro teure Doppelhaushälfte für diesen Preis keiner mehr

haben will. Eine Entschädigung für den Wertverlust gibt es nicht, nur für Lärmschutzmaßnahmen, aber in begrenztem Umfang. Einigeln und Fenster geschlossen halten heißt also die Devise.

Was Betroffene auf die Palme bringt, ist die Hilflosigkeit, mit der man der faktischen Enteignung gegenübersteht. Die Bewohner des Frankfurter Lerchesbergs können ein Liedchen davon singen. Im Zwei-Minuten-Takt rauschen die Turbinen neuerdings über ihre Villen hinweg. Wie viel ihre hübschen Anwesen noch wert sind, wissen sie nicht. Verkaufen wollen dennoch viele. Auch in Egelsbach wird ein Neubaugebiet überflogen, wenn auch in deutlich größerer Höhe als in Flörsheim und auf dem Lerchesberg. Der Immobiliensteuerrechtler Rolf Krauß hatte sich, bevor er gebaut hat, extra erkundigt, ob die neuen Flugrouten über sein Baugrundstück gehen werden. Mit Sicherheit nicht, hieß es damals vom Bürgermeister. Es kam anders. Auf mindestens 30% schätzt er den Wertverlust.

Wer es sich nicht leisten kann, seine Immobilie preisreduziert zu verkaufen, muss mit dem Lärm und seinen Folgen leben. Pech gehabt. Planungssicherheit für Häuslebauer ade. Wenn Flugrouten entgegen vorheriger Auskünfte direkt über Neubaugebiete fliegen, dann grenzt das an Willkür und ist ein Tritt gegen den grundrechtlich geschützten Eigentumsbegriff. Die Lehre kann daher nur lauten: Haltet euch vom Flughafen fern.

Lesen Sie dazu die Titelgeschichte "[Angst vor sinkenden Werten](#)".

Schreiben Sie an leserbrief@iz.de

IMMOBILIEN ZEITUNG

MÄRKTE | 05.01.2012

FLUGLÄRM

Angst vor sinkenden Werten

VON NICOLAS KATZUNG

"Sti-hil-le Nacht, fü-hnf Uhr acht, Deutschland schläft, wir sind wach, 300 Flieger, die Nerven sind blank, das Haus ist wertlos, die Lunge wird krank, lasst uns endlich in Ruuuuh, ma-acht die Landebahn zu." Mehrere tausend fluglärmmentnerve Bürger machten wenige Tage vor Weihnachten im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens mit ihrer Version von Stille Nacht ihrem Ärger Luft. Die Angst geht bei ihnen um. Angst vor dem ohrenbetäubenden Lärm, der ihren Kindern den Schlaf raubt, der sie selbst krank macht und der ihre Häuschen und Wohnungen wertlos oder unverkäuflich werden lässt.



Montagsdemo im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens: Immer mehr vom Fluglärm betroffene Bürger machen ihrem Ärger Luft.

Bild: nik

Freitag, 30. Dezember 2011, 10:45h. Kaum ist der Donnerhall des Airbus verstummt, kündigen heulende Turbinen den nächsten Flieger an. Diesmal braust er direkt über die Köpfe und Hausdächer hinweg. Ein ohrenbetäubender Lärm. Und es dauert keine zwei Minuten, da rauscht schon der nächste heran.

So exponiert die Lage und so schön die pompösen Anwesen auf dem Frankfurter Lerchesberg auch sind - hier wohnen? Nein, danke. "Der ganze Lerchesberg steht zum Verkauf", sagt Steffen Niedermeier, geschäftsführender Gesellschafter vom Luxusmakler Engel & Völkers, Frankfurt. Doch kaufen will seit dem 21. Oktober 2011, dem Tag der Eröffnung der wenige Kilometer Luftlinie entfernten neuen Landebahn, keiner mehr. "Den Lärm will sich niemand freiwillig antun" sagt Niedermeier. Nur über starke Preisnachlässe seien Verkäufe möglich, glaubt er. Mit Rückgängen von mindestens 30%

müsse man in Wohngebieten, die direkt in der Einflugschneise liegen, rechnen.

Der Lerchesberg zählt mit Sachsenhausen-Süd und Niederrad zu den Stadtteilen bzw. Siedlungen Frankfurts, die am stärksten von den neuen Flugrouten beeinträchtigt sind. Besonders hart hat es auch die Stadt Flörsheim am Main getroffen. In bis zu 250 m Höhe brettern die Flugzeuge über die Köpfe der rund 20.000 Einwohner. In einem offenen Brief an Hessens Ministerpräsidenten Volker Bouffier hatte der Architekt und Stadtplaner Horst Thomas Anfang November 2011 den Niedergang der Weinstadt prophezeit. Wer es sich leisten kann, wird die Stadt verlassen, so Thomas.

Michael Antenbrink, Bürgermeister von Flörsheim, spürt den Willen vieler Flörsheimer, ihre Häuser zu verkaufen. Einige hätten auch schon das Casa-Programm des Flughafenbetreibers Fraport in Anspruch genommen. Fraport bietet Eigentümern von Wohnimmobilien in besonders stark betroffenen Gebieten an, ihre Grundstücke zum Marktwert zu kaufen - ohne Berücksichtigung des wertbeeinflussenden Fluglärms. So weit die Theorie. "Die Verkaufspreise liegen schätzungsweise 10% unter den Marktwerten, die vor dem Flughafenausbau zu messen waren", stellt hingegen Antenbrink fest.

Wie hoch die Wertabschläge am freien Markt tatsächlich sind, lässt sich nicht beziffern - weil kaum Transaktionen stattfinden. "Eine gesicherte Aussage über konkrete Wertveränderungen ist nach derzeitiger Datenlage noch nicht möglich und würde sich deshalb im Bereich der Spekulation bewegen", weiß der Wiesbadener Sachverständige Richard Umstätter. Bei der Auswirkung von Fluglärm auf die Handelbarkeit von Immobilien ist nach Ansicht von Umstätters Berufskollegen Helge Ludwig immer auch die Frage maßgeblich, wie solche Belastungen vom Markt aufgenommen werden. "Sind die Märkte bullish, bekomme ich auch die angebrannten Immobilien los", so Ludwig.

Kursdorf ist ein kleines Örtchen in Westsachsen. Weniger als 30 Menschen wohnen hier - vor wenigen Jahren waren es noch mehr als 200. Dann kam der Ausbau des Flughafens Leipzig-Halle und der Lärm wurde für viele unerträglich. Die meisten siedelten ins nahe gelegene Schkeuditz um, mit finanzieller Unterstützung des Flughafenbetreibers. Droht Anrainergemeinden des Frankfurter Flughafens nun das gleiche Schicksal wie dem kleinen Sachsen-Dorf?

Flörsheims Bürgermeister Antenbrink glaubt nicht an ein Aussterben seiner Stadt. Zum einen weil viele Einwohner lokal verwurzelt sind, zum anderen weil ebenso vielen die finanziellen Mittel fehlen, um umzusiedeln. "Mit dem Geld von Fraport

kann man kein vergleichbares Eigentum in der näheren Umgebung erwerben", sagt der Bürgermeister. Deshalb würden auch die meisten, die im Rahmen des Casa-Programms ihr Haus an Fraport verkauft haben, zunächst als Mieter in ihren vier Wänden weiterhin wohnhaft bleiben.

In Flörsheims Nachbarort Hochheim ist die Lage nicht großartig anders. Zwar fliegen die Maschinen nach ihrem Start in etwas größerer Höhe über die Dächer. Dafür sind es die schweren und lauten Flugzeuge, die voll über Hochheim starten, so Ernst-Willi Hofmann von der Stadtverwaltung. "500 m Luftlinie zwischen Flugzeugen und Bewohnern ist eine falsch verstandene Bürgernähe", skandierte Hochheims Bürgermeisterin Angelika Munck auf einer der regelmäßig stattfindenden Montagsdemos am Frankfurter Flughafen ins Mikrofon. Viele Bürger, vor allem in der Südstadt, seien verzweifelt. Einige wollen weg, viele können es sich aber nicht leisten.

Viele Verkaufswillige, wenige Transaktionen

Von etlichen verkaufswilligen Eigentümern berichtet auch Otmar Weiler von der Gemeindeverwaltung Ginsheim-Gustavsburg. Weil sie die Preiseinbußen bei einem jetzigen Verkauf für zu hoch einschätzen, würden sich aber viele dabei Zeit lassen. So wie Ingo Steinsberger und Anke Junker. Vor zweieinhalb Jahren haben sie sich ein Haus in Ginsheim-Gustavsburg gekauft. Bei den Besichtigungen hatten sie nichts von den Fluglärmbelästigungen mitbekommen - weil Westwind herrschte. Bei Ostwind lärmt es dafür so sehr, als wenn sie mitten in der Einflugschneise liegen würden. Im Haus sei der Lärm erträglich, aber auf der Terrasse könne man sich bei entsprechender Windrichtung nicht unterhalten. "Überlegungen, unser Haus zu verkaufen, spielen definitiv eine Rolle. Aber es ist auch die Frage, wo es privat und beruflich hingehen soll", erklärt Steinsberger.

Lothar Klein ist im Gegensatz zu Ingo Steinsberger ein Westwind-Opfer. Klein wohnt mit seiner Frau in einem Haus in Wiesbaden-Bierstadt. Drei Flugrouten kriegen sie bei Westwind ab. Dazu kommen noch die Lärmelastigungen durch den US-Militärflughafen in Wiesbaden-Erbenheim, der in den kommenden Jahren ebenfalls stärker genutzt werden soll. Bei vielen Hauseigentümern gehe die Angst um, dass die Immobilienpreise sinken werden. "Konkrete Hinweise gibt es dazu aber noch nicht", so Klein.

Ob es überhaupt zu Wertabschlägen kommen wird, könne man derzeit noch nicht sagen, so ein Mitglied des Wiesbadener Gutachterausschusses. "Aktuell ist das alles Kaffeesatzleserei. Man sollte erstmal die Kirche im Dorf lassen", sagt er. Auch die Sorge, dass einige Immobilien nun unverkäuflich werden, teilt er nicht: "Wenn das der Fall wäre, würden wir das jetzt schon merken."



Villen auf dem Frankfurter Lerchesberg. Laut Engel & Völkers stehen viele Immobilien zum Verkauf. Doch Käufer sind - im Gegensatz zu Flugzeugen - nicht in Sicht.
Bild: nik

Nach Meinung des Sachverständigen Helge Ludwig hängt die Verkäuflichkeit von fluglärmbelasteten Immobilien auch davon ab, wie sensibel die Nutzer auf Fluglärm reagieren. "Die Zumutbarkeit in einem Villenviertel ist mit Sicherheit eine andere als in einfacheren Wohnlagen. Je privilegierter die Nutzerstruktur, desto stärker wirkt sich der Einfluss von Fluglärm auf die Immobilienpreise und damit auf die Verkehrswerte aus", ist Ludwig überzeugt. Eine pauschale Auskunft, in welcher Höhe Wertänderungen auftreten, sei deshalb nicht möglich.

Die eine Wertminderungsformel gibt es nicht

Egbert Dransfeld, Leiter des Instituts für Bodenmanagement, warnt ebenso davor, Wertanpassungen standortunabhängig anzunehmen. Auch wenn es problematisch ist, eine lineare Funktion für eine Wertminderung je nach Fluglärmintensität aufzustellen, glaubt Dransfeld, dass der potenzielle Wertabschlag für Wohnimmobilien umso größer ist, je näher sich die Grundstücke an den Flughäfen befinden. "Es gibt einen funktionalen Zusammenhang. Aber ein bundesweiter Preis- und Wertminderungsfaktor existiert nicht."

An Untersuchungen und Analysen zu Preis- und Wertentwicklungen von Grundstücken in Flughafennähe mangelt es nicht (siehe Kastentext unten, Abschnitt "Studien zum Werteinfluss von Fluglärm"). Die Aussagekraft ist jedoch begrenzt, zumal fast alle Studien zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Die Schwierigkeit besteht vor allem darin, die Wertbeeinflussung von Fluglärm zu extrahieren. Zudem bringt ein Flughafen in der Nähe auch Vorteile mit sich, die sich wertsteigernd auf Wohnimmobilien auswirken können, wie z.B. eine gute Infrastruktur. "Fast überall überschneiden sich die Vorteile mit den Nachteilen. Deswegen ist es auch so schwer, die exakte Auswirkung von Fluglärm auf die Immobilienwerte zu messen", stellt Jochem Kierig, Geschäftsführer von Sprengnetter Immobilienbewertung, fest.

Ausschlaggebend, ob es im Ergebnis zu Wertabschlägen kommt, ist vor allem die aktuelle Marktsituation. In Ballungsräumen

mit einem knappen Angebot und einer hohen Nachfrage nach Wohnraum wird sich der Einfluss von Fluglärm kaum bemerkbar machen. Zu dieser Erkenntnis kommt Dietmar Weigt z.B. für bebaute Grundstücke im niedrigen Preissegment (Kaufpreise unter 500.000 Euro) im Ballungsraum Düsseldorf. Anders dagegen in der Solitärstadt Hannover, wo Weigt eine signifikante Wertminderung gemessen hat.

Nach Erfahrung von Bernhard Bischoff, Sachverständiger aus Berlin, lässt sich der Werteeinfluss von Fluglärm "nicht so richtig nachweisen". Im Falle des neuen Großflughafens Berlin Brandenburg, der im südlichen Schönefeld heranwächst, gebe es bisher bei der Kaufpreisauswertung im Trassenbereich der Start- und Landebahnen keine Auffälligkeiten. Zwar sei laut oberem Gutachterausschuss eine gewisse Zurückhaltung auf Käuferseite zu spüren. "Wenn gekauft wird, dann aber zu Preisen ohne Lärmeinfluss", sagt Bischoff. Das stellt auch Anett Thätner, Vorsitzende des Gutachterausschusses für den Landkreis Teltow-Fläming, fest. Derzeit würden die Kaufpreise von 2011 ausgewertet und in diesem Monat neue Bodenrichtwerte beschlossen. "Ich vermute, dass das Preisniveau der Gemeinden stabil geblieben ist."

Kaum Preisrückgang, dafür soziale Umschichtung

Nach Bekanntgabe der vorläufigen Flugrouten Mitte 2010 spürte Jürgen Kuse, Vorsitzender des Gutachterausschusses für den Landkreis Dahme-Spreewald, "einen kräftigen Umsatzrückgang" am Grundstücksmarkt. Für ein Vierteljahr war der Markt regelrecht eingebrochen, danach habe er aber wieder deutlich angezogen. "Es gibt Menschen, die flughafenaffin sind und eine gewisse Fluglärmelastigung akzeptieren." Sinkende Preise erwartet Kuse nicht, dafür einen Wechsel in der Bevölkerungsstruktur. "Wer 400.000 bis 500.000 Euro ausgibt, will auch eine Top-Lage ohne Kompromisse. Wer sich dagegen nur 150.000 Euro leisten kann, ist sich bewusst, dass er dafür auch Kompromisse eingehen muss", sagt Klaus Hummel, IVD-Makler für die Gemeinden Rangsdorf und Blankenfelde. Wie Kuse erwartet auch er eine soziale Umschichtung: "Die einen gehen, andere kommen." Flörsheims Bürgermeister Antenbrink befürchtet gar eine Segregation: Die frei werdenden Wohnflächen werden von weniger Wohlhabenden angemietet; soziale Brennpunkte könnten entstehen. Auch eine einsetzende Wanderungsbewegung halten einige wie Leonhard Helm, Bürgermeister von Königstein im Taunus, für möglich. Flörsheim - Hattersheim - Liederbach - Kelkheim - Königstein im Taunus könnte die Route aussehen.

Wie sich das Preisniveau und schlussendlich die Immobilienwerte entwickeln werden, ist laut Gutachter Umstätter neben anderen Faktoren auch davon abhängig, ob und wie schnell ein Gewöhnungseffekt eintritt. "Zweifellos werden Immobilien auch in stärker betroffenen Lagen weiterhin gehandelt werden, da gerade die Städte und Gemeinden um den Flughafen die dem Fluglärm gegenüberstehenden Lagevorteile innerhalb eines Ballungsraums genießen. Insofern vermute ich, dass zunächst eine Preisdelle zu beobachten sein wird, sich die Kauf- und Mietpreise jedoch mit zunehmendem Zeitverlauf wieder zumindest in Richtung des vorherigen Niveaus bewegen werden."

Lesen Sie zu dem Artikel auch den Kommentar "[Grundrecht wird mit Füßen getreten](#)".

TIPP

Kursdorf, eine Ortschaft am westlichen Rand von Sachsen, eingerahmt vom Flughafen Halle-Leipzig, der Autobahn und einer ICE-Trasse, ist das lauteste Dorf Deutschlands. In dem ehemals rund 300 Seelen zählenden Örtchen leben heute weniger als 30 Bewohner. Michael Schwarz hat einen Kurzfilm über das Sterben eines kleinen Dorfs aus Mitteldeutschland gedreht. Weitere Infos unter www.nachtschwaermerfilm.de.

Studien zum Werteeinfluss von Fluglärm

Fluglärm wirkt sich wertmindernd auf Wohnimmobilien aus. Zu diesem Ergebnis kommen fast alle bisher dazu veröffentlichten Studien und Untersuchungen. Was das Ausmaß der Wertminderung angeht und wann diese für welche Typen von Wohnimmobilien anzunehmen ist, darüber liegen jedoch höchst unterschiedliche Aussagen vor. Das Institut für Bodenmanagement will für Einfamilienhausgrundstücke rund um den Dortmunder Flughafen eine Wertminderung von 1,65% je Dezibel Fluglärm oberhalb von 50 dB(A) errechnet haben (2008). Eine Studie der Technischen Universität Chemnitz kommt für Wohnimmobilien im Rhein-Main-Gebiet (Flughafen Frankfurt) auf eine Wertminderung von 0,83% je Dezibel Lärmzunahme über 40 dB(A) - Grundlage war eine Maklerbefragung im Jahr 2005.

Das Umweltbundesamt hat im Jahr 2004 mehrere Studien (zum Großteil international) zusammengefasst und versucht, die Ergebnisse in eine allgemein gültige Formel zu pressen. Heraus kam ein gemittelter Wertminderungsfaktor von 0,87% je Dezibel Fluglärmzunahme ab einem Dauerschallpegel von 55 dB(A). In den Augen von Dietmar Weigt eine nicht sinnvolle Herangehensweise, da jeder Standort für sich analysiert werden muss und eine Verallgemeinerung kritisch zu sehen ist. Weigt selbst kommt bei seiner Analyse der Kaufpreise für Wohnimmobilien in der Nähe zu den Flughäfen in

Düsseldorf und Hannover zu Wertminderungen von 3,5% bis 7,5% (Hannover, Kaufpreise unter bzw. über 300.000 Euro) bzw. 7,8% (Düsseldorf, Kaufpreise über 500.000 Euro).