

WIRTSCHAFT (PRINT WAMS)

Wenn im Vorgarten die Dezibel donnern

Von Andreas Voigt | Veröffentlicht am 27.02.2011 | Lesedauer: 8 Minuten

Steigender Verkehrslärm macht Hauseigentümern zu schaffen. Nicht nur die Lebensqualität, auch ihre Immobilien verlieren an Wert

Experten zufolge steigt seit Jahren die Dichte von Lärmquellen. Nur wenige Wohngebiete bleiben von Preisabschlägen verschont

Der Blick ist wunderschön“, sagt Birgit Proff. Die 51-Jährige steht auf dem Balkon ihres Zweifamilienhauses in Kestert, einem beschaulichen 651-Einwohner-Örtchen im oberen Mittelrheintal zwischen Koblenz und Wiesbaden. 30 Meter über Deutschlands längstem Fluss blickt Proff in eine Bilderbuchlandschaft, deren kulturelle Bedeutung die Unesco im Jahr 2002 mit dem Welterbetitel würdigte. Im Vordergrund die Spitzdächer der weiß getünchten Häuser, in der Mitte der mäandrierende Fluss und im Hintergrund die steil aufragenden Felsen der anderen, linksrheinischen Uferseite mit ihren Rebflächen und Obstreuwiesen. Doch die Idylle trägt gewaltig. Alle sechs Minuten, bisweilen auch öfter donnert ein Güterzug durch den alten Ort. Angetrieben von zum Teil uralten Dieselloks, rasen die schwer beladenen Güterwaggons durch die pittoresken Mittelrhein-Ortschaften und schlagen dabei mit jeder Radumdrehung unbarmherzig und mit Getöse auf das 150 Jahre alte Gleisbett. Auf ihrem Balkon kann Birgit Proff deshalb schon lange nicht mehr sitzen. In ihrem südländisch anmutenden Haus läuft permanent das Radio, „um dem Lärm etwas entgegenzusetzen“, sagt sie. Unterhalten, fernsehen, telefonieren sei bei offenem Fenster aber unmöglich. Aber nicht nur für die Lebensqualität und die Gesundheit hat der Bahnlärm fatale Folgen.

Seitdem Birgit Proff ihren Traum von einem Eigenheim hoch über dem Rhein - „bei damals noch moderatem Lärm“ - 1999 mit dem Bau ihres Zweifamilienhauses verwirklichte, befinden sich die Immobilienpreise in Kestert im freien Fall. Vor drei Jahren hat sie ihr Haus versucht zu verkaufen - jedoch ohne Erfolg. Wer im Mittelrheintal sein Haus und Grund feilbietet, braucht starke Nerven oder lässt es gleich ganz sein. Je lauter der Bahnlärm, desto höher der Preisabschlag. Viele Häuser sind inzwischen gar unverkäuflich. Auch weil die Zukunft nur wenig Anlass zur Hoffnung bietet. Im Gegenteil: Sobald der neue Bahn-Frachtkorridor von Rotterdam nach Genua 2013 in Betrieb genommen wird, droht den Bewohnern Dauerbeschallung: Laut des Bürgernetzwerkes „Pro Rheintal“, das sich seit Jahren für eine ruhigeres und lebenswertes Mittelrheintal einsetzt, werden sich dann rund 800 Züge auf beiden Seiten täglich durch die sensible Kulturlandschaft winden.

Knapp 700 Kilometer weiter nordöstlich kämpft Bogislav Scheunemann, 72, im „Bürgerverein Berlin Brandenburg“ (BVBB) seit Jahren gegen den Ausbau des Berliner Flughafens in Schönefeld. Sein 115 Quadratmeter großes Einfamilienhaus, das sich gerade einmal fünf Kilometer westlich des neuen Großflughafens Berlin Brandenburg International (BBI) im brandenburgischen Blankenfelde befindet, überfliegen Flugzeuge in 250 bis 300 Meter Höhe zu Spitzenzeiten bereits jetzt im Minutentakt. Ist der Flughafen erst ausgebaut, nehmen die

jeweils zwei Start- und Landebahnen sein Wohngebiet regelrecht in die Zange. Laut dem Planfeststellungsverfahren muss der Brandenburger dann mit 1000 Überflügen täglich rechnen. "Das sind drei bis vier Flugzeuge, die gleichzeitig starten oder zur Landung ansetzen mit einem Dauerschallpegel von 75 bis zu 86 dB (A)", verdeutlicht der 72-Jährige, der im Bürgerverein als Sachverständiger den Wertverlust von Immobilien begründet. Den dadurch bedingten Wertverlust seines Hauses beziffert er schon jetzt auf 30 Prozent. Bei Häusern in noch prekäreren Lagen liege die Wertminderung bei bis zu 70 Prozent. Ähnlich wie im Mittelrheintal sind manche Grundstücke gar unverkäuflich.

Flug-, Bahn-, oder Autoverkehr haben in Deutschland deutlich zugenommen. Allein die Flugbewegungen mit drei Millionen Starts und Landungen im Jahr 2009 verdoppelten sich im Vergleich zum Einheitsjahr 1990. Tendenz: weiter steigend. "Zwar nimmt die Lautstärke der Lärmquellen etwa durch den Abbau alter Industrieanlagen, die Entwicklung leiserer Motoren oder lärmindernder Bestimmungen ab", sagt Christian Popp, geschäftsführender Gesellschafter der Hamburger "Lärmkontor GmbH", die im Auftrag der Politik und der Wirtschaft Lärmgutachten anfertigt. "Jedoch nimmt die Anzahl an Lärmereignissen und die Dichte an Lärmquellen aufgrund der Anforderungen etwa an die Mobilität stetig zu." Somit sind heutzutage deutlich mehr Menschen auch in den eigenen vier Wänden permanentem Lärm ausgesetzt. Längst steht fest: Starker Lärm verursacht nicht nur Herz-Kreislauf-Erkrankungen. "Etliche Untersuchungen belegen, dass Straßenverkehrslärm den Wert von Immobilien mit jedem Dezibel über 50 dB (A) um durchschnittlich ein Prozent mindert", so Popp weiter.

Auch Fluglärm wirkt sich nach den Ergebnissen der 2005 im Auftrag der Technischen Universität Chemnitz angefertigten Studie "Immobilien und Fluglärm" negativ auf die Wertentwicklung aus. Der Wirtschaftsprofessor Friedrich Thießen und sein Team befragten dafür insgesamt 33 Makler in 27 Städten in dem durch Fluglärm stark belasteten Rhein-Main-Gebiet. Ergebnis: Fluglärm reduziert den Wert von Immobilien um bis zu 20 Prozent.

An Wert zulegen können dagegen Immobilien, die zwar in Flughafennähe liegen, "aber nicht von starkem oder gar keinem Fluglärm betroffen sind", sagt Björn Fritsch, Immobilienmakler bei Engel & Völkers in Berlin-Lichtenrade. Der Neu- oder Ausbau eines Flughafens schafft in der Regel neue Arbeitsplätze. Wohngegenden wie etwa Berlin-Rudow, die nur wenige Kilometer von dem neuen Großflughafen entfernt, jedoch nicht in einer Einflugschneise liegen und daher vom Fluglärm verschont bleiben, profitieren davon. In dem gutbürgerlichen Stadtteil im äußersten Berliner Süden steigen die Preise für Immobilien "seit Jahren konstant um zwei bis drei Prozent", hat Björn Fritsch errechnet.

Dass sich starker Fluglärm bei der Preisentwicklung von Immobilien nicht ausschließlich negativ auswirken muss, zeigt das Beispiel Berlin-Pankow. Obwohl zu Spitzenzeiten Flugzeuge im Minutentakt zum Anfassen nah über das ehemalige Ostberliner Botschaftsviertel mit seinen alten Villen, gründerzeitlichen Mietshäusern und Einfamilienhäuschen fliegen, "ziehen die Preise hier seit Jahren kontinuierlich an", beobachtet Reinhard Kroll, selbstständiger Immobilienmakler im Berliner Norden. Der Fluglärm sei hier bei der Vermietung und dem Verkauf von Immobilien kein Thema. Interessenten von Kauf- und Mietobjekten in Berlin-Pankow "schätzen die Lebensqualität, die gute Infrastruktur mit reichlich Einkaufsmöglichkeiten, Kindergärten sowie die zahlreichen Grünflächen und nicht zuletzt die Nähe zu Bezirken wie Prenzlauer Berg und Berlin-Mitte", sagt der Experte. Die Tatsache, dass der Fluglärm 2013 mit der Eröffnung der neuen Flughafens in Berlin-Schönefeld mit einem Mal aufhören wird, hat laut Kroll "mit der aktuellen Preisentwicklung nichts zu tun".

Auch in den südwestlichen Berliner Villenvierteln verweisen Experten auf die vielen anderen positiven

Einflussfaktoren, die eine stabile Immobilien-Wertentwicklung trotz möglichen Fluglärms auch in Zukunft gewährleisten wird. Fluglärmforscher Friedrich Thießen spricht in solchen Fällen von dem "Image-Faktor". Zwar reduziert Fluglärm nach den Ergebnissen seiner Studie generell den Wert von Immobilien. Dennoch bewerteten die befragten Makler darin den Preisabschlag in manchen Gegenden deutlich geringer als in anderen, vergleichbar lauten Wohngebieten. Mit anderen Worten: Ist ein Viertel "in", genießt es ein gutes Image, hat es eine gute Anbindung und ist es für den Bewohner gewissermaßen alternativlos, muss Fluglärm nicht zwangsläufig negative Konsequenzen auf die Preisentwicklung von Immobilien haben.

Doch wie können sich Immobilienbesitzer, die durch den Bau neuer Bahnstrecken, Autobahnspuren oder Fluglandebahnen in Zukunft mehr Lärm zu erwarten haben, dagegen schützen? Welche rechtlichen Möglichkeiten haben sie? Immerhin sind die Lärmgrenzwerte durch das novellierte Fluglärmgesetz aus dem Jahr 2007 gesenkt worden. Innerhalb der sogenannten Schutzzonen haben Immobilieneigentümer abhängig von der Nähe zur Lärmquelle Anspruch auf Schallschutz wie etwa den Einbau spezieller Schallschutzfenster und Lüfter. Manche Flughafenbetreiber bietet Entschädigungen für die Nichtnutzbarkeit von Außenanlagen wie Terrassen, Balkonen oder Gärten. Auch der Erwerb einer Lärmimmobilie durch den Flughafenbetreiber zum Verkehrswert kann eine Option darstellen. Doch Joachim Hans Beckers, Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, hält das Fluglärmgesetz für nicht besonders betroffenenfreundlich: "Die Lärmgrenzwerte sind noch immer zu hoch und die gesetzlich vorgeschriebenen 150 Euro Entschädigung pro Quadratmeter reichen kaum aus, um einen adäquaten Schallschutz zu installieren." Zwar zeigten sich Flughafenbetreiber auch immer mal großzügiger. Jedoch nur dort, wo relativ wenige Menschen innerhalb der Schallschutzzonen Anspruch auf Entschädigung haben. "Dort, wo es viele sind, halten sie sich in der Regel strikt an die gesetzlichen Bestimmungen", so Beckers weiter. Wer zudem einmal entschädigt wird, hat bei weiteren Ausbauprojekten und einer damit einhergehenden zunehmenden Lärmbelastung "meist keinen Anspruch auf weitere Entschädigungszahlungen", weiß Beckers.

"Im oberen Mittelrheintal ist uns kein Fall bekannt, der Ansprüche auf Lärmentschädigung bei der Deutschen Bahn geltend machen konnte", sagt Frank Gross, Gründer des in Boppard ansässigen Bürgernetzwerkes "Pro Rheintal". Ein Recht auf Entschädigung gibt es nach der "Verkehrslärmschutzverordnung" nur dann, wenn Neubautrassen errichtet oder an älteren Strecken "wesentliche Änderungen" vorgenommen werden. In dem schluchtartigen Durchbruchstal nimmt jedoch "nur" der Zugverkehr drastisch zu, das 150 Jahre alte Gleisbett bleibt hingegen unangetastet.

Auch Anlieger an bestehenden Bundesstraßen oder Autobahnen haben in der Regel keinen Anspruch auf Lärmentschädigung. Das "Straßen- und Wegegesetz" von Land und Bund bietet auch hier nur bei "wesentlichen Änderungen" Schutz vor Lärm. Im Klartext: Ein Anspruch auf Schallschutzwände oder Schallschutzfenster entsteht nur dann, wenn etwa eine Autobahn durch eine zusätzliche Fahrspur ausgebaut wird.

Doch wie schon beim Fluglärm sind auch beim Bahn oder Straßenlärm die gesetzlichen Regelungen nicht besonders anliegerfreundlich. Christian Popp vom Hamburger "Lärmschutzkontor" empfiehlt daher betroffenen Anrainern, "bereits während des Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahrens eines Verkehrsinfrastrukturprojektes notfalls mit rechtlichem Beistand auf einen ausreichenden aktiven und passiven Lärmschutz hinzuwirken".

Indes haben Investoren die Gebiete rund um den neuen Berliner Flughafen bereits ins Visier genommen. "Sie warten auf einen günstigen Zeitpunkt, um ganze Grundstücke so preiswert wie möglich zu erwerben", beobachtet

Bogislav Scheunemann. Zwar habe das Wohnen dort langfristig aufgrund des Lärms nur noch wenig Zukunft, dafür eigneten sich die Grundstücke umso mehr für Gewerbestandorte.

Dass sich im oberen Mittelrheintal an der Lärmsituation so bald etwas ändern wird, ist eher unwahrscheinlich. Verkehrsminister Ramsauer hat erst kürzlich verlauten lassen, dass frühestens ab 2025 über den Bau einer Alternativstrecke nachgedacht werden wird. Und das auch nur, falls Studien zu dem Ergebnis kommen sollten, dass die alten Bahnstrecken entlang der schmalen Uferleisten des Mittelrheintals überlastet sind. "Bis dahin lebt hier aber keiner mehr", befürchtet Birgit Proff. Ihr bleibt nicht viel anderes übrig, als sich für mehr Lärmschutz einzusetzen. "Notfalls werden wir uns gemeinsam wie in Gorleben auf die Bahngleise legen", gibt sich die Rheinländerin kämpferisch.

© WeltN24 GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Ein Angebot von WELT und N24.

© WeltN24 GmbH

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/104074146>