

# Entwertung von Wohnimmobilien in Dortmund durch Fluglärm

Stand 1. Oktober 2009

- Was hat Ihre Immobilie schon an Wert verloren?
- Was wird Ihre Immobilie noch an Wert verlieren?
- Was stellte der Flughafen durch die Gutachten fest?
- Was stellten Dritte fest?
- Der Fluglärm und die weiteren Planungen
  - Fliegen ab 5.00 Uhr geplant!
  - Gewichte der Flugzeuge erhöhen sich drastisch
- Mittelfristig kein Schallschutz gegen den Nachtlärm

## Kurzfassung:

Lärm durch das tägliche Verkehrsaufkommen auf der Straße, Schiene und in der Luft ist die am meisten verbreitete Lärmquelle in den Industrieländern. 80 Mio. EU-Bürger leiden an Lärmbelastigung, 170 Mio. unter permanenter störender Beschallung und 20% fühlen sich dauernd vom Lärm stark belästigt – in den Städten sogar rund 30%<sup>1</sup>.

Die Bodenwerte in Dortmund haben durch den Fluglärm **in der Vergangenheit schon 5% bis 15% an Wert verloren**. In der Zukunft werden diese Wertentwicklungen durch den Ausbau der Start- und Landebahn und den Nachtflug weiter zunehmen. Durch den Nachtflug erhöht sich der Lärmpegel um bis zu 12 Dezibel(A), was **die Immobilienwerte in der Zukunft um weitere ca. 10 % senken** kann. Davon sind auch die Prestigeobjekte „Phoenix-See“ und „Stadtkrone Ost“ betroffen.

Der Flughafen plant im Entwicklungsschritt „2020“ (Ausbau um +800 m plus Nachtflug) neben dem Nachtflug ab 22.00 Uhr bis in das Jahr 2020 **auch Flüge ab 5.00 Uhr**. Derzeit sind nur Flüge ab 6.00 Uhr möglich.

Der beauftragte Gutachter prognostiziert auch Flugzeuge mit einem Gewicht von mehr als **120 to**. Derzeit sind max. 100 to. erlaubt.

Der Flughafen gewährt im ersten Entwicklungsschritt „2010“ (Ausbau um +300 m plus Nachtflug) **kaum Lärmschutzmaßnahmen** für die betroffenen Bürger, weil ab 22.00 Uhr nur exakt die Zahl der Flugbewegungen stattfinden werden, für die gesetzlich kein Lärmschutz vom Airport gewährt werden muss. Daher wurden auch nur lächerliche 2 Mio. in den Finanzplan eingestellt, was für max. 90 Wohnungen reichen wird.



<sup>1</sup> <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/10035025/11160090/>, geladen am 3.08.2009

## Was hat Ihre Immobilie schon an Wert verloren?

Führte eine erhöhte Lärmbelastung durch Fluglärm zu sinkenden Immobilienpreisen in Dortmund? Nicht einfach zu beantworten, aber im Umkehrschluss wird eine Lärmquelle wie der Fluglärm kaum den Preis einer Wohnimmobilie steigern. Für Gewerbeimmobilien mag das anders sein.

Lärm hat in den betroffenen Gebieten in Dortmund schon zu erheblichen Wertminderungen bei den Grundstückswerten geführt. Die **Wertminderungen durch Fluglärm in der Vergangenheit belaufen sich bereits auf 5% bis 15%.**<sup>2</sup> Sollte der Rat der Stadt Dortmund dem Flughafen den Nachtflug mit Flügen ab 22 Uhr oder den weiteren Ausbau der Start- und Landebahn genehmigen, ist mit weiteren Entwertungen der Wohnimmobilien zu rechnen. Sie hängen ab vom Lärmzuwachs in den betroffenen Gebieten.

Wohnungen und Wohnflächen in Wohngebäuden, Stand 31.12.2007							
Stadtbezirk	Wohnungen	Wohnfläche	Fläche pro	Preis	Wertverlust	Wertverlust	Wertverlust
	absolut	im qm2	Wohnung	pro m2	5%	15%	1%
Innenstadt-West	30.924	2.025.878	65,5				
Innenstadt-Nord	29.571	1.744.860	59,0				
Innenstadt-Ost	32.715	2.368.766	72,4				
Eving	17.464	1.241.704	71,1				
Scharnhorst	21.011	1.625.618	77,4				
Brackel	28.072	2.135.919	76,1	1.100	4.185	12.554	837
Aplerbeck	27.321	2.341.716	85,7	1.200	5.143	15.428	1.029
Hörde	29.237	2.265.926	77,5	1.100	4.263	12.788	853
Hombruch	28.496	2.369.489	83,2	1.200	4.989	14.967	998
Lütgendortmund	24.825	1.803.691	72,7				
Huckarde	17.667	1.262.594	71,5				
Mengede	18.093	1.356.431	75,0				
Dortmund insgesamt	305.396	22.542.592	73,8				

Eigene Darstellung nach Zahlen der Stadt Dortmund aus 2007

## Was wird Ihre Immobilie noch an Wert verlieren?

Mit dem möglichen Ausbau und der Verlängerung der Betriebszeiten wird in Dortmund der Lärmpegel in der Nacht um bis zu 12 Dezibel(A) ansteigen, je nach Nähe zum Flughafen. Sie sehen anschließend die angenommenen Anstiege der Lärmwerte in der Nacht aus dem Gutachten des Flughafens. Verglichen werden der Ausbaufall (Verlängerung der Start- und Landebahn um 800 m plus Nachtflug) im Jahr 2020 und Nullfall im Jahr 2020 (alles bleibt wie es derzeit ist).

<sup>2</sup> vgl. Steckbrief Nr. 7, Flughafen Dortmund GmbH, basierend auf dem Gutachten „Immobilien“

**Tabelle 11: Äquivalenter Dauerschallpegel  $L_{Aeq}$  Nacht in dB(A) an den Immissionsorten für die Variante V4 im Vergleich mit dem Nullfall 2020**

Immissionsort *	Prognose- <u>Ausbaufall 2020</u> Variante 4	Prognose- <u>Nullfall 2020</u>	Pegeldifferenz V4 - Nullfall in dB
IO 1 Trapphofstr/Ravensweg	56,3	45,1	11,2
IO 2 Marsbruchstrasse	53,8	42,8	11,0
IO 3 Nagelpötchen	52,2	41,3	10,9
IO 4 Stadtkrone-Ost	43,7	34,6	9,1
IO 5 Phoenix-See	50,4	40,0	10,4
IO 6 An der Goymark/Benninghofer Str.	49,0	38,9	10,1
IO 7 Zillestr./Preinstr.	47,2	37,9	9,3
IO 8 Heideblick	44,4	36,6	7,8
IO 9 Windflügelweg 44	51,3	47,9	3,4
IO 10 Schule/Kindergarten Nordstrasse	48,7	45,2	3,5
IO 11 Bergstr. 62	58,0	48,5	9,5
IO 12 Siegfriedstr. 28a	56,2	46,7	9,5
IO 13 Karlstr. 15 Sonnenschule	55,4	46,0	9,4
IO 14 Friedrich-Ebert-Str.	51,6	40,7	10,9
IO 15 Nordlünerner Str.	40,7	31,4	9,3

*eigener Zusatz **Ausbaufall**: Ausbau um + 800 m auf 2.800 m + Nachtflug bis 23.00 Uhr + Verspätungsregelung bis 24.00 Uhr  
**Nullfall**: Alles bleibt wie es jetzt ist*

Im Jahr 2004 ermittelte der interdisziplinäre Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt aus 29 verschiedenen aber auch sehr unterschiedlichen Gutachten einen durchschnittlichen **Wertverlust bei ca. 0,9% pro zusätzlichem Dezibel(A)**.<sup>3</sup> Mit der Einführung des Nachtflugs in Dortmund wird der Nachtlärmpegel um bis zu +12 Dezibel(A) ansteigen je nach Nähe zum Flughafen.

**Ein Lärmzuwachs um mehr als 10 Dezibel(A) am Phoenix-See (siehe Tabelle) würde demnach die betroffenen Immobilien rund 9% entwerten.**

## Was stellte der Flughafen durch die Gutachten fest?

Der Flughafen beauftragte Gutachter mit der Frage nach der Beeinflussung der Immobilienpreise durch Fluglärm (Gutachten zu Immobilien), konkret durch den geplanten Nachtflug und den weiteren Ausbau der Start- und Landebahn in mehreren Varianten. In einer veröffentlichten Kurzfassung (Steckbrief) der Flughafenleitung liest sich das harmlos wie nachfolgend abgebildet.

Es dürfte für den Eigentümer vermutlich egal sein, ob ein direkter Wertverlust eingetreten ist, oder ob die

**Der Wert von Wohnimmobilien im Einzugsbereich des Dortmund Airports hat nicht unter dem Flughafen gelitten. Im Gegenteil: Auch diese Immobilien erfuhren schrittweise Wertsteigerungen. Diese sind im Vergleich allenfalls geringer ausgefallen.**

Wertentwicklung seiner Immobilien „nur“ hinter den Entwicklungen anderer Objekte zurück bleibt. Das Ergebnis ist doch das Gleiche: Es entsteht ein Vermögensnachteil. Ein Blick in das vollständige Gutachten zeigt dann auch, dass sehr wohl Wertverluste an Immobilien auftreten können.

Die Kurzfassung der Flughafenleitung beinhaltet einen weiteren Passus. Danach haben sich schon Wertver-

**Die Sonderentwicklung Flughafenausbau hat bereits stattgefunden und ist bereits „eingepreist“. Sie beträgt zwischen fünf und 15 Prozent. Künftig sind weitere Effekte nur abhängig von der Entwicklung des Lärms.**

<sup>3</sup> vgl. Gunski, Schönflug, 2004, Seite 114

luste von 5% bis 15% in der Vergangenheit eingestellt. Der Bürger hat daher sehr wohl schon Verluste seines Vermögens hinnehmen müssen. Für den Gutachter ist das sekundär. Zu beurteilen waren primär die neuen Ausbauvorhaben und nicht die Wirkungen in der Vergangenheit. Dem Bürger, Vermieter und Hausbesitzer kann das nicht egal sein. Beide bisherigen Aussagen im Steckbrief widersprechen sich inhaltlich. Es kann schlecht sein, dass die Wohnimmobilien nicht „gelitten“ haben, andererseits ein Wertverlust von bis zu 15% nebenbei eingeräumt wird.

Nur einen Absatz später enthält der Steckbrief eine weitere Aussage. Mit dem dort genannten „Prognose-Nullfall“ ist der jetzige Zustand gemeint, wenn keine Änderungen (Nachtflug, Ausbau) eintreten. Sicher ist immer der Einzelfall beim Verkauf einer Immobilie entscheidend, aber die Kenntnis, dass das Objekt vom Fluglärm betroffen ist, wird der mögliche Käufer immer in die Preisverhandlungen einbringen, wenn nicht das Interesse im Vorfeld schon erloschen ist. Mit seiner Aussage räumt der Gutachter weitere Wertverluste ein, wenn der Fluglärm zunimmt.

Wer Wohnimmobilien nachfragt, wird dem Thema Lärm bei der Standortentscheidung eine Bedeutung zumessen. Der Ausbau führt aber nicht automatisch zu Werteeinflüssen. Im Prognose-Nullfall wie auch im Ausbaufall ergeben sich Wertveränderungen, wenn sich der Fluglärm auf dem Wohngrundstück erhöht.

In der Vollversion des Gutachtens kommt der Gutachter allerdings zum Schluss, dass weitere Ausbauschritte nur die Grundstückswerte negativ beeinflussen werden. Die Gebäudewerte und damit möglicherweise auch die Miethöhen sind davon nicht betroffen. Untersucht werden daher auch nur die Wirkungen auf Einfamilien- und Reihenhäuser. Warum die Wirkungen auf die Wertentwicklung für mehrstöckige Wohnhäuser nicht enthalten sind, lässt viele Interpretationen zu.

## Was stellten Dritte fest?

**LBS-Gebietsleiter** Hermann Thiemeyer in den Ruhrnachrichten aus März 2007: „Wer sein Haus in der Einflugschneise verkaufen möchte, muss mit Preisnachlässen rechnen“ ... „Bis zu 10% sind hinzunehmen“.<sup>4</sup>

Die nebenstehende Tabelle entstammt mittelbar einer Untersuchung aus dem Jahr 2006. Ermittelt wurde die Entwertung von Immobilien im Umfeld des Airport Frankfurt. Der Gutachter ermittelte für den Flughafen die zusätzlichen Lärmbelastungen unter Berücksichtigung von Nachtflug und Ausbau.<sup>5</sup>

Das **Fraunhofer Institut** veröffentlichte im März 2006 die Daten und kam zu Schluss: „Wohnimmobilien verlieren an Wert, wenn der Fluglärm zunimmt“.

### Fluglärmbedingte Wertminderung von Immobilien

Fluglärm* in Dezibel (A)	Wohnlage		
	Hohes Image	Mittleres Image	Geringes Image
in Prozent			
5	0	2	5
10	1	3	6
15	2	5	7
20	3	6	9
25	4	7	10
30	6	8	11
35	7	10	13
40	8	11	14
45	10	12	15
50	11	14	16
55	12	15	18
60	13	16	19

\* Erfasst wird der Beitrag, den der Fluglärm zum Gesamtlärm beisteuert

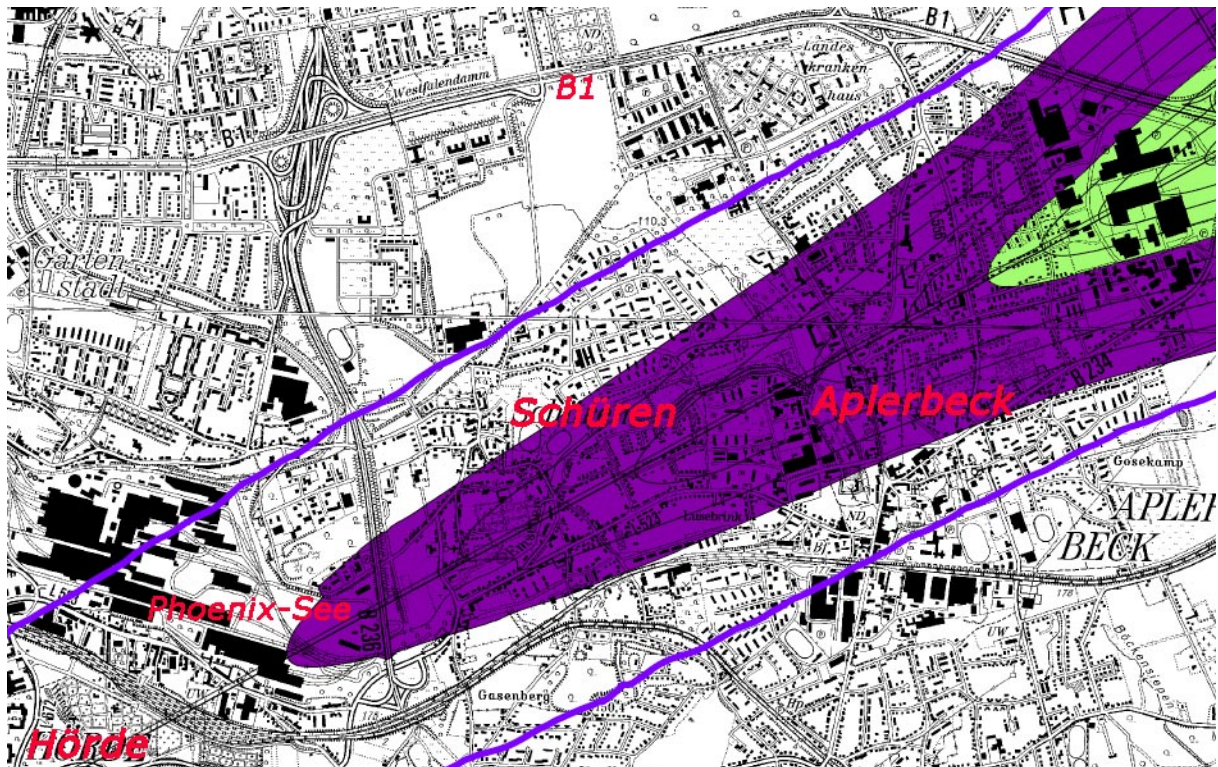
<sup>4</sup> Ruhrnachrichten vom 13.03.2007

<sup>5</sup> vgl. Immobilien und Fluglärm, Prof. Dr. Friedrich Thießen, ... Technische Universität, Chemnitz in Immobilien & Finanzierung 3. 2006

## Der Fluglärm und die weiteren Planungen

Der zusätzliche Lärm auf Basis der jetzigen Flughafenplanungen entsteht erst in den nächsten 10 bis 15 Jahren, weil die Genehmigungsphase und die Umsetzung viel Zeit in Anspruch nehmen. Eine Entscheidung heute „verlärm“ die nächste Generation und ist kaum umkehrbar. Die Planung der

Flughafenleitung in Dortmund geht von einer Verdoppelung bis Verdreifachung der Passagierzahlen aus. Damit wird auch das Lärmvolumen durch Starts und Landungen weiter zunehmen. **Die Lärmschutzzonen in der Nacht reichen bei einem Ausbau der Start- und Landbahn um +800 m in Richtung Westen bis in den Phoenix See hinein.**



Schutzzonen in der Nacht, nur bezogen auf Dortmund, Auszug aus dem Gutachten „Fluglärmimmissionen“

Der kleinere Ausbau der Start- und Landebahn um +300 m, wie er jetzt diskutiert wird, ist nur die Vorstufe auf dem Weg zum Vollausbau um +800 m inklusive Nachtflug. Eine Ausbauentcheidung wirkt sich über den Lärmzuwachs erst nach Jahren auf das Preisniveau der betroffenen Immobilien aus.

## Fliegen ab 5.00 Uhr geplant!

Der immer noch von der Flughafenleitung geplante Vollausbau (EP 2020) sieht auch eine morgendliche Betriebszeit ab 5.00 Uhr per Ausnahmeregelung vor. Sie können das der nebenstehenden Kopie entnehmen.

**Es geht offensichtlich nicht nur um 1 bis 2 Stunden mehr Flugzeit am Abend zwischen 22 und 24 Uhr, sondern auch um das Fliegen schon ab 5.00 Uhr!**

Niemand kann heute einschätzen, wie viele Flugbewegungen sich hinter der Ausnahmeregelung verbergen. Für eine Störung durch Lärm ab 5.00 Uhr reicht letztlich auch schon ein Flugzeug.

Definition der untersuchten Varianten	
<b>Ausbau - Varianten:</b>	
<b>I. „EP 2020“</b>	
Bahnlänge:	2.800 m
Betriebszeiten:	06:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Ausnahmeregelung:	05:00 Uhr bis 05:59 Uhr
Verspätungsregelung:	23:00 Uhr bis 24:00 Uhr
Passagiere:	gemäß Prognose für die jeweilige Variante
<b>II. „ES 2010“</b>	
Bahnlänge:	2.300 m
Betriebszeiten:	06:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Verspätungsregelung:	23:00 Uhr bis 24:00 Uhr
Passagiere:	gemäß Prognose für die jeweilige Variante

## Gewichte der Flugzeuge erhöhen sich drastisch

Der Dortmunder Airport spricht immer nur von Passagierprognosen, von Investitionen weniger und von den zukünftigen Fluggeräten nie. So wird auch verschwiegen, mit welchen Flugzeugen in Zukunft geflogen wird.

Herr Kossack, Ex-Chef am Airport Dortmund, sagte am Runden Tisch bei (ex) Verkehrsminister O. Wittke: „Unsere große Chance sind Maschinen wie die Boeing 787“.<sup>6</sup>

**Eine Boeing 787 wiegt mehr als 165 to. Ein Airbus der easyJet wiegt heute unter 80 to.**

Kenngröße	Boeing 787-3
Einsatzbereich	Mittelstrecke
Länge	55,50 m
Spannweite	52 m
Flügelspannweite	
Rumpfdurchmesser	
Sitzplätze ca.	290-330
max. Startgewicht (MTOW)	165.100 kg
Antrieb	
Reisegeschwindigkeit	
Reichweite ca.	3.500 nm ~ 6.500 km
Erste Kundenauslieferung	2010

Einen weiteren Beweis für das zukünftig eingesetzte Fluggerät bietet das Gutachten (Fluglärmimmissionen) Hier befindet sich der Ausweis der Flugzeuggewichtsklasse „S.6.1“. Diese Klasse beinhaltet Düsenflugzeuge mit einem Gewicht von mehr als 120 to. Für den Ausbaufall „2020“ sind 1.000 Flugbewegungen pro Jahr vorgesehen, also durchschnittlich drei wesentlich schwerere Maschinen pro Tag.

Flugart	Segment	Flugbewegungen nach Startgewichtsklassen und Flugzeuggruppen										Summe
		Ultra-Light	Motor-segler	Schlepp-flüge	E/G	F/I	C/B/A	I/C/B/A	A	A	H	
		P 1.0	P 1.1	P 1.2	P 1.3	P 1.4	P 2.1	S 5.1	S 5.2	S 6.1	H 1 und H 2 <sup>1)</sup>	
Prognose Nullfall	Linien- und Charterverkehr	0	0	0	0	0	5.100	3.100	25.800	0	0	34.000
	Allgemeine Luftfahrt	0	0	0	13.000	2.300	700	3.500	0	0	3.700	23.200
	Frachtverkehr	0	0	0	0	0	150	0	0	0	0	150
	<b>Insgesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13.000</b>	<b>2.300</b>	<b>5.950</b>	<b>6.600</b>	<b>25.800</b>	<b>0</b>	<b>3.700</b>	<b>57.350</b>
Prognose Ausbaufall	Linien- und Charterverkehr	0	0	0	0	0	5.100	3.100	32.200	1.000	0	41.400
	Allgemeine Luftfahrt	0	0	0	13.000	2.300	700	3.500	0	0	3.700	23.200
	Frachtverkehr	0	0	0	0	0	150	0	0	20	0	170
	<b>Insgesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13.000</b>	<b>2.300</b>	<b>5.950</b>	<b>6.600</b>	<b>32.200</b>	<b>1.020</b>	<b>3.700</b>	<b>64.770</b>

1) In 2020 10% H 1 und 90% H 2

**Tab. 9-2: Flugbewegungen am Flughafen Dortmund nach Startgewichtsklassen und Flugzeuggruppen im Prognose Null- und Ausbaufall im Jahr 2020. Quelle: Eigene Darstellung**

Auszug aus dem Gutachten „Fluglärmimmission“ nach Fluggewichtsklassen

<sup>6</sup> Quelle: Wirtschaftsblatt, 5. Feb. 2007

## Mittelfristig kein Schallschutz gegen den Nachtlärm

Der Flughafen erwartet von der Politik in einem ersten Entwicklungsschritt „2010“ die Genehmigung von Nachtflug bis 24.00 Uhr und den Teilausbau um +300 m auf 2.300 m.

Mit Einführung des Nachtflugs könnte auch eine Ausweitung der Schallschutzgebiete verbunden sein. Der Bürger hätte dann wenigstens einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz z.B. durch den Einbau von Schallschutzfenstern.

Der Trick: Der Flughafen geht offensichtlich davon aus, dass in den Tagesrandzeiten zwischen 22.00 und 24.00 Uhr (Nachtflug) nur innerhalb der Grenzen des Lärmschutzgesetzes geflogen wird. Den Beweis liefert der nebenstehende Auszug aus den internen Papieren des Flughafens.

Finden am Flughafen Dortmund weniger als 6 Flugbewegungen durchschnittlich pro Tag statt, verändert das die Größen der Schallschutzgebiete kaum, so das Gutachten! Ohne Vergrößerung der Schallschutzgebiete gibt es aber keinen Lärmschutz für die betroffenen Bewohner bzw. Immobilien. Will der Immobilienbesitzer oder Mieter dann Lärmschutz, so muss er ihn folglich selbst finanzieren.

Weiterhin können Flugbewegungen in der Tagesrandzeit ab 22.00 bis 24.00 Uhr ausschließlich unter Berücksichtigung und Bewertung der Relevanz des Nacht-Einzelschall-Kriteriums des aktuellen Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm stattfinden. So bleibt das Schallschutzgebiet in seiner heutigen Ausdehnung auch mit der veränderten Betriebszeitenregelung im Wesentlichen unverändert.

Die Situation ändert sich erst dann, wenn auch die Start- und Landbahn verlängert wird, weil sich dann die Schallschutzgebiete vergrößern werden. Das geschieht allerdings erst aufgrund der langen Genehmigungszeiten und nach den Bedingungen des Lärmschutzgesetzes frühestens 6 Jahre nach der Fertigstellung! Auch mit dem Ausbau gibt es folglich keinen Lärmschutz auf Sicht von mindestens ca. 12 Jahren.

Johannes Kleinschnittger, Dortmund