

Die Schrankwand muss zum Schallschutz passen

Nicht einmal zehn Prozent der Flughafen-Anwohner sind gegen Düsenkrach geschützt. An uns liegt es nicht, sagt BER-Chef Hartmut Mehdorn.

Von Torsten Gellner

Potsdam – Viele Anwohner rund um Schönefeld (Dahme-Spree-wald) sind verunsichert. Sie haben Post vom Flughafen bekommen, sogenannte Anspruchsermittlungen. Darin steht, wie viel Geld ihnen zum Einbau von Schallschutzfenstern, Lüftern und Dämmplatten zusteht. Mit dem Schreiben könnten sie jetzt die Handwerker beauftragen. Doch viele zögern, weiß Christine Dorn, die für das Aktionsbündnis Berlin-Brandenburg gegen die Fallstricke des Lärmschutzprogramms kämpft.

Es sind massive Eingriffe in die eigenen vier Wände. Häuser werden grundsätzlich nur von Innen gedämmt, mit zentimeterdicken Platten. Der Platz in der Stube schrumpft. „Bei uns melden sich Leute, die zum Beispiel vor folgendem Problem stehen: Wenn die Eckschrankwand zwölf Zentimeter ins Zimmer rücken muss, dann geht die Wohnzimmertür nicht mehr auf.“

Probleme wie diese haben gestern stundenlang den Sonderausschuss BER im Potsdamer Landtag beschäftigt. Frustrierte Anwohner waren gekommen, die immer wieder durch ostentatives Räuspern und Husten ihrem Unmut Ausdruck verliehen. Schon allein ein Blick auf die aktuellen

Zahlen zeigt, dass das Lärmschutzprogramm weiter nur schleppend vorankommt. Erst rund 400 Häuser im Einzugsgebiet der Südbahn, sind schallgeschützt. Das entspricht einer Um-

setzungsquote von neun Prozent. Woran liegt es? An uns jedenfalls nicht, war die Botschaft von Flughafenchef Hartmut Mehdorn: Nach seinem Amtsantritt vor knapp zwei Jahren habe er das Schallschutzteam personell verstärkt und neu aufgestellt. „Wir haben spürbar Fortschritte gemacht“, sagte er. Da räusperte und hustete es kräftig aus den hinteren Reihen.

Laut Mehdorn hat der Flughafen seine Hausaufgaben weitgehend erledigt: So sind im Bereich der Südbahn die meisten Anträge bearbeitet worden. Was die Anwohner mit den Anträgen machen, ob sie gleich Handwerker beauftragen oder erst mal abwarten, wie schlimm es mit dem Fluglärm wird, liegt nicht mehr in der Hand des Flughafens. Aus Sicht der Oberen Luftfahrtbehörde ist mit der Antragsbearbeitung die Voraussetzung geschaffen worden, dass ab Mai von der BER-Südpiste geflogen werden darf. Mehdorn will die Südbahn für etwa sechs Monate nutzen, um parallel dazu die in die Jahre gekommene Nordbahn, die noch zum alten Schönefelder Airport gehört, zu sanieren.

Peter Ohm, Präsident des Verbands Deutscher Grundstücksnutzer, warf dem Flughafen eine „Verzögerungstaktik“ vor. Wenn das

„Jeder kann sich einen Handwerker suchen, wann er will. Wir sind nicht die Baupolizei.“

Hartmut Mehdorn



Auf der BER-Südbahn ab Mai Flugbetrieb

25 500 Haushalte im Umfeld des Flughafens BER haben Anspruch auf Schallschutz. Davon befinden sich etwa 14 000 Wohnungen und Häuser im sogenannten Tagschutzgebiet. Im Bereich der Südbahn des BER, die ab Mai für sechs Monate freigegeben wird, sind es rund 4400 Haushalte.

19 500 Anträge auf Lärmschutz sind bis Ende Januar beim Flughafen eingegangen. 11 500 Anträge wurden bearbeitet.

2019 Haushalte wurden inzwischen gegen Lärm geschützt oder haben eine Entschädigung erhalten. Im Bereich der Südbahn sind es rund 400.

Die Freigabe der Südbahn, die ab Mai für sechs Monate übergangsweise genutzt werden soll, hängt nicht davon ab, ob die Menschen dort tatsächlich gegen Lärm geschützt sind. Ihre Anträge müssen rechtzeitig vom Flughafen bearbeitet worden sein. Diese Auflage hat der Flughafen laut Luftfahrtbehörde erfüllt. *gel*

Schallschutzprogramm zu nicht einmal zehn Prozent umgesetzt sei, dann müsse das Parlament Druck machen, forderte er. Selbst wer gewillt sei, sofort die Schutzfenster und Lüfter einbauen zu lassen, werde im Sommer den Lärm ertragen müssen: Es gebe schlicht zu wenige Handwerker, um die Masse an komplizierten Aufträgen zügig abzuarbeiten. Er kann verstehen, dass sich Hauseigentümer weigern, ihre eigenen vier Wände von innen dämmen zu lassen. Denn das verändere das Raumklima massiv. „Ohne vernünftiges Lüftungskonzept hat man ganz schnell ein Schimmelproblem“, sagte Ohm.

Auch Christine Dorn vom Aktionsbündnis kritisierte, dass es nicht genügend beauftragbare Handwerker mit der nötigen Expertise gebe. „Es gibt nur wenige Baufirmen, die den Ruf haben, dass man mit ihnen gut zusammenarbeiten kann“, sagte sie. Sie berichtete von Anwohnern, die sich im vergangenen Dezember bei einer Baufirma gemeldet, aber erst für Juni 2015 einen Vor-Ort-Termin erhalten hätten.

Für zusätzliche Verunsicherung sorgt, dass bei baugleichen Haustypen teils unterschiedliche Schallschutzansprüche ermittelt werden. Mal gibt es Geld zum Schutz des ausgebauten Dachbodens, mal nicht. Da tauscht man sich aus und stellt fest, dass die Ansprüche des Nachbarn 5000 Euro höher sind als die eigenen. Ralf Wagner, Schallschutzchef des Flughafens, weiß, dass diese Fälle Unmut auslösen. Wie viel Geld jeweils für den Schallschutz bewilligt werde, hänge auch bei gleicher Bausubstanz und Grundrissen eben von der jeweiligen, individuellen Nutzung eines Hauses oder einer Wohnung ab – etwa von der Zahl der Schlafzimmer. „Nur weil Häuser von außen gleich aussehen, muss nicht überall das Gleiche herauskommen“, sagte er.

Im Laufe des Jahres sollen alle Anträge abgearbeitet werden, versprach Mehdorn. Dann bleibe genügend Zeit, um den Schallschutz einbauen zu lassen, ehe der BER im Herbst 2017 startet. Zum Schallschutz zwingen könne der Airport die Anwohner allerdings nicht. „Jeder kann sich einen Handwerker suchen, wann er will. Wir sind nicht die Baupolizei“, sagte er.