

Unsanftes Landen

Am Frankfurter Flughafen liegen die Nerven blank. Anwohner empören sich über Lärm in der Nacht und ein gebrochenes Versprechen VON CHRISTINA RIETZ

Am 21. Oktober 2011 wurde auf dem Frankfurter Flughafen eine neue Landebahn eröffnet. Seitdem ist es dort sehr viel unruhiger geworden, nicht nur der landenden Jets wegen. Die Anwohner wehren sich lautstark. Ihre Siedlungen haben sie mit grellen Transparenten beflaggt: »Fluglärm zerstört den Seelenfrieden«, »Fraport foltert Flörsheim!«.

Fraport betreibt den größten deutschen Flughafen, Flörsheim heißt die Kleinstadt nebenan. Wohlhabende Bürger aus dem Frankfurter Speckgürtel verbrüderlich sich hier mit Umweltaktivisten und linken Studenten. Sie kämpfen gegen den Fluglärm, den Flughafen, die Lufthansa, die Stadt Frankfurt und das Land Hessen. Seit November versammeln sich die Empörten zu Tausenden regelmäßig im Terminal 1 des Feindes zu »Montagsdemonstrationen«, am 16. Januar erstmals im neuen Jahr.

Die Frankfurter Lärmkrise beschäftigt inzwischen das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Und die hessische Landesregierung hat ein großes Problem: Sie wollte die neue Landebahn; die Leute ringsum wollen sie nicht mehr. Der Streit in seiner Wucht weckt Erinnerungen an Stuttgart 21, auch wenn die beiden Infrastrukturprojekte ansonsten nicht zu vergleichen sind.

Wie hat es so weit kommen können? Der Flughafen sollte wachsen, damit noch mehr Flugzeuge starten und landen können – auf dass der Standort Frankfurt konkurrenzfähig bleibe. Im Jahr 1997 sprach der damalige Lufthansa-Chef Jürgen Weber deshalb als Erster von einer möglichen vierten Bahn. Die Wunden vom Kampf um die Startbahn West waren da noch kaum verheilt. Von 1972 bis 1987 hatten die Proteste angedauert; zwei Polizisten waren erschossen worden.

Vor der Planung der neuen Bahn berief die Landesregierung eine große Mediationsrunde mit 20 Teilnehmern ein. Nach zweijähriger Beratung fanden alle Beteiligten, auch die Vertreter der Bürgerinitiativen, im Januar 2000 einen Kompromiss: Der Flughafen sollte eine neue Landebahn bekommen, im Gegenzug würde Fraport mit der Inbetriebnahme auf alle 50 bis 60 Nachtflüge verzichten. Diesem Votum versprach die damalige schwarz-gelbe Landesregierung zu folgen.

Doch dann fasste das hessische Wirtschaftsministerium im Dezember 2007 einen Planfeststellungsbeschluss, der kein generelles Nachtflugverbot mehr vorsah, 17 Nachtflüge sollte es

geben. Ein folgenschwerer Wortbruch. »Die Lufthansa hat darauf gedrängt«, sagt Fraport heute. »Der hessische Verkehrsminister wollte die Nachtflüge aus formaljuristischen Gründen«, sagt die Lufthansa. Gewiss ist: Elf der 17 Nachtflüge sollten an Lufthansa Cargo gehen, das seinen Heimatflughafen in Frankfurt hat.

Am 10. Oktober 2011, kurz vor der Eröffnung der Landebahn, gab das hessische Verwaltungsgericht in Kassel der Klage einer Anwohnerin recht: In einer von 23 bis 5 Uhr definierten »Kernnacht« seien Flüge der schlafenden Rhein-Main-Bevölkerung nicht zuzumuten – bis das Bundesverwaltungsgericht im März 2012 in der Hauptsache letztinstanzlich entscheiden wird.

Die Anwohner haben sich über den Teilerfolg gefreut. Mit dem Nachtflugverbot wollen sie sich inzwischen allerdings nicht mehr begnügen. Auch tagsüber ist es ihnen viel zu laut.

»Die Maschine der Bundeskanzlerin überflog Flörsheim am 21. Oktober um 14.30 Uhr mit 75 Dezibel«, sagt Martin Kessel, der Vorsitzende des Deutschen Fluglärmdiensts. Er kennt die Daten der ersten Landung auf der neuen Bahn genau, denn jedes Flugzeug, das Frankfurt anfliegt oder verlässt, wird auf der Internetseite des Vereins erfasst (www.dfld.de). Unzählige Stationen in der Region messen den Lautstärkepegel und die Höhe jedes Überflugs.

Wenn der Wind von Osten weht, liegt Flörsheim in der Einflugschneise der neuen Landebahn. Deshalb lässt Fraport in den betroffenen Wohngebieten Schallschutzfenster einbauen und bietet den Eigentümern an, ihnen ihre Häuser abzukufen. Schallschutzfenster helfen aber nicht, wenn man draußen grillen will. »Und was ist mit den Häusern, die zwei Straßen neben der Einflugschneise liegen? Die kauft niemand ab, dabei ist es dort doch nicht leiser«, sagt Kessel.

»Ungewöhnlicherweise hatten wir nach der Landebahneröffnung vier Wochen lang Ostwind«, sagt der Fraport-Sprecher Mike-Peter Schweitzer, »aber seit Dezember haben wir keinen mehr, deshalb nehmen landende Flugzeuge eine andere Landeanflugvariante.« Überhaupt komme der Wind nur in einem Viertel aller Fälle aus Osten. Die meiste Zeit also werde das so laut leidende Flörsheim gar nicht beschallt.

Der Deutsche Wetterdienst und die Deutsche

Flugsicherung bestätigen Schweitzers Daten. Das stimmt, sagt auf Nachfrage auch die Flörsheimer Bürgerinitiative: Seit Anfang Dezember haben uns kaum noch landende Flugzeuge überflogen. Aber es starteten ja auch welche von einer anderen Bahn aus. Und die donnerten weiterhin



Jörg L. protestiert
in Schlafanzughosen

über Flörsheim hinweg. Außerdem: Was nicht über Flörsheim einfliege, fliege über eine andere Stadt ein. So oder so seien Anwohner betroffen.

Wie komplex der Streit um Windrichtungen und Flugrouten ist, verdeutlicht die sogenannte Südumfliegung. Seit auf der neuen Bahn gelandet wird, müssen viele startende Flugzeuge, die eigentlich nach Norden wollen, zunächst in Richtung Süden fliegen und später abdrehen. Das tun sie aus Sicherheitsgründen, damit sie Flugzeugen, die auf der neuen Landebahn im Notfall möglicherweise durchstarten müssen, nicht in die Quere kommen. Die Südumfliegung entlastet Flörsheim, belastet aber die südwestlich angrenzenden Regionen. Deshalb klagt das Land Rheinland-Pfalz nun gegen die Südumfliegung.

Die einander widersprechenden Wünsche der Betroffenen verschmelzen im Protest zur Forderung: Nieder mit Fraport! Es scheint, als entlade sich jetzt der Lärmzorn aus Jahrzehnten.

Die Klagen der Lufthansa gehen darin unter. Als eine Woche vor der Landebahneröffnung alle Nachtflüge gestrichen wurden, musste die Fluggesellschaft für elf Flüge eine andere Lösung finden. Jeden Abend fliegen nun etliche Maschinen von Frankfurt nach Köln, Flugzeit: 19 Minuten, denn in Köln gibt es – zum Leidwesen vieler Kölner – kein Nachtflugverbot. Von da geht es nachts weiter nach China oder Russland.

Rollt man als Journalist über den Frankfurter Flughafen, gelangt man zu einer kleinen Brücke in der Nähe der Nordwestbahn. Unter der Brücke rauschen die Autos über die A 3 und parallel dazu die ICEs der Deutschen Bahn. Oben, auf den Pisten des Flughafens, starten und landen 93 Flugzeuge pro Stunde. 71 000 Menschen arbeiten hier. Auf dem Vorfeld nähert sich eine A380, das größte, aber auch leiseste Passagierflugzeug. Das »Drehkreuz«, hier wird es sichtbar.

Hätte die hessische Landesregierung sich in

ihrem Planfeststellungsbeschluss an das Nachtflugverbot gehalten, auf das sich im Mediationsverfahren alle geeinigt hatten – vermutlich liefere rund um den Flughafen alles glatt.

Das Ministerium windet sich: »Das eigentliche Genehmigungsverfahren ist ein Verwaltungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz, für das weder das Mediationsergebnis noch die Landtagsresolutionen bindend sind und nach allgemeiner Rechtsauffassung auch nicht sein können.« Aber wieso hat die Landesregierung dann seinerzeit zur Mediation eingeladen? Um dem Volkszorn vorzubeugen? Das gebrochene Versprechen treibt das Wahlvolk zum Protest ins Terminal – und Themen, die seit Jahren ausdiskutiert schienen, werden aufs Neue verhandelt.

»Mir ist es wichtig, deutlich zu machen, dass wir die mit Fluglärm belasteten Menschen im Rhein-Main-Gebiet mit ihren Problemen nicht alleinlassen«, sagt der Ministerpräsident Volker Bouffier (CDU). Für den Mittwoch nächster Woche hat er ein Treffen mit den Bürgerinitiativen angesetzt. Gleichzeitig klagt er vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig für Nachtflüge.

Zudem muss er mit seinem abtrünnigen CDU-Innenminister Boris Rhein klarkommen, der sich auf die Seite der Nachtfluggegner geschlagen hat. Rhein möchte die Frankfurter Oberbürgermeisterwahl im März gewinnen.

»Fluglärm zerstört den Seelenfrieden« – und den Rechtsfrieden, ließe sich ergänzen. Ortstermin im Amtsgericht Mainz, letzten Donnerstag um 9 Uhr morgens. Angeklagt ist der Flughafengegner Jörg L., nach eigener Aussage »Philosoph aus Wiesbaden«. Er soll im März 2011 einen Justizbeamten am Rande einer Auseinandersetzung um den Flughafenausbau getreten haben.

Den Prozessbeginn verzögert L., indem er sich in der Schlange vor den Sicherheitskontrollen am Eingang ganz hinten anstellt. Der Gerichtssaal füllt sich mit Besuchern jedes Alters. Zu Clowns geschminkte Unterstützer des Angeklagten nehmen neben dem mit Gel frisierten Abgesandten einer Mainzer Bürgerinitiative Platz. Sie verstehen sich gut. Der Angeklagte betritt den Raum: orangefarbene Schlafanzughosen, neongelbe Turnschuhe. Er zieht einen Handwagen voller Ordner hinter sich her. Die Richterin reicht ihm seinen Tee.

Die Staatsanwältin findet das alles nicht lustig; mehrmals setzt sie zur Verlesung der Anklageschrift an, wird vom Angeklagten, der sich selbst verteidigt, jedoch dauernd unterbrochen: »Ich möchte eine Befindlichkeitsrunde einberufen, auch Emo-Runde genannt«, »Ich möchte, dass der Protokollant mitsprechen darf«, »Ich möchte die Sitzordnung im Gerichtssaal ändern«, »Ihre Sprache ist nicht meine, ich kann so nicht mit Ihnen reden«.

Das Publikum beklatscht seine Narreteien und lässt aus Luftballons quietschend die Luft

entweichen. Die Staatsanwältin beantragt ein psychiatrisches Gutachten. Die Richterin vertagt den Prozess nach einer Dreiviertelstunde.

Anschließend diskutiert ein Gerichtsdienner mit dem Prozesspublikum über Sinn und Zweck von Demokratie und Rechtsstaat. Er sagt, er habe es im Rhein-Main-Gebiet nicht mehr ausgehalten, er sei in den Hunsrück gezogen.

Bouffier setzt auf dauerhaftes Nachtflugverbot

ler./hs. WIESBADEN/BERLIN. Ministerpräsident Volker Bouffier (CDU) erhofft sich von der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts eine definitive Regelung zum Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen, die es ermögliche, das Ergebnis der Mediation zu verwirklichen. Die Leipziger Richter müssten Rechtssicherheit schaffen, deshalb sei auch die von der Landesregierung eingelegte Revision gegen ein Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs unumgänglich. „Wenn Leipzig ‚null‘ sagt, dann bleibt es bei ‚null‘“, stellte Bouffier in einem Interview mit dieser Zeitung klar. Die durch den Bau der Landebahn mögliche Zunahme der Flugbewegungen von derzeit rund 85 auf

langfristig 126 in der Stunde muss nach Ansicht Bouffiers nicht ausgereizt werden. „Es gibt Grenzen, die werden nicht nach dem technisch und betriebswirtschaftlich Machbaren definiert“, sagte der Ministerpräsident.

Unterdessen bleibt das Umweltbundesamt bei seiner Empfehlung für alle Flughäfen in Deutschland, zwischen 22 und 6 Uhr den Betrieb ruhenzulassen. Das bekräftigte das Amt in einem gestern veröffentlichten Gutachten zu der Situation im Umfeld des neuen Berliner Großflughafens. Das Bundesverkehrsministerium hatte vergeblich versucht, die Veröffentlichung des Gutachtens vor dem 30. Januar zu verhindern. (Siehe Seite 39.)

Im Gespräch: Ministerpräsident Volker Bouffier (CDU) zum Fluglärm in Stadt und Region „Wenn Leipzig null Nachtflüge sagt, dann bleibt es dabei“

Die Landesregierung streitet laut Bouffier vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht für Nachtflüge. Welche Möglichkeiten er noch sieht, den Lärm zu reduzieren, und welche Bedeutung das Thema aus seiner Sicht im Frankfurter Oberbürgermeisterwahlkampf hat.

Wenn Sie sich am Mittwoch nächster Woche mit Vertretern von Bürgerinitiativen gegen Fluglärm treffen, empfinden Sie das als Altlast Ihres Amtsvorgängers Roland Koch?

Nein, überhaupt nicht. Ich will mich als Ministerpräsident um die Situation kümmern. Schon in dem Gespräch mit den Verantwortlichen für den Flugverkehr am 19. Dezember habe ich deutlich gemacht, wir müssen alles tun, um den Lärm zu mindern. Wir wollen in zwei weiteren Sitzungen die vorhandenen Möglichkeiten beraten und danach möglichst schnell ein Maßnahmenpaket schnüren.

Welche Möglichkeiten könnten das sein? Es erscheint doch inzwischen sehr begrenzt, was noch verändert werden kann.

Das sehe ich nicht so, in den Verfahren von An- und Abflug gibt es durchaus noch Möglichkeiten, zu optimieren. Auch in der Frage, wo und wie passiver Lärmschutz gewährt wird, sehe ich durchaus noch Spielraum. Aber ich will hier nicht spekulieren. Wir werden auch Experten hören und uns anschließend äußern.

Was werden Sie den Bürgerinitiativen am 18. Januar anbieten?

Zunächst einmal will ich hören, wie die Betroffenen die Lage sehen, und deutlich machen, dass wir ihre Sorgen ernst nehmen. Aber ich werde auch darauf hinweisen, dass dieser Flughafen das Herzstück unserer wirtschaftlichen Entwicklung ist, weit über Hessen hinaus. Und dass in großer Zahl Arbeitsplätze und damit Existenzen von seiner Entwicklung abhängen.

Was sagen Sie zu der Forderung der Grünen, der beste Lärmschutz sei, die Landebahn wieder stillzulegen?

Das ist eine bewusste Täuschung der Bürger und ein verwerfliches Spiel mit ihren Ängsten. Die Grünen tun so, als seien sie schon immer gegen den Ausbau des Flughafens gewesen, was ja nicht wahr ist. Dieser Ausbau erfolgt im Auftrag und im Sinne des Bundes. Den Auftrag hatte die rot-grüne Bundesregierung Schröder/Fischer erteilt. Dieses Kabinett war der Auffassung, was ich nach wie vor für richtig halte, der Ausbau des Frankfurter Flughafens sei unverzichtbar. Wer heute, wie der hessische Grünen-Vorsit-

zende Tarek Al-Wazir, den Eindruck erweckt, man könne ernsthaft über die Schließung der neuen Landebahn reden, der täuscht die Menschen vorsätzlich, zumal er wenige Tage zuvor auf seinem eigenen Parteitag noch dagegen war. Aber offenbar sollen die Chancen der Par-

tei im Frankfurter Oberbürgermeisterwahlkampf verbessert werden. Die Grünen haben ein taktisches Verhalten zum Lärmschutz.

Apropos Wahlkampf: Innenminister Boris Rhein, der für die CDU in Frankfurt antritt, ist ja offenbar ohne Abstimmung mit Ihnen bei diesem Thema vorgeprescht und hat sich jenseits der noch offenen juristischen Fragen für ein absolutes Nachtflugverbot ausgesprochen. Geschah das aus der Furcht, dass der Protest, der im Süden Frankfurts gegen den Fluglärm laut wird, seine Wahlchancen beeinträchtigen wird?

Boris Rhein ist nicht vorgeprescht. Er steht für ein Nachtflugverbot – wenn es rechtlich möglich ist – und für weitere Lärmschutzmaßnahmen. Aber er ist sich auch der überragenden Bedeutung des Flughafens für die Stadt Frankfurt, für Arbeitsplätze und Wohlstand bewusst. Dazu hat Boris Rhein im Landtag ausführlich Stellung genommen. Diese Debatte muss insbesondere mit der Grünen-Kandidatin im OB-Wahlkampf offensiv und entschieden geführt werden.

Hat Sie der Grad der Belastung, von der in vielen Orten des Umlandes des Flughafens berichtet wird, nicht aber auch überrascht?

Zum Teil. Andererseits ist in den vergangenen Wochen in der Öffentlichkeit aber auch der falsche Eindruck entstanden, mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn sei gleichsam über Nacht der Flugverkehr um ein deutliches Maß erhöht worden. Es gibt aber nur geringfügig mehr Flugbewegungen als vorher, sie sind nur anders verteilt. Es gibt Gebiete, die weniger belastet sind und welche, die neu oder stärker belastet sind.

Viele trafen aber diese Veränderungen unvorbereitet.

Ja, und deswegen habe ich beispielsweise die Flugsicherung auch gefragt, warum man nicht früher die Konsequenzen einer Neuordnung der Routen dargelegt hat. Ich muss die Antwort akzeptieren, dass erst im realen Betrieb getestet werden kann, wie sich die Neuordnung auswirkt.

Kritik wird auch an den Planungen im hessischen Verkehrsministerium laut, die die Belastungen nicht ausreichend berücksichtigt hätten.

Das kann ich nicht erkennen. Im Gegenteil, der Planfeststellungsbeschluss enthält zahlreiche Stellen, die sehr detailliert die Interessen der Anwohner berücksichtigen. So ist zum Beispiel von Anfang an festgeschrieben gewesen, dass in den

Stunden zwischen 23 und 5 Uhr die neue Landebahn nicht genutzt wird.

Dennoch lässt sich nicht wegdiskutieren, dass der Protest zum Ende des Jahres kontinuierlich gewachsen ist. Wie erklären Sie sich das?

Da kam einiges zusammen. Wie gesagt, viele waren zum ersten Mal überhaupt von Fluglärm betroffen. Für die Menschen im Westen des Flughafens kam erschwerend hinzu, dass nach Inbetriebnahme der Landebahn im Oktober über Wochen eine stabile Ostwindlage herrschte,

wie sie in dieser Dauer ungewöhnlich ist. Aber natürlich verstehe ich auch, wenn jemand sagt: Deine Statistik in Ehren, aber es interessiert mich nicht, ob im langfristigen Durchschnitt dieses Wetter völlig ungewöhnlich ist.

Die Zahl der Flugbewegungen in Frankfurt soll von derzeit rund 85 in der Stunde langfristig auf 126 steigen. Ist dies das Ziel, das die Landesregierung mit der Genehmigung des Ausbaus anstrebt?

Nein. Es gibt Grenzen, die werden nicht nach dem technisch und betriebswirtschaftlich Machbaren definiert. Aber ich werde nie versprechen, dass man einen solchen Flughafen ohne Belastung, ohne zum Teil auch sehr erhebliche Belastungen betreiben kann.

Wo ziehen Sie die Grenze?

Die reine Zahl der Flüge ist ja gar nicht so entscheidend, sondern wie diese sich auswirken. Wenn Sie leise Maschinen haben, ist es dem Bürger letztlich gleichgültig, ob es acht oder zehn sind, die in einer bestimmten Zeit über ihn hinwegfliegen. Daher muss das Augenmerk auf aktivem Schallschutz, auf geringerer Lärmerzeugung liegen, auch wenn es, etwa durch Umrüstung der Flotten, viel Geld kostet. Und diese Entwicklung muss weitergehen, auch, indem man die An- und Abflugverfahren optimiert.

Ist das so zu verstehen, dass Sie sich für eine Deckelung der Flüge über ein Lärmkontingent aussprechen?

Wie gesagt, es kommt weniger auf die reine Zahl der Flüge an, sondern auf die Lärmauswirkungen. Ich möchte allerdings den Ausdruck Lärmdeckelung vermeiden. Wir haben nach Abstimmung im Landtag ein umfangreiches Lärmgutachten für die Region in Auftrag gegeben, das auch Straßen- und Schienenlärm berücksichtigt und aufzeigen soll, wie diese Quellen zusammenwirken. Ich würde erst gerne einmal diese Ergebnisse sehen, um dann zu entscheiden, welche Möglichkeiten es gibt. Aber noch einmal: Es kann nicht allein darum gehen, wie schnell kann ich möglichst viele Flugzeuge auf diesem Flughafen abfertigen.

Die Landesregierung hält an der Revision gegen das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs insofern fest, als dieser aufgegeben hat, die Zahl der erlaubten Nachtflüge statt 17 wie nach Planfeststellungsbeschluss auf „annähernd null“ zu reduzieren. Damit kämpfen Sie in der nächsten Instanz, Mitte März vor dem Bundesverwaltungsgericht, um Nachtflüge?

Das ist eine sehr verkürzte Sicht der Dinge. Ich bleibe dabei: Die Revision ist der schnellste Weg, für Rechtssicherheit und Rechtsfrieden zu sorgen. In seinem Urteil hat der VGH auch eine rechtliche Grundsatzfrage aufgeworfen, die weit über den Frankfurter Flughafen hinausgeht, auch wenn sie in der Öffentlichkeit kaum noch Beachtung findet. Sie lautet: Kann ein nach Bundesrecht geregeltes Projekt durch Entscheidungen auf der Ebene des Landes verändert oder am Ende sogar umgedreht werden? Diese Frage würde sich, folgt man dem VGH, künftig ähnlich für jeden Bau einer Autobahn oder einer Wasserstraße stellen.

Das klingt für viele, die sich um ihre Nachtruhe sorgen, ziemlich abstrakt.

Das ist mir bewusst. Aber es ist auch schlicht falsch zu glauben, die von der Opposition empfohlene Rücknahme der Revision würde das Problem erledigen. Wir haben bisher nur eine Eilentscheidung durch den VGH zum Nachtflugverbot, und wir haben eine erstinstanzliche Entscheidung des VGH überhaupt zu den

Nachtflügen. Auf der anderen Seite haben wir ein Bundesverwaltungsgericht, das in früheren Urteilen, etwa zu dem Flughafen in Leipzig oder dem neuen Großflughafen in Berlin, beim Thema Nachtflüge im für Frankfurt so wichtigen Frachtverkehr eine erkennbar andere Linie eingeschlagen hat. Wie bereits gesagt: Wir wollen den schnellsten Weg zur Rechtssicherheit, auch im Interesse der Menschen in der Region.

Was verstehen Sie unter „Rechtssicherheit“, die Sie von den Richtern in Leipzig erwarten?

Ich möchte einen verbindlichen Maßstab, mit dem wir arbeiten können. Und wenn Leipzig „null“ sagt, dann bleibt es bei „null“. Dann ist es entschieden. Falls nicht, dann teilt das Gericht seine Erwägungen mit, die Grundlage unseres neuen Beschlusses nach einem sogenannten Planergänzungsverfahren sein werden. Wenn wir jetzt aber, wie gefordert wird, zwei Monate vor der anberaumten Verhandlung die Revision zurücknehmen würden, dann hätten wir ebendiese Klarheit nicht. Stattdessen käme wieder eine Vielzahl von Klagen. Und wir müssten uns die nächsten fünf Jahre wieder mit unsicherem Ausgang auf den langen Weg nach Leipzig machen, zum Bundesverwaltungsgericht. Wir haben uns das mit der Revision gut überlegt, und ich habe nicht die Absicht, in diesem Punkt alle drei Wochen meine Meinung zu ändern.

Was geschieht im Weiteren, wenn Leipzig „null“ sagt, das heißt, das Urteil des VGH weitgehend bestätigt?

Dann haben wir die Möglichkeit, das Mediationsergebnis in einem Planergänzungsverfahren umzusetzen.

Das heißt, Sie gehören zu jenen in der Landesregierung, die sich inzwischen sogar wünschen, das Bundesverwaltungsgericht möge für den Frankfurter Flughafen null Flüge zwischen 23 und 5 Uhr vorgeben?

Die Landesregierung hat immer gesagt, dass sie das Mediationsergebnis umsetzen will. Wenn das rechtlich sauber möglich ist, dann werden wir das auch tun. Wir brauchen dazu eine höchststrichterliche Entscheidung, weil das die einzige Chance ist, Rechtsklarheit und Rechtsfrieden zu erreichen.

Was halten Sie von einem von den Anteilseignern des Flughafens bestückten Fonds zur Finanzierung von zusätzlichem Lärmschutz oder zum Aufkauf besonders ungünstig gelegener Häuser?

Ein solcher Fonds kann meiner Ansicht nach fester Bestandteil eines Pakets zur Lärminderung sein. Hessen und die Stadt Frankfurt sind als Miteigentümer in der Pflicht, aus überragenden Gründen des Allgemeinwohls zum Flughafen zu stehen. Sie müssen aber auch, wo es möglich ist, Belastungen mindern. Die Details des Fonds wären noch zu klären, aber wir würden eine eher großzügige Lösung anstreben. Das Land wird seine Verantwortung übernehmen. Ich erwarte das auch von der Stadt Frankfurt, die mehr als alle anderen vom Flughafen profitiert.

Die Fragen stellten **Ralf Euler** und **Helmut Schwan**.

Fluglärm – „alle an einen Tisch“

FÜNF-PUNKTE-PROGRAMM Zwei Politiker aus Rheinland-Pfalz wollen im Streit vermitteln

Von
Markus Lachmann

MAINZ. Im Streit um Fluglärm gibt es einen Vermittlungsvorschlag aus Rheinland-Pfalz: Zwei Politiker aus Bingen schlagen vor, ein neues Mediationsverfahren einzuleiten, um den Konflikt zu befrieden. Dabei sollen alle Beteiligten an einen Tisch, ähnlich der Mediation zum Flughafenausbau vor rund zehn Jahren. „Einer solchen Mediationsrunde könnten beispielsweise Fraport, Bürgerinitiativen, Hessische Landesregierung, Flugsicherung und Lärmkommission angehören“, sagte Jochen Langen (CDU). Langen gilt als profunder Kenner der Luftfahrtszene und war rund 20 Jahre lang Abteilungsleiter im Mainzer Wirtschafts- und Verkehrsministerium. Zusammen mit dem Kommunikationsberater Hasso Mansfeld (FDP) stellte er gestern ein „Fünf-Punkte-Programm“ zur Befriedung der Region im Fluglärm-Konflikt vor. Dieses könne Grundlage für die Arbeit der Mediationsgruppe sein.

Demnach soll Flughafenbe-

treiber Fraport verbindlich und unabhängig von der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts auf Flüge in der Zeit von 23 bis 5 Uhr verzichten. Zudem soll geklärt werden, in welchem Umfang Flugbeschränkungen von 22 bis 23 Uhr sowie 5 bis 6 Uhr möglich sind. Wie es in dem Papier weiter heißt, soll Fraport von den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen die Anteile am Flughafen Hahn zurückerwerben. Damit könne dann das auf Eis gelegte Flughafensystem Frankfurt/Rhein-Main – Hahn wieder aufleben. Das bedeute aber auch ein klares Bekenntnis zur 24-Stunden-Genehmigung am Hahn. Langen, der im September sein Amt als Hahn-Aufsichtsratschef niederlegte, äußerte Kritik an der rheinland-pfälzischen Landesregierung, insbesondere den Grünen: „Ich habe den Eindruck, dass der Hahn nicht mehr den Stellenwert wie früher hat.“

In dem Fünf-Punkte-Programm wird zudem der schnellstmögliche weitere Ausbau von aktivem und passivem Schallschutz gefordert. Im

Gegenzug sollen die Bürgerinitiativen auf ihre Montags-Demos am Frankfurter Flughafen verzichten.

Die Bürgerinitiativen (BI) erhöhen unterdessen den Druck. „Wir wollen Ruhe in der Region“, sagt der Organisator der Montags-Demos, Herbert Oswald, im Gespräch mit dieser Zeitung. Die BIs fordern eine Schließung der Nordwest-Bahn und ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Die nächste Demo ist am kommenden Montag im Terminal 1.

► **KOMMENTAR/BLICKPUNKT**

KOMMENTAR



LARS HENNEMANN
zur Fluglärmdebatte

@ lhennemann@vrm.de

Nicht um jeden Preis

Die Geschichte der neuen Nordwestlandebahn am Flughafen ist eine Geschichte gebrochener Versprechen. Damit ist nicht nur die hessische Landesregierung gemeint, die beim Thema Nachtflüge nach Strich und Faden gelogen hat. Das Abrücken vom Kompromiss, mit dem der Bau der Piste zwar nicht juristisch, wohl aber gesellschaftlich begründet wurde, begann viel früher. Nämlich dann, als Lufthansa, Fraport und Land das im ersten Mediationsprozess geschnürte Paket aufgaben. Die Folgen dieses Wortbruchs sind bitter: Die Airport-Anwohner leiden unter zum Teil infernalischem Lärm. Die Politik in Hessen hat die Folgen ihres taktischen Umgangs mit der Wahrheit völlig unterschätzt, die Vermittlungsversuche von Ministerpräsident Bouffier wirken verzweifelt. Aber auch in Rheinland-Pfalz, wo das Thema Flughafen für diverse Landesregierungen lange kein echtes war, muss man dankbar dafür sein, dass die Idee der Mediation wieder aufgegriffen wird. Vieles von dem, was in dem Fünf-Punkte-Papier angeregt wird, lag schon einmal auf dem Tisch. Vor allem die Idee des Flughafens Hahn als Ventil für Frankfurt. Es bleibt das Geheimnis aller Verantwortlichen in Wiesbaden, Mainz und Frankfurt, warum diese Perspektive aufgegeben worden ist und der „Hahn“ in Geiselschaft von Ryanair und dadurch an den Rand des Ruins geriet. Also: Wer meint, über den neuerlichen Mediationsvorstoß milde lächeln zu müssen, sollte tunlichst eigene Antworten auf den Zorn der Menschen finden. Das Klima in Rhein-Main ist derart strapaziert, dass Vergleiche mit Stuttgart 21 nicht mehr weit hergeholt sind. Die wirtschaftlichen Ziele eines großen Unternehmens sind wichtig. Aber sie dürfen nicht um jeden Preis erreicht werden. Die Region braucht einen neuen Dialog.

„Am Ende müssen alle Gewinner sein“

FLUGHAFEN-KONFLIKT Zwei Politiker schlagen neue Mediation im Streit um Fluglärm vor – Erinnerungen an das Jahr 2000 werden wach

Von
Markus Lachmann

RHEIN-MAIN. Die Region bebt: Tausende Lärmgegner demonstrieren Woche für Woche am Frankfurter Flughafen. Die Beschwerden über den Krach aus der Luft nehmen fast täglich zu – ob in Flörsheim, Rüsselsheim, Wiesbaden, Mainz oder auf den rheinhessischen Hügeln. Gegner und Befürworter des Flughafen-Ausbau stehen sich unversöhnlich gegenüber. Die Gegner der Nordwest-Landebahn fordern ein Ende des „Lärm-Terrors“, während Flughafen-Betreiber Fraport betont, wie wichtig Wachstum am Rhein-Main-Airport für die Region sei.

In dieser aufgeheizten Atmosphäre haben jetzt zwei Politiker aus dem rheinland-pfälzischen Bingen eine Vorschlag für eine neue Mediation unterbreitet. Alle Beteiligten sollen an einen Tisch, fordern Jochen Langen (CDU), langjähriger Regierungsbeamter und Kenner der Luftfahrtzene, sowie Hasso Mansfeld, FDP-Mann und Kommunikationsberater, der in der Vergangenheit unter anderem durch Querschüsse in der eigenen Partei bekannt geworden war. „Am Ende muss eine Win-Win-Situation stehen“, erklärt Mansfeld.

Forderungen dürften manchem bitter aufstoßen

Sicherlich: Beide Politiker argumentieren aus einer eher rheinland-pfälzischen Perspektive: Sie wollen den Erfolg am Hahn, fordern einen Wiedereinstieg von Fraport am Hunsrück-Airport. Das gemeinsame Flughafensystem Frankfurt und Hahn soll wieder aufleben – das heißt, die Flüge würden über diesen Verbund gemeinsam gesteuert. Die Pläne dazu liegen derzeit auf Eis. Langen hält die Aussagen von Lufthansa Cargo, eine Verlagerung nach Hahn sei

nicht möglich, für eher taktisch, und verweist auf ein früheres Gutachten im Mainzer Verkehrsministerium (von Dorsch Consult), das die Machbarkeit aufgezeigt habe.

Die Vorschläge der beiden Binger (siehe Infokasten rechts) dürften Einigen bitter aufstoßen: Dem Flughafenbetreiber womöglich, weil er freiwillig auf Nachtflüge verzichten soll und Flüge in den Tagesrandstunden drosseln müsste. Aber auch den Bürgerinitiativen, weil diese im Gegenzug auf die Montags-Demos verzichten sollen. Die Protestierer sind aber hoch motiviert und zeigen Ausdauer im Kampf gegen den Lärm. Zudem gehen die Ansätze der Fluglärmgegner weit über das Fünf-Punkte-Programm hinaus (siehe Artikel unten).

Langen und Mansfeld – ein ungleiches Duo, das allerdings ein Ziel hat: Eine Lösung in der Fluglärmdebatte zu finden. Und tatsächlich sind sie die ersten, die eine neue Mediation vorschlagen. Erinnerungen an die Jahre 1998 bis 2000 werden wach: Der damalige hessische Ministerpräsident Hans Eichel (SPD) hatte die Runde einberufen, als Lehre aus dem Startbahn-West-Konflikt. Unter Leitung der drei Mediatoren Klaus Niethammer, Frankfurter IHK-Präsident, dem „Umweltpfarrer“ Kurt Oeser sowie dem früheren Präsidenten des Europäischen Parlaments, Klaus Hänsch, fanden insgesamt 24 Sitzungen statt.

Etikettenschwindel bei Mediation 1998 bis 2000?

In der Mediationsgruppe saßen Regierung, die damalige Flughafen AG, Lufthansa, Kommunen, IHK und Luftverkehrs-Lobby. Bürgerinitiativen und Umweltverbände waren zwar eingeladen, boykottierten aber die Veranstaltung, weil sie einen Etikettenschwindel witterten.

Fünf Punkte waren damals das Ergebnis der Arbeit, präsentiert im Januar 2000: Optimierung des vorhandenen Flughafensystems, Ausbau des Airports, Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr, Anti-Lärm-Pakt und Regionales Dialogforum. Immer wieder bezog sich der damalige hessische Ministerpräsident Roland Koch (CDU) in der Folge auf das Mediationsergebnis, um es Ende 2007 dann bei Genehmigung der Nordwest-Landebahn zu konterkarieren: Sein Verkehrsminister Rhiel erlaubte 17 Nachtflüge zwischen 23 und 5 Uhr.

„Jemand wie Klaus Töpfer als Mediator“

Auch Langen, der mit der Binger Oberbürgermeisterin Collin-Langen (CDU) verheiratet ist, und Mansfeld schlagen einen

oder mehrere Mediatoren vor – möglichst unabhängige wie fachkundige Personen. „Jemanden wie Klaus Töpfer“, verdeutlicht Mansfeld.

Jochen Langen hatte erst im September sein Amt als Hahn-Aufsichtsratsvorsitzender niedergelegt. Dass er unzufrieden mit dem Kurs der rot-grünen Landesregierung in Sachen Flughafen Hahn ist, daraus macht er mittlerweile keinen Hehl mehr. Und er ärgert sich

über immer wieder erhobene Forderungen der Grünen nach einem Nachtflugverbot am Flughafen Hahn. „Da wackelt der Schwanz mit dem Hund“, sagt der langjährige Regierungsbeamte.

DAS PROGRAMM

► „1. Fraport erklärt verbindlich, dass es – unabhängig von der **Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes** – auf Flugbewegungen in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr verzichtet (Ausnahme: Notfall).



Dr. Jochen Langen

► 2. Fraport erwirbt vom Land Rheinland-Pfalz und vom Land Hessen alle oder zumindest die **Mehrheit der Anteile am Flughafen Frankfurt-Hahn** und übernimmt ... die unternehmerische Führung des Flughafens. Unter Führung von Fraport wird ein Flughafenverbund ... gebildet. Auf dieser Grundlage werden in Abstimmung mit den Airlines Verkehre gesteuert. Dabei wird die in Hahn bestehende 24-h-Genehmigung genutzt.



Hasso Mansfeld

► 3. Fraport prüft mit der **Fluglärmmmission** auf Grundlage der vorgenannten Zusammenarbeit ..., in welchem **Umfang Nachtflugbeschränkungen** ... von 22 bis 23 und von 5 bis 6 Uhr möglich sind.

► 4. Der aktive und der passive Schallschutz werden schnellstmöglich weiter ausgebaut. Dabei werden auch die **Flugrouten** überprüft und so weiter entwickelt, dass die ... Region eine deutliche Entlastung vom Fluglärm erfährt (u. a. Überflughöhe, An- und Abflugwinkel). ...

► 5. Die Bürgerinitiativen setzen ihre **Montags-Demonstrationen** im Frankfurter Flughafen bis auf weiteres aus.“

FLUGLÄRM

...bringt die Bürger auf die Straße – oder vielmehr ins Terminal. Am kommenden Montag, 18 Uhr, geht es mit den **Montags-Demos** am Frankfurter Flughafen weiter. Nach Veranstalterangaben waren zuletzt 5000 Teilnehmer vor Ort. Die Forderungen: **Nachtflugverbot** von 22 bis 6 Uhr, **Schließung der Nordwest-Landebahn**. Zwei Politiker aus Rheinland-Pfalz haben jetzt einen Vorschlag unterbreitet, wie in dem Konflikt vermittelt werden kann. Ein **Fünf-Punkte-Programm** könnte ihrer Meinung nach die Basis für eine neue Mediation sein. Wir präsentieren das Programm – und porträtieren einen der Organisatoren der **Montags-Demos**.



KRUSCHEL ERKLÄRT'S

MEDIATION

► Der Begriff **Mediation** kommt aus der **lateinischen Sprache** und heißt übersetzt **„Vermittlung“**

► Eine **Mediation** kann immer dann helfen, wenn es zwischen verschiedenen **Gruppen** einen **Konflikt** gibt, den sie nicht mehr selbst lösen können. Dann setzen sie sich freiwillig mit einem unparteiischen **Vermittler**, den man auch **Mediator** nennt, an einen **Verhandlungstisch**. Sie versuchen gemeinsam, den Konflikt beizulegen und einen **Kompromiss** zu finden, mit dem beide Seiten leben können.

► **Mediation** kann in vielen Bereichen eingesetzt werden, zum Beispiel in der **Schule** oder wenn **Ehepaare** sich scheiden lassen. Auch bei öffentlichen Konflikten, wie beim Thema **Flughafenausbau** in Frankfurt oder **Bahnhofsneubau** in Stuttgart, wurde in dieser Form vermittelt.

► **Nicht verwechseln** sollte man den Begriff **Mediation** mit dem sehr ähnlich klingenden Begriff **Meditation** (das passiert schnell...)! Denn **Meditation** ist eine Konzentrationsübung, die in vielen Religionen und Kulturen ausgeübt wird und bei der man ganz ruhig wird – das könnte in einem **Mediationsverfahren** aber manchmal auch helfen...

Rheinland-Pfalz wehrt sich gegen EU-Pläne

MAINZ/BRÜSSEL (dpa/lac). Die rheinland-pfälzische Umweltministerin **Ulrike Höfken** (Grüne) hat sich in Brüssel gegen **Pläne der EU-Kommission** gewandt, mit denen **Nachtflugverbote** aus wirtschaftlichen Gründen gekippt werden könnten. „**Statt der Kommission die Kompetenz zur Verabschiedung europaweiter Lärmgrenzwerte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse zu geben, soll sie ausgerechnet ermächtigt werden, vor Ort beschlossene Betriebsverbote auszusetzen**“, teilte Höfken mit. Sie kündigte an, dass die Landesregierung im **Bundesrat** für **Nachbesserungen** eintreten wolle. Die Ministerin fordert europaweit einheitliche **Lärm-Grenzwerte** – auch für die **Belastung durch Autos und Züge**. Sie verlangte mit **Blick auf Kommissionspläne zur Senkung des Geräuschpegels von Autos** niedrigere Grenzwerte.

Am Abend traf Höfken mit **Jo Leinen**, dem **Vorsitzenden des Umweltausschusses im Europa-Parlament**, sowie **Karl Falkenberg**, dem **Generaldirektor der Generaldirektion Umwelt der EU-Kommission**, zusammen.

AZblie01

Lärmgegner fordern endlich Ruhe in der Region

MONTAGS-DEMOS Herbert Oswald aus Mörfelden-Walldorf kämpft seit mehr als 30 Jahren gegen den Flughafenausbau/ Er organisiert die Demos im Terminal 1

Von
Markus Lachmann

„Der Fluglärm kommt einer
kalten Enteignung gleich“

MÖRFELDEN-WALLDORF.

Er hat sie alle erlebt, die Schlachten im Flörsheimer Wald, das Hüttendorf der Startbahn-West-Gegner, den berühmten „Nackten-Samstag“ am 7. November 1981. Das war, als Ausbaugegner mit nacktem Oberkörper über Nato-Stacheldraht kletterten und das Waldgelände besetzten. „Ich kämpfe seit über 30 Jahren gegen den Flughafen“, erzählt Herbert Oswald. Der 57-Jährige aus dem hessischen Mörfelden-Walldorf ist sich treu geblieben und offizieller „Anmelder“ der Montags-Demo am Frankfurter Flughafen.

Oswald, der wegen einer schweren Erkrankung seit einigen Jahren im Rollstuhl sitzt, lernt aber auch trotz all seiner Erfahrung noch dazu: „Am Anfang waren wir bei der Montags-Demo 350 Leute. Da dachte ich noch, naja. Doch dann wurden wir von der Dynamik der Bewegung selbst überrascht.“ Binnen sechs Wochen sei die Teilnehmerzahl bei den Demos im Flughafen-Terminal auf 5000 angewachsen.

Die Demonstranten: Sie kommen aus Offenbach und Ingelheim, Flörsheim und Mainz, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Nicht nur die Hessen, sondern auch die Rheinland-Pfälzer sind zahlenmäßig stark vertreten, was Oswald freut.

„Wir wollen endlich unsere Ruhe“, fasst der 57-Jährige die Stimmungslage zusammen. Er benutzt drastische Worte, spricht von Fluglärm als „Terror“, und „Folter“, was nach Auffassung vieler Häusle-Besitzer einer „kalten Enteignung“ gleich komme. Was sich über den Köpfen der Menschen zusammenbraue, sei schlichtweg „die Hölle“. Oswald: „Sie können hier ja die Schrauben an den Triebwerken erkennen.“ Nicht zu vergessen die „Tonnen an Schadstoffen“, die aufs Rhein-Main-Gebiet herunter rieselten.

Worte, wie man sie dieser Tage auch etwa in Rheinhessen hört. Oswald erinnert an das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit. Und schließlich könne keinem Arbeitgeber daran gelegen sein, wenn die Menschen morgens unausgeschlafen in die Büros oder Montagehallen kämen, meint der Ausbaugegner.

Nicht minder drastisch sind die Forderungen der Montagsdemonstranten: Absolutes

Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, sofortige Schließung der Nordwest-Landebahn, Rücknahme der Revision am Bundesverwaltungsgericht, Deckelung der Flugbewegungen. Man hat nicht das Gefühl, dass die Montags-Demonstranten auch nur ein Jota von ihren Forderungen abweichen wollten. Wo das alles endet? Das kann auch Oswald nicht sagen. Er jedenfalls will, solange seine Kräfte mitmachen, dabei bleiben, kann sich aber auch auf die zig Helfer verlassen, die die Demos mitorganisieren.

Wenn es nicht so traurig wäre, müsste man fast darüber lachen: Wegen Polizeiaufgaben bat das veranstaltende Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI) die Teilnehmer der Montags-Demo im Dezember, doch bitte auf Trillerpfeifen, Drucklufthupen, Vuvuzelas, Sirenen und ähnliches zu verzichten. So wirklich kann Oswald darüber nicht schmunzeln, dazu ist seine Wut auf den Flughafenbetreiber Fraport zu groß: „Fraport brettert über unsere Dächer – und verlangt von uns zwei Stunden Ruhe.“

Widerstand aus der Idylle

Seckbach Bei einer Bürgerversammlung im Alten Rathaus geht es um den zunehmenden Fluglärm

Von Andreas Müller

Der zunehmende Fluglärm sei „Terror“ und „Menschen verachtend“. Draußen im Garten könne man „sein eigenes Wort nicht mehr verstehen“, an Mittagsschlaf sei „nicht mehr zu denken“. Knapp drei Monate nach Eröffnung der neuen Landebahn hat die Protestlawine der Fluglärmgegner auch das idyllische Seckbach erreicht. Vor allem bei ruhiger, schöner Wetterlage wird den Menschen hier die veränderte Situation alle zwei Minuten bewusst, wie bei einer Bürgerversammlung am Dienstagabend deutlich wurde. „Die Flugzeuge fliegen jetzt auch merklich tiefer“, konstatierte etwa Michael Fengler. Er war einer der Mitorganisatoren der Veranstaltung mit zwei Dutzend Besuchern im „Alten Rathaus“, die seiner Meinung nach zwei Botschaften aussenden sollte: „Erstens werden wir die veränderte Situation nicht schweigend und widerstandslos hinnehmen. Zweitens wollen wir uns mit den Bürgern in Frankfurt solidarisch zeigen, die noch viel schlimmeren Belastungen ausgesetzt sind als wir.“

Warnung vor Sonntagsreden

Ob der Groll der Seckbacher schon für die Gründung einer eigenen Bürger-Initiative nach dem Vorbild von Bergen-Enkheim, Berkersheim, Oberrad, Niederrad oder Sachsenhausen ausreicht, vermochte Michael Fengler nicht zu sagen. Diese Frage werde sich „im Frühjahr stellen“. „Dann sind die Leute mehr draußen und merken, was sich verändert hat. Was wir jetzt erleben, ist ja erst der Anfang“, so Michael Fengler. Jedenfalls habe der erste Erfahrungsaustausch gezeigt, das die Seckbacher beim Thema Fluglärm nicht einfach stillhielten.

Dafür zeigte sich auch Moderator Volker Hartmann dankbar, der in Oberrad seit 1995 gegen die zunehmenden Lärmbelastungen aus der Luft kämpft und Mitte November die Montags-Demonstrationen im Flughafen-Terminal mit initiierte. Den Einwänden von Diskussionsteilnehmern in Seckbach, sich „von der Politik betrogen“ zu fühlen, entgegnete er mit dem Hinweis auf die Kraft des geschlossenen Widerstands. Waren anfangs am Montag um die 450 Demonstranten erschienen, so sind es zuletzt zwischen 5000 und 6000 gewesen.

„Ich hoffe, auch von den Seckbachern werden jetzt Einige dazu stoßen, um den Druck zu erhöhen“, sagte Volker Hartmann. Obwohl Seckbach als Stadtteil weniger belastet sei als etwa in Niederrad, wo die „Wut riesengroß“ sei. Zugleich warnte der Aktivist vor den im Zusammenhang mit der Oberbürgermeisterwahl stehen-

den „Sonntagsreden“ von Politikern. Manch vollmundiges Bekenntnis zum Nachtflugverbot sei mit Vorsicht zu genießen, weil Politiker genau wüssten, dass die vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig erwartete Entscheidung darüber nicht das letzte Wort sein muss. Hintergrund sei eine neue, von der EU vorgelegte Betriebsbeschränkungsverordnung, der zufolge Airlines das Recht eingeräumt werden soll, ein Nachtflugverbot auszuhebeln.

„Soweit darf es nicht kommen“, betonte Lufthansa-Pilot Stefan Zilcher, der für die SPD im Ortsbeirat 11 (Fechenheim, Riederwald, Seckbach) sitzt und seine Hoffnung auf die Kraft positiver Beispiele setzt. Nachtflugverbote gebe es etwa in Hamburg oder Bremen. Selbst ein gigantischer Flughafen wie der in Tokio stehe nachts aus Lärmschutzgründen still. „Was dort möglich ist, muss hier auch möglich sein!“

„Gewerbesteuern für Fluglärm“

IHK-Präsident: Unter belasteten Kommunen aufteilen

ht. WIESBADEN. Mit ordnungspolitischen Überlegungen hat sich Gerd Eckelmann, der Präsident der Wiesbadener Industrie- und Handelskammer (IHK), in die Debatte über den Fluglärm eingeschaltet. Auf dem Neujahrsempfang seiner Organisation sprach er sich gestern Abend dafür aus, die von der Fraport AG gezahlten Gewerbesteuern unter den besonders stark belasteten Gebietskörperschaften aufzuteilen.

Die Flächen unter den An- und Abflugrouten sowie unter der Platzrunde gehörten gleichsam zu der nötigen Gewerbefläche, die eine Gewerbesteueraufteilung begründe. Auch die Landegebühren müssten der Lärmbelastung entsprechen, meint Eckelmann. Es sei nur gerecht, wenn auch sie anteilig den belasteten Kommunen zugute kämen.

Den knapp 500 Zuhörern teilte der mittelständische Unternehmer mit, dass die IHK die Energie als Thema des Jahres ausgewählt habe. Er erinnerte daran, dass in Deutschland schon in acht Jahren 35 Prozent der Stromversorgung durch die erneuerbaren Energien gedeckt werden sollten.

Dazu genüge es aber nicht zu sagen, wann man welche Kernkraftwerke ab-

schalten werde. Noch viel dringender sei ein realistischer Zeitplan für die Fertigstellung der notwendigen Stromleitungen und der neuen Kraftwerke. „Doch davon sind wir weit entfernt.“ In dem Energiekonzept der Bundesregierung sei bis 2050 eine Senkung des Stromverbrauchs um 25 Prozent vorgesehen. Diese eingeplante Stromreduzierung sei „überhaupt nicht wirklichkeitsnah“. Zwar steige der Verbrauch langsamer, als das Bruttoinlandsprodukt wachse, aber er nehme dennoch kontinuierlich zu. Dies gelte vor allem in den Privathaushalten. Hinzu kämen noch die Pläne von Politik und Industrie zur Entwicklung der Elektromobilität.

Die IHK wisse aus ihren Umfragen, dass sicher verfügbare Energie und zahlbare Preise die zentralen Voraussetzungen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen seien. In Deutschland gebe es bisher eine einmalige Versorgungssicherheit, die weltweit Bewunderung hervorrufe. Zu Hause gelte dieser Standortvorteil zwar als selbstverständlich. Tatsächlich sei er derzeit aber in Gefahr. Nötig sei darum ein entschlossenes Projektmanagement auf allen Ebenen von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft.

Fraport-Gewerbesteuer fürs Umland

IHK-NEUJAHRSEMPFANG Dr. Gerd Eckelmann fordert Ausgleich für erheblich höhere Lärmbelastung

Die heißen lokalen Themen, sie wurden diesmal beim Neujahrsempfang der Industrie- und Handelskammer nur am Rande notiert. Picken wir sie trotzdem heraus. IHK-Präsident Dr. Gerd Eckelmann, man stelle es sich vor, hat in seiner Rede sogar die Standortfrage der Rhein-Main-Hallen ausgeklammert, das Kongresszentrum nach vielen Jahren erstmals mit keinem einzigen Wort erwähnt. Dafür das Stadtmuseum und

sein zweites Lieblingsthema, die Rheinbrücke zwischen Rüdesheim und Bingen. Beides in knappen Worten und mit dem in sachter Hoffnung formulierten Schlusssatz: „Bei diesen verfahrenen Projekten sehe ich die Schwierigkeiten und glaube dennoch, dass sie letztlich gut ausgehen werden.“

Oberbürgermeister Dr. Helmut Müller bemühte sich, die Zuversicht auch in anderen Berei-

chen zu stärken. Für die Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken versprach er, der Magistrat werde noch im ersten Halbjahr ein Ergebnis präsentieren. Und in Sachen Rhein-Main-Hallen: „Wir haben in Wiesbaden eine große Tradition, über die Dinge heftig zu streiten - und am Ende dann sehr gute Lösungen zu haben.“ Er jedenfalls sei guten Mutes. „Wir werden alles prüfen und danach zum besten Ergebnis kommen.“ Bürgerbe-

teilung, so hörte es sich zumindest an, nimmt der Oberbürgermeister wie ein unabwendbares Schicksal: „Ich gehe davon aus, dass wir künftig Bürgerbegehren zu jedem großen Thema haben werden ... Dann machen wir`s eben.“

Gern bestätigte Müller, mit dem IHK-Präsidenten in Sachen Fluglärm auf einer Wellenlänge zu funken. Eckelmann, der stets ein eiserner Befürworter des Flughafen-Ausbaus war, bekannte nun: „Der Preis für diese Sicherung unseres Wohlstandes ist eine erheblich höhere Belastung durch den Fluglärm. Deshalb müssen jetzt alle Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden, die die Lärmbelastung verringern.“ Kostengesichtspunkte dürften dabei keine Rolle spielen. „Die Landegebühren müssen der Lärmbelastung entsprechen.“ Und der IHK-Präsident forderte eine gerechte Verteilung der hier erzielten Einnahmen. So sollten einerseits die Landegebühren auch den lärmbelasteten Kommunen im Umland zugute kommen. Und: „Zu einer ehrlichen Politik würde passen, dass auch die Gewerbesteuerzahlungen des Flughafenbetreibers Fraport auf die besonders lärmbelasteten Gebietskörperschaften der Region aufgeteilt werden.“ Hochinteressant ist seine Sicht, diese For-

derung zu rechtfertigen: „Für mich gehören die Flächen unter den An- und Abflugrouten und unter der Platzrunde quasi zur notwendigen Gewerbefläche, die eine Gewerbesteueraufteilung begründet.“

Mit Landrat Burkhard Albers bildete Eckelmann eine Meinungsbrüderschaft in Sachen Bahnlärm. Der IHK-Präsident forderte: „Die Politik muss die Bahn in die Pflicht nehmen, die technisch machbaren Lösungen schneller umzusetzen.“ Albers drängte in dem Zusammenhang nicht nur auf die Verwirklichung des Rüdeshheimer Tunnels, sondern bat die hessische Landesregierung, sich den Rheinland-Pfälzern anzuschließen und die Planung einer Alternativroute für den Güterverkehr zu verlangen: „Wenn wir es mit dem Welterbe ernst meinen, muss der Güterverkehr raus aus dem Rheintal.“

Wesentlich konkreter als anschließend die hessische Umweltministerin Lucia Puttrich wurde der Landrat in Sachen Energie-wende: „2020 werden wir im Rheingau-Taunus-Kreis nicht mehr Energie verbrauchen als wir selbst an erneuerbarer Energie produzieren. Und wir werden dabei die Wertschöpfung noch bei uns halten.“

Der Landrat bat die Ministerin,

einige Botschaften zu übermitteln: So möge die Landesregierung doch die „unsinnige Klage“ gegen das Nachtflugverbot zurücknehmen. Neben dem Rüdeshheimer Tunnel müssten auch die Umgehungsstraßen von Eschenhahn und Wambach im Verkehrsinvestitionsplan erhalten bleiben: „Da steht die Politik im Wort.“ Und schließlich möge sich Lucia Puttrich doch dafür stark machen, dass die Landesgartenschau in die Rheingau-Taunus-Kreisstadt vergeben werde. „Bad Schwalbach ist eine Stadt, die den mit einer solchen Veranstaltung verbundenen Entwicklungsschub verdient hat.“

Was blieb am Ende? Vielleicht die persönliche Erkenntnis des IHK-Präsidenten: „Der goldene Kern erfolgreicher Lebensstrategie heißt ‚Zuversichtlicher Realismus‘.“ Gönnen wir uns den.

Dr. Gerd Eckelmann begrüßte die Gäste des IHK-Neujahrsempfangs. In der ersten Reihe von links: Rheingau-Taunus-Landrat Burkhard Albers, Wiesbadens Oberbürgermeister Dr. Helmut Müller, Hessens Umwelt- und Energie-ministerin Lucia Puttrich sowie IHK-Hauptgeschäftsführer Joachim Nolde. Foto: wita/Uwe Stotz

12.01.2012 - WIESBADEN *Von Heinz-Jürgen Hauzel*

AUF EINEN BLICK

Der Protest geht weiter

FLÖRSHEIM (red). Die Bürgerinitiative Flörsheim-Hochheim beginnt das Jahr mit neuen Aktionen gegen den Fluglärm. Zur nächsten Demonstration im Flughafen-Terminal hat die BI einen Bus organisiert, um auch weniger mobilen Fluglärmgegnern die Teilnahme zu ermöglichen. „Viele ältere Menschen und Familien fühlen sich dem Gedränge in der S-Bahn nicht gewachsen“, so Sandra Olivari, eine der Initiatorinnen. Zur Veranstaltung am 16. Januar stehen 44 Busplätze gegen eine freiwillige Spende zur Verfügung, erforderlich ist nur eine kurze telefonische Anmeldung. „Nach der Pause ist es wichtig, dass am 16. Januar wirklich viele Bürger am Terminal demonstrieren. Wir wollen zeigen, dass der Protest nicht nachlässt, sondern immer stärker wird“, sagt BI-Sprecherin Carola Gottas.

Die Bürgerinitiative ruft alle Hochheimer und möglichst auch viele Flörsheimer auf, an der Bürgerversammlung in Hochheim am 25. Januar in der Georg-Hofmann-Sporthalle in der Massenheimer Landstraße zu erscheinen. Zur Versammlung lädt die Hochheimer Stadtverordnetenversammlung ein. Neben zahlreichen Experten und den verschiedenen Initiativen wird auch die BI Flörsheim-Hochheim präsent sein und sich und ihre Arbeit vorstellen.

Main Spitze

12.01.2012

Der Protest geht weiter

(red). Die Bürgerinitiative Flörsheim-Hochheim beginnt das Jahr mit neuen Aktionen gegen den Fluglärm. Zur nächsten Demonstration im Flughafen-Terminal hat die BI einen Bus organisiert, um auch weniger mobilen Fluglärmgegnern die Teilnahme zu ermöglichen. „Viele ältere Menschen und Familien fühlen sich dem Gedränge in der S-Bahn nicht gewachsen“, so Sandra Olivari, eine der Initiatorinnen. Zur Veranstaltung am 16. Januar stehen 44 Busplätze gegen eine freiwillige Spende zur Verfügung, erforderlich ist nur eine kurze telefonische Anmeldung. „Nach der Pause ist es wichtig, dass am 16. Januar wirklich viele Bürger am Terminal demonstrieren.

Wir wollen zeigen, dass der Protest nicht nachlässt, sondern immer stärker wird“, sagt BI-Sprecherin Carola Gottas.

Die Bürgerinitiative ruft alle Hochheimer und möglichst auch viele Flörsheimer auf, an der Bürgerversammlung in Hochheim am 25. Januar in der Georg-Hofmann-Sporthalle in der Massheimer Landstraße zu erscheinen. Zur Versammlung lädt die Hochheimer Stadtverordnetenversammlung ein. Neben zahlreichen Experten und den verschiedenen Initiativen wird auch die BI Flörsheim-Hochheim präsent sein und sich und ihre Arbeit vorstellen.

Frankfurter Allgemeine Zeitung

12.01.2012

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Mehr Flüge und Passagiere in Egelsbach

ajw. EGELSBACH. Die Hessische Flugplatz (HFG) GmbH hat nach Angaben des Geschäftsführers Siegmund Weegen 2011 die Zahl der Flugbewegungen um neun Prozent auf fast 72 000 gesteigert. Verglichen mit 2010, erhöhte sich die Zahl der Passagiere um 16 Prozent auf 42 870. In der Sparte Geschäftsflüge verzeichnete die HFG einen Zuwachs um zwölf Prozent auf 2000 Flugbewegungen. Weegen bezeichnete 2011 als „gutes Jahr für die HFG“. Mit dem Wachstum des Flughafens zeigte er sich zufrieden. Die HFG spricht auf ihrer Internetseite vom „wichtigsten Flughafen für Geschäftsflugverkehr in Deutschland“. Mit Blick auf den angestrebten Instrumentenflugbetrieb sagte Weegen, es gebe Fortschritte. Das Regierungspräsidium prüft seit einiger Zeit das von der HFG beantragte Verfahren.

Was die Beschwerden von Anwohnern betrifft, sagte eine Sprecherin, die Zahl der Beschwerden habe sich zwischen 2009 und 2010 halbiert. Wie viele Beschwerden wegen des Fluglärms 2011

eingingen, sagte die Sprecherin nicht. Die HFG-Sprecherin verwies darauf, dass es am Egelsbacher Flughafen im Vergleich zu den achtziger Jahren leiser sei. Damals seien bis zu 120 000 Flugbewegungen gezählt worden. Auch äußerte sich Weegen zufrieden darüber, dass die HFG die Zahl ihrer 25 Mitarbeiter halten können. Hauptanteilseigner der HFG ist seit 2009 das Unternehmen „Net Jets“, das zum Konzern des amerikanischen Milliardärs Warren Buffet gehört.

Demos gegen Fluglärm gehen weiter

Frankfurt. Nach der Weihnachtspause sollen die Demonstrationen gegen den Fluglärm am Frankfurter Flughafen weitergehen. Am kommenden Montag, 16. Januar, würden die Proteste im Terminal des größten deutschen Flughafens in „gewohnter Weise und gleicher Intensität“ fortgesetzt, kündigte das Bündnis der Bürgerinitiativen am Mittwoch an. Ziel sei es, „den Lärmterror am Himmel in der gesamten Region zu beenden“. Vor Weihnachten hatten sich regelmäßig mehrere tausend Demonstranten zu lautstarken Protesten im Terminal 1 versammelt.

Die Initiativen fordern ein verlängertes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, eine Deckelung der Flugbewegungen und die Stilllegung der erst vor wenigen Wochen eröffneten Landebahn Nord-West.

Das aktuelle Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr ist nur vorläufig – bis zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig, das im März erstmals verhandeln will. Es widerspricht der Planfeststellung des Landes Hessen, das im Schnitt 17 Nachtflüge zulassen wollte. Die Demonstranten verlangen von der Landesregierung die Rücknahme der Revision.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) kündigte Vermessungsflüge von Donnerstag bis Sonntag an. „In dieser Zeit ist auch in der Nacht mit Lärmbelastigungen zu rechnen“, teilte die DFS mit. Mit den Flügen soll das Instrumentenlandesystem der neuen Nordwestlandebahn auf seine Genauigkeit hin vermessen werden. Eingesetzt werde dafür eine zweimotorige Propellermaschine vom Typ Beechcraft Super King Air 350. Bei schlechtem Wetter sollen die Flüge um eine Woche verschoben werden. Das Nachtflugverbot gelte für technische Überprüfungsflüge nicht. *lhe*

Keine Narren bei Airportdemo

Garden machen bei Protest gegen Fluglärm nicht mit

Fluglärm-Protest und Fassenacht - passt das zusammen? Für einen beachtlichen Teil der Narrenszene offensichtlich nicht. „Das ist schon eine sehr, sehr große Enttäuschung“, kommentiert Thomas Mann von der Anti-Fluglärm-Initiative Mainz-Oberstadt die Absage zahlreicher Garden, in vollem Ornat bei der nächsten Demonstration im Flughafen-Terminal aufzumarschieren. Mitmachen will allein die nicht uniformierte „Avant-Garde“ der Meenzer Drecksäck.

„Ich hätte schon gehofft, dass sich die Fassenachter da engagieren“, sagt Mann und setzt weiter darauf, dass zumindest einzelne uniformierte Gardisten erscheinen werden - Ranzen-Marschall Johannes Gerster hatte das den Mitgliedern freigestellt. Und am besten sollten diese Demonstranten dann ihre

Trommeln oder Schellenbäume mitbringen, um Fraport lautstark zu zeigen, was die Bürger vom Fluglärm halten.

Neben den Gardechefs äußerten sich gestern indes auch Mainzer Fastnachtsgrößen kritisch zum Appell der Bürgerinitiative. Uniformierte Narren im Flughafenterminal? Für den Mombacher „Bohnebeitel“ Heinz Meller wäre das eine „Zweckentfremdung“. „Die Fassenacht soll Fassenacht bleiben“, sagte Meller - was nichts mit seiner Haltung zum Fluglärm zu tun habe: „Ich würde da auch mitgehen und demonstrieren, aber nicht in Uniform.“

Dem erteilt auch „Guddi Gutenberg“ alias Hans-Peter Betz eine klare Absage. „Natürlich kommt der Fluglärm in meinem Vortrag vor, aber ich ließe mich nicht für die Demo einspannen. Trotz aller Sympathie für die Bürgerinitiativen. Das liegt außerhalb des Bereichs unserer

Fassenacht. Sonst müssten wir als Narren ja auch nach Gorbelen fahren.“ Ein närrischer Auftritt bei der Fluglärmdemo mache den gerechtfertigten Protest „lächerlich“, so der GCV- und TV-Sitzungspräsident.

Unverständnis auch bei Fastnachtsikone Margit Sponheimer, obwohl sie in Ober-Olm von den Fliegern genervt ist. „Ich würde als Privatperson demonstrieren, aber nie als Fastnachtssängerin oder Gardistin. So ein Auftritt würde vor allem die Passagiere irritieren, aber nicht die Fraport.“ Es sei „gefährlich“, die Fastnacht zu instrumentalisieren. Mit närrischem Tschingderassabumm zu demonstrieren, könne sogar „nach hinten losgehen“, weil man Gefahr laufe, den Protest gegen ein bitterernstes Thema dem Lächerlichen preiszugeben.

Die nächste Demo gegen Fluglärm ist am Montag, 16.

Januar, 18 Uhr, in Terminal 1 des Flughafens

Frankfurter Rundschau
12.01.2012**Frankfurter Rundschau****LESERBRIEFE****Die wundersame Wandlung der Frau Heilig**

Heilig will Landebahn schließen, FR vom 2. Januar

„Heilig will Landebahn schließen“, so die Überschrift in der FR vom 2. Januar. Eine Schlagzeile, die meine volle Zustimmung als Bürger der mit Lärm überstrapazierten Rhein-Main-Region findet. Dennoch kommt diese Nachricht überraschend. Am 12. Dezember war ebenfalls aus der FR zu erfahren, dass gerade die OB-Kandidatin für den Frankfurter Römer, Rosmarie Heilig, auf dem

Landesparteitag der Grünen noch ganz anders argumentierte. Auf den Antrag eines Parteifreundes, die neue Landebahn des Frankfurter Flughafens zu schließen, reagierte Heilig abfällig und mit großem Unverständnis. Man müsse den Menschen doch sagen, „dass sich die neue Landebahn nicht wieder in eine grüne Wiese zurückverwandeln lasse“. Der Antrag wurde von

den Grünen abgeschmettert. Jetzt diese Wendung! Bleibt nur zu hoffen, dass Frau Heilig und die Grünen im Römer endlich aufgewacht sind und es ernst meinen mit einer Umweltverträglichkeit des Rhein-Main-Gebietes. Anfangen kann Heilig gleich in Frankfurt und klare Worte finden, wenn im Römer das Thema aufgerufen wird.

Dietmar Treber, Mörfelden-Walldorf

Jetzt handeln

Zum Flughafen Frankfurt: Das Thema der „Fluglärm-Apokalypse“ durch die neue Landebahn, ist ein wichtiger Prüfstein für die Kandidatinnen und Kandidaten der bevorstehenden Oberbürgermeister-Wahl in Frankfurt. Die Profilierungsphase der Kandidaten hat begonnen. Völlig unabhängig von Versprechungen und Aktivitäten der Repräsentanten, müssen die Demonstrationen der Menschen in verstärktem Maße fortgesetzt werden und zwar so lange, bis der Betrieb auf dieser Bahn dauerhaft eingestellt worden ist. Die Menschen haben keine Zeit bis zur nächsten Landtagswahl und einem anschließenden endlos und ergebnislos langen Prozedere, sondern sie brauchen einen menschenwürdigen Lebensraum am Tag und in der Nacht und zwar nicht irgendwann, sondern „jetzt“.

Eberhard Bacher, Frankfurt

In Oberrad ist keine Lärmhölle

Zum Fluglärm:

Ich wohne im südlichen Teil von Oberrad und gehöre zu den vom Fluglärm Betroffenen. Zur Versachlichung des Themas habe ich folgende Feststellungen, die alle nachprüfbar sind:

Die Dauer bei jedem Vorbeiflug eines auf der neuen Nordwestbahn landenden Flugzeugs, während deren man von einem wirklich hohen Lärmpegel sprechen kann, beträgt, um auch feineren Ohren gerecht zu werden, rund 30 Sekunden. Wenn wirklich alle 90 Sekunden ein Flugzeug auf der neuen Bahn landet, wären das 30 Sekunden Lärm und 60 Sekunden Ruhe. Da diese hohe Zahl der Vorbeiflüge, wenn überhaupt, nur in Spitzenzeiten erreicht wird, sind die Ruhepausen dazwischen in Wirklichkeit sehr viel länger, teilweise sind es Abstände im zweistelligen Minutenbereich. Davon redet keiner der Fluglärmgegner, und auch die Medien verschweigen diese unbestreitbaren Tatsachen gern. Hier von einer Lärmhölle und unerträglichem Dauerlärm von 5 bis 23 Uhr zu reden, hat mit Sachlichkeit nichts zu tun und ist reine Polemik. Beim Feierabendverkehr auf der Offenbacher Landstraße entsteht richtige Dauerlärmbelastung.

Ich spreche übrigens ganz bewusst von Vorbeiflügen, denn Oberrad wird nicht direkt überflogen. Viel schlimmer ist der wirklich lästige Lärm bei Ostwindwetterlagen, wenn die schweren Flugzeuge (A 340, B 747, A 380) nach dem Start direkt über Oberrad nach Norden abdrehen, um mit vollem Schub Höhe zu gewinnen. Dass der Fluglärm störend ist, bleibt unbestritten. Doch sollte man mit den Gegebenheiten sachlich umgehen, weil nur Vernunft in der Diskussion für alle Beteiligten zu einem annehmbaren Ergebnis führen wird.

Bernhard Friese
 Oberrad

„Auch im Inland werben“

Andreas Scheuer über Standortvermarktung und Beteiligung der Wirtschaft

Wie schon sein Amtsvorgänger Wolfgang Tiefensee bekennt sich Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer zur Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland. Verantwortlich dafür ist sein Staatssekretär Andreas Scheuer, gleichzeitig Logistikbeauftragter der Bundesregierung. Im DVZ-Gespräch zieht Scheuer eine Zwischenbilanz – und blickt voraus auf 2012.

Herr Staatssekretär Scheuer, die Mitglieder der Hausleitung im Bundesverkehrsministerium haben im gerade zu Ende gegangenen Jahr eine ganze Reihe von Messen und Kongressen im Ausland besucht, um dort für den Logistikstandort Deutschland zu werben. Zuletzt haben Sie selbst die Logitrans in Istanbul eröffnet. Wie schätzen Sie generell den Erfolg der Bemühungen ein, den sich das Ministerium ja einiges an Aufwand kosten lässt?

Wir sind im vergangenen Jahr einen Riesenschritt bei unseren Bemühungen vorangekommen, den Logistikstandort unter dem gemeinsamen Band „Schwarz-Rot-Gold“ und der Kernaussage „Logistics made in Germany“ zu vermarkten. Die Präsentation in Istanbul ist da ein gutes Beispiel. Dort fiel den Besuchern der deutsche Gemeinschaftsstand sofort ins Auge, wenn man die Messehalle betrat. Ich bin sehr zufrieden, dass sich beispielsweise der Hamburger Hafen und die Bremischen Häfen unter dem Dach des Deutschlandstandes präsentiert haben – es gab Zeiten, in denen das nicht denkbar gewesen wäre.

Sie sehen die Vermarktungsinitiative bereits am Ziel?

Die Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland ist ein kontinuierlicher Prozess. Wir haben dazu letztes Jahr die Strategie überarbeitet und neue Partner gewonnen, die bei der gemeinsamen Vermarktungsinitiative mitmachen. Im Januar werden wir mit dem Förderverein eine erste Auswertung für 2011 vornehmen. Es geht ja nicht allein darum, ob wir auf staatlicher Seite zufrieden sind, sondern vor allem auch um die Analyse der Fördermitglieder und derer, die die gemeinsame Initiative unterstützen. Das Ergebnis wird direkt in unsere Vorhaben für 2012 einfließen.

Dabei werden wir uns auf die Kernmärkte Brasilien, Russland, China, Indien und auch auf die Türkei konzentrieren. Ein zusätzlicher Erfolg ist, dass wir in diesem Jahr die Logistics Alliance Germany und Logistics made in Germany markenrechtlich geschützt haben. Das schafft Sicherheit für unsere privaten Partner.

Reicht das Engagement der deutschen Logistikwirtschaft in Förderverein und Co. Ihrer Meinung nach schon aus?

Wir stehen zu den finanziellen Absprachen. Es war immer klar, dass die Logistikwirtschaft mit der Suche nach

Mitgliedern etwas länger braucht. Wir alle müssen für die Mitgliedschaft im Förderverein noch stärker werben. Auf dem BVL-Kongress in Berlin habe ich mir Zeit genommen, um Unternehmen anzusprechen, die prädestiniert sind, Fördermitglied zu werden. Und das wird auch so weitergehen. Ich bin zuversichtlich, dass die Mitgliederzahlen im Förderverein auch in 2012 wachsen werden. Natürlich müssen wir die Vorteile der Fördermitgliedschaft noch stärker darstellen.

Damit können Sie gleich in diesem Interview anfangen.

Die Messeauftritte unter dem Banner Logistics made in Germany sind nur einer der Vorteile. Die Teilnahme an Delegationsreisen ist ein weiterer Pluspunkt. Im Rahmen dieser Delegationsreisen gibt es einen direkten Kontakt zu Mitgliedern der Hausleitung und zu Entscheidungsträgern aus dem Gastland. Für mitreisende Unternehmer ist das eine gute Informationsquelle und andererseits eine Möglichkeit, Probleme anzusprechen. Und man hat die Chance, Netzwerke zu nutzen und aufzubauen, die einem in politisch differenzierten Kulturräumen weiterhelfen. Mein Wunsch ist, dass der Förderverein noch stärker in Deutschland aktiv wird. Auch das ist eines der Themen für die Januarrunde mit dem Förderverein.

In Deutschland sind neben der Logistics Alliance sehr viele regionale Vermarktungsinitiativen aktiv. Ziehen die eigentlich bei der Vermarktung des Logistikstandortes mit, oder sind die eher ein Klotz am Bein?

Regionale Initiativen haben naturgemäß vor allem regionale Interessen, die so auch effektiv vertreten werden können. Ich sehe diese Initiativen also als sinnvolle Ergänzung zu unserer Bundesinitiative. Gleich-

wohl würde ich mir auch wünschen, dass möglichst viele Regionen unter Schwarz-Rot-Gold mitmachen.

Und die Kooperation mit den Ländern?

Die läuft bereits. Wir haben für jedes Land einen Ansprechpartner. Dieser Ansprechpartner ist sozusagen der Koordinator für die dort ansässigen regionalen Vermarktungsinitiativen. Wir haben den Auftrag – und so steht es auch in der Koalitionsvereinbarung – diese Vermarktungsinitiative gemeinsam mit den Ländern durchzuführen. Wir haben sie organisatorisch eingebunden, und wir stimmen die Strategie der Vermarktung mit dem Förderverein, aber auch mit den Ländern ab. Wir informieren die Länder in offenen Gesprächen darüber, was wir vorhaben, und Gleiches gilt auch beim jeweils anstehenden Jahresarbeitsprogramm.

Herr Staatssekretär Scheuer, vielen Dank für das Gespräch.

DVZ 12.1.2012

Das Gespräch führte Björn Helmke.

■ Kommentar Seite 2

Zur Person

Dr. Andreas Scheuer

Der heute 37-Jährige hat Politikwissenschaft, Soziologie und Wirtschaft an der Universität Passau studiert. Anschließend promovierte Scheuer am Politiklehrstuhl der Karls-Universität in Prag. 1994 trat er in die CSU in Niederbayern ein. Seit 2002 ist Scheuer Mitglied des Deutschen Bundestags. Das Amt des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium übernahm er im Oktober 2009. Seit Januar 2010 ist er darüber hinaus Logistikbeauftragter der Bundesregierung. Unter Scheuers Federführung wurde der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik erarbeitet.

KOMMENTAR



Die Chemie hat es vorgemacht

Björn Helmke
Chefredakteur

Zentrale Lage in Europa, gute Infrastruktur, Logistikdienstleister der Spitzenklasse: Das Produkt „Logistikstandort Deutschland“ war schon immer top, wurde aber lange Jahre bescheiden vermarktet. Die Bemühungen, dies zu ändern, sind nach anfänglichen Irrwegen Schritt für Schritt vorangekommen.

Gefördert und unterstützt vom Bundesverkehrsministerium, präsentiert sich der Logistikstandort auf wichtigen internationalen Messen. Noch nicht so wuchtig, wie sich das viele Logistikdienstleister wünschen, aber mit wachsendem Erfolg. Der Logistikbeauftragte der Bundesregierung, Dr. Andreas Scheuer, hat gute Chancen, dass die Logistikwirtschaft seinen Wunsch, die Vermarktungsinitiative als Fördermitglied zu unterstützen, stärker als bisher aufgreift.

Doch nicht nur die Zahl der Unterstützer dürfte wachsen, sondern auch die der Aufgaben. Die Querelen um logistische Großprojekte wie die zusätzliche Landebahn in Frankfurt oder die Elbvertiefung zeigen, dass sich die Logistikwirtschaft auch im Inland vermarkten muss. Sie braucht ein besseres Image bei den Bürgern. Schwierig? Ja! Unmöglich? Nein! Die Chemiebranche beispielsweise, früher mit einem Negativimage behaftet, ist weitgehend aus den Negativschlagzeilen verschwunden. Sie wird als innovativer Wirtschaftszweig und guter Arbeitgeber wahrgenommen. Der Grund: Die Chemieunternehmen haben viel getan, aber dies als Branche auch glänzend kommuniziert.

Davon kann die Logistikwirtschaft lernen. Verbessern die Logistiker ihr Image im eigenen Land nicht, könnte das Produkt „Logistikstandort“ Schaden nehmen. Dann gäbe es bald auch im Ausland nichts mehr zu vermarkten.

DVZ 12.1.2012

■ Interview Seite 5

helmke@dvz.de

Sonstige
12.01.2012

Lärmfachliche Bewertung

der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)

für die Benehmensbeteiligung nach § 32 Luftverkehrsgesetz

Umwelt
Bundes
Amt 
Für Mensch und Umwelt

Diese Publikation ist ausschließlich als Download unter
<http://www.uba.de/uba-info-medien/4209.html>
verfügbar.

Herausgeber:

Umweltbundesamt

Wörlitzer Platz 1

06844 Dessau-Roßlau

Tel.: 0340/2103-0

Telefax: 0340/2103 2285

E-Mail: info@umweltbundesamt.de

Internet: <http://www.umweltbundesamt.de>

<http://fuer-mensch-und-umwelt.de/>

Redaktion:

Fachgebiet I 3.3 Lärminderung im Verkehr

Fachgebiet I 3.4 Lärminderung bei Anlagen und Produkten, Lärmwirkungen

Fachgebiet II 1.5 Umweltmedizin und gesundheitliche Bewertung

Dessau-Roßlau, Januar 2012

Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)

0 Vorbemerkung

Die vorliegende lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen „Berlin Brandenburg, BER“ ist unter engen inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben erfolgt. Die lärmfachliche Bewertung eines komplexen Flugroutensystems wurde in Deutschland bislang noch nie vorgenommen. Auch aus dem Ausland sind uns derartige Fälle nicht bekannt. Das Umweltbundesamt (UBA) hat deshalb hierfür ein spezielles Lärmbewertungsverfahren entwickelt. Diese anspruchsvollen Arbeiten erfolgten unter hohem Zeitdruck, weil der Flughafen BER im Juni 2012 seinen Betrieb aufnehmen soll. Erschwerend wirkten sich zudem die schrittweise und recht späte Datenlieferung aus.

Zentrale Determinante für die Lärmauswirkungen des Flughafens BER ist die Standortentscheidung. Nach langen kontroversen Diskussionen wurde im Jahr 1996 die Entscheidung getroffen, den Flughafen Berlin-Schönefeld als neuen, alleinigen Berliner Flughafen (Single Airport) auszubauen. Mit dieser Entscheidung ist die Schließung der beiden innerstädtischen Flughäfen Tempelhof (2008) und Tegel (geplant: 02. Juni 2012) und eine erhebliche Lärmentlastung für die bislang vom Fluglärm betroffene Bevölkerung verbunden. Zugleich wurde aber mit der Standortentscheidung für den neuen Hauptstadtflughafen in Kauf genommen, dass eine große Anzahl von Bürgerinnen und Bürgern künftig dem Fluglärm ausgesetzt sein wird. Eine Flugroutenplanung in der dichtbesiedelten Umgebung des gewählten Standortes für den Flughafens BER kann jedoch die Betroffenenanzahl nicht wesentlich verringern. Mit der vorliegenden lärmfachlichen Bewertung konnte daher nur der Versuch unternommen werden, die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Personen so gering wie möglich zu halten.

Es bestehen jedoch verschiedene andere Möglichkeiten zur Minderung des Fluglärms, die zwar nicht Gegenstand der Flugroutenfestlegung sind, aber unbedingt genutzt werden sollten, um eine Verbesserung der Lärmsituation zu erzielen. Auch hierfür unterbreiten wir in diesem Bericht Vorschläge.

Eine besondere Verantwortung gegenüber der künftig dem Fluglärm ausgesetzten Bevölkerung ergibt sich auch aus den vergangenen Planungsabläufen. Zwischen dem Planfeststellungsverfahren für den Flughafen ausbau und der Flugroutenfestsetzung besteht ein Spannungsverhältnis. In der Planfeststellung zu BER wurden seit 1997 Flugrouten prognostiziert, die Geradeausflüge vorsahen. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) schätzte diese Planungen als plausibel ein, und wies lediglich darauf hin, dass es allenfalls in Spitzenzeiten zu Kapazitätseinschränkungen kommen könne. Da in den ersten Jahren nach Inbetriebnahme des Flughafens BER auch seitens der Betreiber von niedrigeren Flugbewegungszahlen ausgegangen wird, sind danach Geradeausflüge durchaus möglich. Am 01.10.1998 legte die DFS eine geänderte Flugroutenplanung vor, die entgegen der Planungen jeweils um 15 Grad abknickt und damit den Anforderungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO entsprach. Die Frage, ob es sich hierbei um Anforderungen oder nur Empfehlungen der ICAO handelt, ist aus Sicht des UBA noch nicht abschließend geklärt. Eine Übernahme der Planungsänderungen in den Planfeststellungsbeschluss erfolgte nicht, d. h. die der Planfeststellung zu Grunde gelegten prognostizierten Flugrouten waren Flugrouten, die Geradeausflüge vorsahen. Das Bundesverwaltungsgericht hat die damit verbundenen Lärmbelastungen in seinem Urteil vom 16.03.2006 als rechtlich hinnehmbar angesehen. Diese Flugroutenprognose lag auch dem Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20.10.2009 zu Grunde.

Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)

In der Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin-Schönefeld am 06.09.2010 stellte die DFS aktuelle Flugroutenvorschläge der Öffentlichkeit vor. Danach sollten Luftfahrzeuge die Startbahnen nicht, wie bislang angenommen, in gerader Verlängerung verlassen, sondern unmittelbar nach dem Abheben von der Südbahn um 15 Grad abdrehen und von der Nordbahn um ebenfalls 15 Grad und sodann weitere 20 Grad abdrehen. Dies diene, in Übereinstimmung mit entsprechenden Vorgaben der ICAO, der Flugsicherheit, da so Kollisionen von gleichzeitig startenden Luftfahrzeugen verhindert werden. Unabhängig von der Frage, ob dies so zutrifft, ist durch die drastisch veränderte Flugroutenplanung der DFS ein massiver Vertrauensverlust entstanden, da die Menschen der Region nach den Plänen des Planfeststellungsbeschlusses ihre Lebensplanung und Wahl des Wohnortes vornahmen.

Gerade weil der neue Flughafen mit erheblichen Belastungen für viele Bürgerinnen und Bürger verbunden ist, sollten die zuständigen Länder Brandenburg und Berlin sowie die Flughafengesellschaft, alle Möglichkeiten zur Fluglärminderung auszuschöpfen. Dazu gehören insbesondere Maßnahmen in den folgenden Bereichen:

- **Bahnnutzungskonzept**
Das Umweltbundesamt ist von der DFS und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) in intensiven Gesprächen darauf hingewiesen worden, dass die Flugrouten so gestaltet sein müssen, dass sie den Anforderungen der Flugsicherheit und der laut Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Flughafenkapazität genügen müssen. Dies kann laut DFS und BAF nur durch einen unabhängigen Parallelbahnbetrieb erreicht werden. Die Gewährleistung der Flugsicherheit ist für das UBA eine selbstverständliche Anforderung an jede Flugroutengestaltung. Anders verhält es sich jedoch mit der Vorgabe, dass ein unabhängiger Parallelbahnbetrieb mit dem Flugroutensystem realisierbar sein muss. Durch diese Vorgabe wurden andere mögliche Bahnnutzungskonzepte von vornherein ausgeschlossen. Nach Auffassung des UBA sind jedoch lärmoptimierte Bahnnutzungskonzepte, die auch an anderen Flughäfen praktiziert werden, möglich.
- **Nachtruhe**
Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung belegen, dass insbesondere nächtlicher Lärm belastend für die Betroffenen ist und zu Gesundheitsschäden führen kann. Das UBA empfiehlt grundsätzlich für stadtnahe Flughäfen ein Ruhen des regulären Flugbetriebes von 22.00 Uhr bis 6 Uhr. Dies gilt auch für den Flughafen BER. Dabei würde durch ein solches Ruhefenster auch dem Umstand Rechnung getragen, dass viele Bürgerinnen und Bürger nach den Unterlagen der Planfeststellung davon ausgegangen sind, dass sie nicht durch Fluglärm des Flughafens BER betroffen sein werden.
- **Einjähriger Einführungsbetrieb**
Die Flugroutenfestlegung und insbesondere die lärmfachliche Bewertung durch das UBA erfolgten für das sehr komplexe neue Flugroutensystem unter erheblichem Zeitdruck. Die jetzt zur Entscheidung anstehenden Flugrouten sollten deshalb zunächst nur für einen einjährigen Einführungsbetrieb verbunden mit einem intensiven Lärmmonitoring festgesetzt werden. Erst nach Evaluierung der Routen in der Phase sollte die endgültige Festlegung der Flugrouten für BER erfolgen.

Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)

Aufgrund der in dieser Vorbemerkung dargelegten Besonderheiten kann das UBA sein Benehmen nach § 32 Luftverkehrsgesetz nach Maßgabe der folgenden Stellungnahme nur vorläufig für eine Evaluierungsphase erklären. Um eine erneute Beteiligung nach § 32 Luftverkehrsgesetz wird ersucht.

1 Einleitung

Flugrouten können für die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner erhebliche Lärmauswirkungen haben. Der Beurteilung der Lärmauswirkungen kommt deshalb eine besondere Bedeutung zu. Sie werden gemäß § 32 Abs. 4 Nr. 8 und Abs. 4c Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes [LuftVG (2007)] sowie § 27a der Luftverkehrs-Ordnung [LuftVO (1999)] durch Rechtsverordnung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt. Nach dem Luftverkehrsgesetz werden Verordnungen über die Festlegung von Flugverfahren, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, im Benehmen mit dem UBA erlassen. Die fachlichen Vorbereitungsarbeiten erfolgen durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) nach einer umfangreichen Beratung durch die nach § 32b LuftVG eingerichtete örtliche Fluglärmkommission.

Der bestehende Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut worden. Am 3. Juni 2012 soll der ausgebaut Verkehrsflughafen unter dem neuen Namen „Berlin Brandenburg, BER“ in Betrieb gehen. Hierfür muss das derzeitige Flugroutensystem wesentlich geändert werden. Die DFS hat hierfür detaillierte Vorschläge ausgearbeitet und in der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin-Schönefeld ausführlich erörtert. Auf der Grundlage dieser Beratungen hat die DFS endgültige Flugroutenvorschläge erstellt und an das zuständige BAF übergeben, das die Unterlagen an das UBA zur Herstellung des Benehmens übersandt hat.

Wir wissen aus vielen Untersuchungen, dass Lärm Menschen bei der Kommunikation und ihrer Entspannung stört und sie erheblich belästigen kann. Mit steigenden Lärmbelastungen wächst auch das Erkrankungsrisiko an. Handlungsleitend bei der Bewertung der Flugrouten ist für das UBA daher, die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen und die Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering zu halten.

2 Prüfungsgegenstand

Das Verhältnis des Menschen zur Umwelt ist als Folge menschlicher Aktivitäten Veränderungen unterworfen. Negative Rückwirkungen der veränderten Umwelt auf das menschliche Befinden und die Gesundheit müssen soweit wie möglich minimiert werden. Die vorliegende fachliche Stellungnahme befasst sich nur mit den Lärmauswirkungen der vorgesehenen Flugrouten für den Flughafen BER. Andere Aspekte, wie z. B. Fragen des Naturschutzes, können hier nicht behandelt werden, da das UBA für diese Fragestellungen keine Zuständigkeiten hat. Diese Gesichtspunkte mussten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens betrachtet werden, das von der Planfeststellungsbehörde des Landes Brandenburg durchgeführt wurde.

20 Fazit und Empfehlungen

Flugrouten können für die Flughafenwohnerinnen und -anwohner erhebliche Lärmauswirkungen haben. Die Festlegung der Flugrouten erfolgt per Rechtsverordnung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Nach dem Luftverkehrsgesetz werden Verordnungen über die Festlegung von Flugverfahren, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, im Benehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen.

Am 3. Juni 2012 soll der Verkehrsflughafen „Berlin Brandenburg, BER“ in Betrieb gehen. Die Deutsche Flugsicherung hat detaillierte Vorschläge für ein neues Flugroutensystem ausgearbeitet. Das für die Flugroutenfestlegung zuständige Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung legte diese Unterlagen dem Umweltbundesamt zur Prüfung vor.

Aus zahlreichen nationalen und internationalen Studien ist bekannt, dass Lärm Menschen bei der Kommunikation und ihrer Entspannung stört und sie erheblich belästigen kann. Mit steigenden Lärmbelastungen wächst auch das Erkrankungsrisiko an. Handlungsleitend bei der Bewertung der Flugrouten ist für das Umweltbundesamt daher, die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen so gering wie möglich zu halten. Für die lärmfachliche Bewertung dieses komplexen Flugroutensystems wurde ein spezielles Beurteilungsverfahren entwickelt.

Die Flugroutenvorschläge der DFS beinhalten aus Sicht des Lärmschutzes zwar eine Reihe positiver Aspekte, werden aber der komplexen Besiedlungsstruktur in der Umgebung des Flughafens BER nur unzureichend gerecht. Dies wird an drei Regionen besonders deutlich, und zwar die Gebiete um den Wannensee und den Müggelsee sowie der Bereich der Havelseen. Unsere Analysen ergaben, dass für alle drei Bereiche gesonderte Lärminderungsmaßnahmen erforderlich sind. So können aus Lärmschutzgründen Flüge während des Tages (6 bis 22 Uhr) nicht über den Wannensee durchgeführt werden (Datenerfassungssystem 7). In der Nachtzeit (22 bis 24 Uhr sowie 5 bis 6 Uhr) ist dies wegen des deutlich geringeren Verkehrsaufkommens und dem bestehenden Nachtflugverbot von 24 bis 5 Uhr möglich (Datenerfassungssystem 6). Hinsichtlich der Situation am Müggelsee zeigen die Untersuchungen, dass sowohl am Tag als auch in der Nacht weniger Personen vom Fluglärm betroffen werden als durch die alternativ vorgeschlagene Route über Erkner. Die Abflüge über den Müggelsee sind gleichwohl besonders problematisch. Durch die sehr späte Offenlegung der tatsächlich geplanten Flugrouten sind bedeutende Änderungen zu den im Planfeststellungsverfahren unterstellten Routen vorgenommen worden. Dadurch sind nun Menschen betroffen, die davon ausgegangen sind, gerade nicht durch den Flughafen BER durch Fluglärm berührt zu sein. Zudem ist der Müggelsee ein wichtiges Naherholungsgebiet, das in seinem Freizeitwert durch den Fluglärm eingeschränkt wird. Das Umweltbundesamt hält deshalb auch andere Flugroutenverläufe für möglich, um die Fluglärmsituation in der Region am Müggelsee zu verbessern. Durch die Vorgabe eines unabhängigen Parallelbahnbetriebs wurden andere mögliche Bahnnutzungskonzepte und damit lärmoptimierte Flugroutenführungen von vornherein ausgeschlossen. Diese sind jedoch nach Auffassung des UBA möglich. In der Region um die Havelseen können insbesondere durch die Anwendung lärmmindernder Anflugverfahren die Menschen vom Fluglärm entlastet werden.

Aus lärmfachlicher Sicht ist es geboten, die Flugroutensysteme nach Eröffnung des Flughafens BER zunächst ein Jahr lang zu evaluieren. In dieser Phase ist eine engmaschige Erfassung des Fluglärms durchzuführen (Monitoring), um Optionen für lärmmindernde Flugroutenführungen abzuleiten. Grundsätzlich empfiehlt das Umweltbundesamt für stadtnahe Flughäfen eine regelmäßige Nachtruhe in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Diese Empfehlung gilt auch für den Flughafen BER.

Nur unter Berücksichtigung der vorstehend dargestellten Maßgaben ist das Umweltbundesamt in der Lage, sein Benehmen zur Festlegung der Flugrouten für den Flughafen BER zu erteilen.

Wannsee soll lärmfrei bleiben

**Umweltamt veröffentlicht
Gutachten zum Airport Berlin**

Berlin – Bürger im Südosten Berlins werden in dem umstrittenen Lärmgutachten des Umweltbundesamts (UBA) kaum neue Argumente finden, um gegen die Flugrouten des geplanten Berliner Flughafens vorzugehen. Die Behörde hat ihre Stellungnahme am Mittwoch im Internet veröffentlicht. Sie kritisiert zwar, die bisherigen Pläne der Deutschen Flugsicherung (DFS) würden „der komplexen Besiedlungsstruktur in der Umgebung des Flughafens BER nur unzureichend gerecht“. Sie empfiehlt dann aber unterschiedliche Flugrouten für Tag- und Nachtzeiten, die nur in einem Detail von den DFS-Vorschlägen abweichen: Tagsüber solle bei Starts in Richtung Westen auf den Flug über den Wannsee verzichtet werden.

Die Route Richtung Osten über den Müggelsee lehnt das Amt jedoch entgegen voriger Presseberichte nicht ab. Durch die stattdessen vorgeschlagenen Abflüge über die brandenburgische Stadt Erkner würden insgesamt deutlich mehr Anwohner stärker von Lärmfolgen betroffen, besagt das Gutachten.

Die Stellungnahme hatte vor ihrer Veröffentlichung für Aufsehen gesorgt. Das UBA hatte auf Intervention aus dem Verkehrsministerium eine Pressekonferenz, auf der sie ihre „Lärmfachliche Bewertung“ am Dienstag vorstellen wollte, kurzfristig abgesagt. Aus Reihen der Oppositionsparteien und von Bürgerinitiativen, die Anwohner im Berliner Südosten und dem angrenzenden Brandenburg vertreten, war von „Zensur“ und einem „Maulkorb“ die Rede gewesen.

Diese Kritik versuchte am Mittwoch Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, zu zerstreuen. Er habe UBA-Chef Jochen Flasbarth in mehreren Gesprächen am Montag lediglich gebeten, die anberaumte Pressekonferenz abzusagen. Flasbarth bestätigt das; auch das Umweltministerium, dem das UBA untergeordnet ist, habe ihn dann gebeten, Scheurles Bitte zu erfüllen. Dieser kritisierte am Mittwoch vor Journalisten in Berlin das „Rosinenpicken“ des Umweltamts. Es habe sich in einem formellen Verfahren, in dem mehrere Bundesbehörden zusammenarbeiten, einseitig „Öffentlichkeit erhaschen“ wollen. Flasbarth wies das zurück:

**Das Reizwort
heißt womöglich
„Nachtflugverbot“.**

„Wenn wir hätten Rosinen picken wollen, hätten wir uns nicht in einer schweren Entscheidung dazu durchgerungen, einige der Routen mitzutragen.“

Das nun vorliegende Gutachten, das viele Fakten, aber kaum Kontroversen enthält, kann das hektische Verhalten der betroffenen Ministerien eigentlich nicht erklären. Das Reizwort war womöglich „Nachtflugverbot“ – in Berlin wie bei anderen Flughafenprojekten ein Kampfbegriff. Für den neuen Airport BER gilt nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig eine eingeschränkte Ruhezeit von 24 bis 5 Uhr. Das UBA-Gutachten wiederholt jedoch auf mehreren Seiten die „grundsätzliche Empfehlung“, den Flughafen von 22 bis 6 Uhr zu schließen. Das Amt bindet aber seine Zustimmung nicht daran.

Zur Bedingung macht das UBA hingegen, neben der Änderung am Wannsee, die Lärmbelastung für ein Jahr zu beobachten und dann die Routen – unter seiner Beteiligung – womöglich neu festzulegen. Nur damit erteilen die Fachleute der Dessauer Behörde ihr „Benehmen“ zur Festlegung der Flugrouten. Dieser Begriff kennzeichnet ein juristisches Verfahren, in dem die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, die Stellungnahme der Kollegen vom Umweltamt zwar abwägen muss, sich aber darüber hinwegsetzen kann. Wirkliche Macht hat das Umweltbundesamt also nicht. Die Prüfung nach einem Jahr immerhin sagte Scheurle am Mittwoch zu. *Christopher Schrader*

Sand im Getriebe der Langstrecken-Luftfahrt

Das europäische Emissionshandelssystem verärgert zahlreiche Partner in Übersee

Der Emissionshandel für Fluggesellschaften, der seit Anfang Jahr in Europa in Kraft ist, läuft harzig an. Und er enthält viel Konfliktstoff. Zahlreiche Staaten in Übersee leisten Widerstand.

Jens Flottau

Wohin die Reise mit dem europäischen Emissionshandel für Fluggesellschaften genau geht, ist für die Beteiligten noch keineswegs im Detail klar. Doch ist die Befürchtung verbreitet, dass das System Europa politisch mehr schadet als nützt und dass seine gewünschten Wirkungen vorerst verpuffen.

Seit dem 1. Januar unterliegen alle Fluggesellschaften, die innerhalb des Kontinents oder nach Europa fliegen, dem Emissionshandel. Sie müssen für ihren Kohlendioxidausstoss Zertifikate kaufen, um für die Umweltbelastungen zu bezahlen, die sie verursachen. Derzeit bekommen sie 82 Prozent der Zertifikate frei zugeteilt. Weil als rechnerische Basis aber das Jahr 2005 herangezogen wird, müssen Airlines, die in der Zwischenzeit stark gewachsen sind, mehr als einen Drittel ihrer Zertifikate kaufen.

Noch fliesst kein Geld

Formal machen derzeit alle Fluggesellschaften, die die Europäische Kommission für den Handel heranziehen will, mit. Sie haben die nötigen Dokumente hinterlegt und zugesichert, dass sie ihre Emissionen erfassen. In der Theorie muss derzeit noch gar kein Geld fliesen, denn für das Jahr 2012 ist die Abrechnung erst im März 2013 fällig.

Doch hinter den Formalien schwelt weiterhin massiver Streit. Eine Gruppe von mehr als 20 Ländern – unter ihnen die USA, Indien, Russland, China und Brasilien – sind weiterhin strikt gegen das System, das sie für illegal halten (NZZ 6. 1. 12). Sie tun dies auch nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes, der den Emissionshandel kurz vor Weihnachten ausdrücklich für rechtmässig erklärt hat. Und sie drohen mit Sanktionen: Die amerikanische Aussen-

ministerin Hillary Clinton hat das in einem Brief an die Kommission und einige europäische Aussenminister-Kollegen deutlich gemacht. Der staatlich gelenkte Verband der chinesischen Fluggesellschaften betont, dass er sich am EU-ETS (Emissions Trading System) nicht beteiligen will. Und auch Länder wie Indien und Russland wollen auf ihre Weise zurückschlagen: Russland könnte Überflugrechte zurückziehen, Indien Luftverkehrsabkommen zur Disposition stellen. Damit wären Landrechte in einer der am stärksten wachsenden Volkswirtschaften gefährdet. Schon jetzt hält China Aufträge für den Flugzeugbauer Airbus zurück, um politisch Druck zu machen.

Die Handelspartner beklagen vor allem, dass die Europäische Union ihrer Ansicht nach ihre Kompetenzen überschreitet. Als Berechnungsgrundlage wird nämlich nicht nur der Teil der Flüge über europäischem Territorium herangezogen, sondern ihre gesamte Länge, auch wenn 95 Prozent gar nicht im EU-Luftraum stattfinden, wie etwa bei einer Verbindung von Athen nach Johannesburg. Damit greife die EU in die nationale Souveränität von Drittstaaten ein. Wenn auch das Wort vom Handelskrieg noch ein wenig hoch gegriffen zu sein scheint, so ist immerhin schon ein ernster Konflikt rund um das EU-ETS entbrannt.

Dass es das wert war, darf man mittlerweile bezweifeln, und dies aus mehreren Gründen. Es ist immer noch nicht ganz zu verstehen, worin der wirkliche

Mehrwert des Emissionshandels im konkreten Fall der Fluggesellschaften besteht. Selbst wenn alle Airline-Chefs der Welt keinerlei Umweltbewusstsein hätten (was nicht zutrifft), gäbe es für sie auch ohne Emissionshandel starke betriebswirtschaftliche Anreize genug. Schliesslich machen die Ausgaben für Treibstoff mittlerweile bei den meisten Airlines zwischen 30 und 40 Prozent der gesamten Kosten aus. Die europäischen Fluggesellschaften fürchten, dass der Wettbewerb zu ihren Ungunsten verzerrt wird, weil ihr gesamtes Streckennetz betroffen ist und bei den Konkurrenten nur der europäische Teil.

Fragen zur Wirksamkeit

Aber auch wenn es das Ziel gewesen sein sollte, das Fliegen durch zusätzliche Kosten unattraktiver zu machen, wird dieses nicht wirklich erreicht. Die amerikanischen Fluggesellschaften schlagen derzeit pro (Langstrecken-)Sektor drei Dollar auf den normalen Ticketpreis auf, um die Kosten des Emissionshandels an ihre Passagiere weiterzugeben. Keinen Passagier wird dies an einer Überseereise hindern, zumal er ja

schon Kerosinzuschläge von teilweise über 100 Dollar pro Sektor akzeptiert. Auf innereuropäischen Strecken macht der Emissionshandel pro Flug nicht mehr als einen bis zwei Franken aus: Wegen der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung in vielen Ländern ist die Nachfrage nach den Emissionszertifikaten, die auch von anderen Branchen gekauft werden, derzeit viel schwächer als erwartet. Gingen viele davon aus, dass die Zertifikate bald 45 Euro pro Stück kosten könnten, so liegt deren Preis derzeit nur bei etwa 8 Euro.

Viel Ärger also und wenig absehbarer Nutzen. Doch immer noch versuchen selbst die Airlines, der Europäischen Kommission eine Art goldene Brücke zu bauen. Man müsse anerkennen, dass die EU das Thema Emissionen auf die politische Agenda gebracht habe, so Tony Tyler, Chef der International Air Transport Association (Iata). Jetzt aber müsse der Schwung genutzt werden, um eine weltweit einheitliche Lösung zu finden, bei der niemand benachteiligt werde. Wenn man die Zeichen aus Indien, China und den USA richtig deutet, dann ist es bis dahin allerdings noch ein sehr langer Weg.

Biosprit fordert Lufthansa Geduld ab

Knappes Angebot verzögert Einsatz des Ökotreibstoffs // Positives Testergebnis

Jennifer Lachman
und Kathrin Werner, Hamburg

Trotz des erfolgreichen Testlaufs mit Biotreibstoff rechnet die Lufthansa nicht mit einem schnellen Einsatz der Ökovariante im täglichen Flugbetrieb. „Wir stehen erst am Anfang einer sehr langfristigen Entwicklung“, dämpfte Projektleiter Joachim Buse gestern die Erwartungen, die Luftfahrt-Manager ebenso hegen wie Umweltschützer. Als Grund führte Buse das bislang knappe Angebot an Rohstoffen, den hohen Preis und die bislang noch nicht erprobte Infrastruktur an den Flughäfen an.

Buses Zögerlichkeit hat Gewicht, denn Europas größte Fluggesellschaft ist beim Einsatz von Biokraftstoffen ein Pionier. Während die meisten Wettbewerber sich auf einzelne Testflüge beschränken, hatte die Lufthansa als weltweit erste Fluglinie zwischen Juli und Dezember 2011 im täglichen Betrieb eine Airbus-Maschine vom Typ A321 zum Teil mit Biotreibstoff betankt. Dafür kauft die Fluglinie bei dem finnischen Anbieter Neste Oil ein Gemisch aus Camelina-Öl, Jatropha-Öl und tierischen Fetten. Konzern-Chef Christoph Franz lässt Buse experimentieren, weil klassisches Kerosin tendenziell teurer wird. Auch

werden die Fluglinien beim Klimaschutz zunehmend in die Pflicht genommen. Seit Anfang des Jahres müssen sie sich am EU-Emissionshandel beteiligen – und für ihre CO₂-Abgase Zertifikate zukaufen.

In dieser Hinsicht war der Testlauf ein Erfolg. „Alles ist wunderbar gelaufen, es gab keine Auffälligkeiten“, so Buse. 1187 Flüge zwischen Hamburg und Frankfurt wurden ausgewertet. Ein Triebwerk wurde mit herkömmlichen Kerosin betankt, das andere zu 50 Prozent mit der Biovariante. Dank der Beimischung stieß das Flugzeug in dem halben Jahr 1471 Tonnen CO₂ weniger aus. Das entspricht grob den jährlichen Abgasen von gut 400 Mittelklassewagen. Zudem verbrauchte das Flugzeug dank der höheren Energie-Dichte ein Prozent weniger Treibstoff. 6,6 Mio. Euro kostete das Experiment, das Bundeswirtschaftsministerium übernahm 2,5 Mio. Euro. Zum Abschluss betankt die Lufthansa heute einen Transatlantik-Flug nach Washington mit dem Bio-Treibstoff.

Buses Zurückhaltung bei den weiteren Aussichten liegt ein typisches Henne-Ei-Problem zugrunde. Die Förderung von Erdöl war lange Zeit billiger, als etwa Jatropha-Pflanzen anzubauen: Das Angebot an den benötigten Rohstoffen sank, in der Folge ist Biotreibstoff aktuell drei Mal so teuer

wie Kerosin. Neste Oil ist der einzig relevante Anbieter in diesem Markt. „Die Nachfrage nach Biokerosin ist zwar da, wächst aber nicht sehr schnell“, sagte Firmenchef Matti Lievonon der FTD. „Es wird sicher noch drei bis fünf Jahre dauern, bis es dafür einen richtigen Markt gibt. Der EU-Emissionshandel funktioniert noch nicht effektiv.“

Selbst wenn die Nachfrage jedoch steigt: „Die Pflanzen brauchen jetzt ein paar Jahre, bis sie wachsen“, so Buse. Hinzu kommt, dass er sicherstellen will, dass der Anbau nachhaltig erfolgt – und die Pflanzen nicht für die Nahrungsmittel-Produktion vorgesehen waren. Die Lufthansa habe jetzt mit verschiedenen Anbietern, etwa in Afrika, Abnahmevereinbarungen getroffen, um sicherzustellen, „dass die Rohstoffe zur Lufthansa fließen“.

Buse bleibt somit genug Zeit, um sich um die anderen Probleme zu kümmern – wie die Logistik. Für das Bioexperiment musste er nämlich auf die üblichen Tanklager an den Flughäfen verzichten. Das lag jedoch nicht etwa an dem Gemisch selbst. Vielmehr ist Biotreibstoff steuerbefreit – und Buse konnte nicht sicher sein, dass die Software, die in den Tanklagern die Mengen verbucht, den Unterschied zwischen den Sorten auch erkennen würde.

Gedämpfte Prognose

Lufthansa Angesichts der unsicheren Konjunkturaussichten erwartet die Fluggesellschaft 2012 weniger Passagiere. Das Angebot werde daher nur um drei Prozent aufgestockt, bekräftigte sie gestern. Ursprünglich hatte der Konzern ein Plus von neun Prozent angestrebt. Schwacher Trost: 2011 zählte die Lufthansa mit 106,3 Millionen mehr Gäste als jemals zuvor.

Fraport Auch der Betreiber des Frankfurter Flughafens dämpft die Erwartungen: Trotz der neuen Landebahn erwartet Konzern-Chef Stefan Schulte 2012 nur vier Prozent mehr Passagiere. Im vergangenen Jahr belief sich das Plus auf 6,5 Prozent. An seiner bisherigen Gewinn-Prognose hält er jedoch fest.

Algen im Tank

Ein Lufthansa-Langzeittest zeigt, dass Bio-Treibstoffe grundsätzlich für

Flugzeuge geeignet sind. Allein an der notwendigen Menge fehlt es noch

Von Jens Flottau

Frankfurt – Als der Test vorbei war, haben die Techniker erst einmal alles auseinandergebaut. Ein Triebwerk des Airbus A321 wurde vom Flügel abmontiert und in seine Einzelteile zerlegt, die Kerosinleitungen wurden durchgecheckt, die Dichtungen überprüft. Ergebnis: „Es gab keinen Befund, alles ist wunderbar gelaufen“, sagt Lufthansa-Projektleiter Joachim Buse.

Sechs Monate lang war das Flugzeug zwischen Frankfurt und Hamburg im Pendelverkehr unterwegs und hat dabei 1187 Flüge absolviert. Das entspricht einem normalen Programm und wäre nicht weiter erwähnenswert, wenn Lufthansa nicht dem herkömmlichem Kerosin bei einem Triebwerk biosynthetischen Treibstoff beigemischt hätte. Das Projekt war der erste Langzeittest, bei dem überprüft werden sollte, ob Biotreibstoffe für die Luftfahrt prinzipiell geeignet sind.

Für die Branche hängt viel, sehr viel davon ab. Denn sie hat sich ziemlich ehrgeizige Ziele gesetzt, um die eigene Umweltbelastung zu reduzieren. So wollen die Fluggesellschaften von 2020 an trotz stetigen Wachstums ihre Emissionen nicht weiter steigern. Und bis 2050 wollen sie diese sogar halbieren.

Ganz freiwillig geschieht dies nicht. Die hohen Treibstoffpreise zwingen die Unternehmen zwar sowieso schon zum umweltschonenden Fliegen, doch der politische Druck ist weiter enorm: Seit dem 1. Januar gilt der Emissionshandel auch für die Airlines, die umstrittene deutsche Luftverkehrssteuer läuft unter dem ökologischen Deckmäntelchen, auch andere Länder haben ähnliche Initiativen gestartet. Es muss also etwas passieren.

Wenn die Fluggesellschaften ihre Ziele auch nur annähernd erreichen wollen, dann müssen Biotreibstoffe ein überwältigender Erfolg werden. Die Branche muss herausfinden, wie sie bis 2050 jährlich rund 1,7 Milliarden Tonnen Kohlendioxid vermeiden kann. Nach einem Lufthansa-Papier bringen neue Flugzeuge, Triebwerke oder eine bessere Infrastruktur zusammengenommen nur etwa 400 Millionen Tonnen, der mit 1,3 Milliarden Tonnen weitaus größte Teil bleibt dem Biosprit überlassen.

Spätestens seit dem Lufthansa-Test ist nun nicht mehr das Problem, ob die bisherigen Triebwerke den alternativen Treibstoff vertragen. Die Frage ist, wie er in solchen Mengen hergestellt werden kann, dass er für alle reicht und gleichzeitig zumindest nicht teurer ist als das her-

kömmliche Kerosin. Um allein den Bedarf von Lufthansa im Jahr 2025 abzudecken, müsste auf einer Fläche von der Größe Bayerns durchgehend Raps angebaut werden, oder in ganz Niedersachsen

die Jatropha-Pflanze, aus der ein besonders effizientes Pflanzenöl gewonnen werden kann. Bei Algen würde auch die Fläche der Stadt Hamburg reichen. Deswegen sind Algen auch „der Hoffnungsträger“. Allerdings sind dabei noch ziemlich hohe technische Hürden zu überwinden. Unter anderem ist derzeit der Energieaufwand für die Herstellung von Biotreibstoff aus Algen noch viel zu hoch.

Beim Lufthansa-Test kamen vor allem Camelina-Öl, Jatropha-Öl und tierische Fette zum Einsatz. Tatsächlich hat das Triebwerk mit dem Biosprit, der höheren Energiedichte sei Dank, ein Prozent weniger verbraucht als das auf der anderen Seite, bei dem normales Kerosin eingesetzt wurde. Am Donnerstag fliegt nun eine Boeing 747 der Lufthansa mit beigemischttem Biosprit von Frankfurt nach Washington. „Wir wollen damit demonstrieren, dass wir großes Vertrauen in das Produkt haben“, so Buse. Bis alle Lufthansa-Jets den neuen Treibstoff verwenden können, ist es noch ein langer Weg.

„Die Kinderarmut halbieren“

OB-Kandidaten im Gespräch Die Bebauung der Altstadt hat für Peter Feldmann „zweite Priorität“

Herr Feldmann, es gibt den alten Sponti-Spruch: Du hast keine Chance, also nutze sie. Beherzigen Sie den jetzt?

(lacht) Ja, klar, das ist einer meiner Lieblingssprüche. Aber im Ernst: Mir ist es sehr recht, dass ich nicht in der Favoriten-Rolle antrete. Da kann ich beherzt angreifen. Frankfurt hat es verdient, besser regiert zu werden.

Aber ihr Hauptproblem ist, dass Sie nur bei wenigen Menschen bekannt sind in Frankfurt ...

... was ja nicht stimmt. Ich komme ja nicht aus dem Nichts. Ich mache seit mehr als 20 Jahren politische Arbeit in Frankfurt. Wir haben seit dem Jahreswechsel Plakate mit meinem Bild in der gesamten Stadt, damit noch mehr Leute die Gelegenheit haben, mich kennenzulernen. Sicher hätte ich mir mehr Zeit gewünscht, um auch den Wählern eine faire Chance zu geben, unser Programm und meine Person besser kennenzulernen. Genau davor hatte die CDU Angst und sah ihr Heil in einem politischen Winkelzug. Die CDU hat kapituliert und es gibt vorgezogene Wahlen. Ich glaube nicht, dass die Wähler darauf reinfallen.

Der CDU-Kandidat, der hessische Innenminister Boris Rhein, ist viel bekannter als Sie ...

... vor allem durch die politischen Fehler und Skandale, die er verantwortet. Boris Rhein ist ein Vertreter des konservativen Koch-Flügels in der hessischen CDU, ein rechtskonservativer Politiker. Seine Haltung zum dringend notwendigen Verbot der NPD ist absolut zögerlich. Sein Hin und Her beim Thema Flughafen-Landebahn ist unglaublich. Einerseits tritt er plötzlich für ein völliges Nachtflugverbot ein, andererseits unterstützt er aber weiter die Klage des Landes, das ja Nachtflüge zulassen möchte. Wofür steht er nun? Solche „Bekanntheit“ wird mir also eher nutzen.

Sie haben als erster Politiker in Frankfurt die Fluglärm-Opfer besucht und mit ihnen diskutiert. Sie sagen aber keineswegs, dass die neue Landebahn wieder geschlossen werden soll.

Ich formuliere es positiv: Jeder Mensch hat das Recht auf eine ungestörte Nachtruhe. Und zwar von 22 bis 6 Uhr – acht Stunden Ruhe braucht jeder! Ich will das Nachtflugverbot ausweiten, die Anflugrouten der Maschinen verändern, ich will, dass die Deutsche Flugsicherung nicht mehr als eine Art Geheimbehörde ohne Öffentlichkeit agiert. Ich setze mich dafür ein, dass Frachtflüge von Frankfurt zum Flughafen Hahn im Hunsrück verlagert werden.

Wird man Ihnen nicht das Sankt-Florians-Prinzip vorwerfen, wenn sie Flüge nach Hahn verlagern wollen? Auch dort wohnen Menschen, nur nicht so viele wie in Frankfurt.

Nein, es geht nicht darum, Probleme zu verlagern. Mir geht es sowohl um eine gerechte Aufteilung der Belastungen als auch der wirtschaftlichen Vorteile, die ein Flughafen bringt. Es braucht deshalb eine Zusammenarbeit mit Hahn. Sie haben hier das extrem dicht besiedelte Ballungszentrum Rhein-Main. Dort in Hahn eine eher strukturschwache Region. Der gesunde Menschenverstand empfiehlt eine Verlagerung von Flügen. Ich wehre mich gegen eine Tabuisierung des Themas.

Seltsamerweise hatten die Politiker das Thema Landebahn und ihre Folgen nicht auf der Rechnung und zeigen sich jetzt überrascht vom Ausmaß des Protests.

Es ist einfach ärgerlich und unredlich, dass die Landesregierung unsere Bedenken nicht ernst genommen hat. Man hat der Bevölkerung nicht rechtzeitig reinen Wein eingeschenkt über die Auswirkungen der Landebahn.

Die Grünen sagen, sie seien Teil des Protests, die Flughafenausbaugegner treten an. Werden Sie an die nicht Stimmen verlieren?

Die Flughafenausbaugegner haben eine Chance bei bürgerlichen Wählern, die nicht mehr bereit sind, CDU oder FDP zu wählen. Die Grünen werden ein Problem haben. Durch ihre jahrelange Enthaltung beim Thema Flughafen, durch das Stillhalteabkommen im Koalitionsvertrag mit der CDU sind sie hier nicht glaubwürdig.

Sie haben die OB-Kandidatin der Grünen, Rosemarie Heilig, ausdrücklich nicht als Ihre Gegnerin bezeichnet.

Frau Heilig ist für mich eine politische Mitbewerberin, mein politischer Gegner ist Boris Rhein. Frau Heilig ist für mich eine kompetente und sympathische Person. Ich gehe davon aus, dass sie sich an die Absprache zwischen Daniel Cohn-Bendit und unserem Fraktionsvorsitzenden Klaus Oesterling hält. Dabei war klar, dass, wenn die SPD den zweiten Wahlgang erreicht, sie von den Grünen unterstützt wird und umgekehrt.

Sie würden im Zweifelsfall zur Wahl von Frau Heilig aufrufen?

Ja. Das muss aber in beide Richtungen gelten. Ich mache kein Grünen-Bashing. In der Stichwahl wird aber das Thema soziale Gerechtigkeit und Frankfurter Liberalität mit Feldmann gegen den Konservatismus mit Rhein stehen.

Die Erfüllung Ihrer politischen Forderungen kostet viel Geld. Warmes Mittagessen für alle Kinder, ein 100 Millionen Euro teures Wohnbau-Programm. Wie passt das zusammen mit dem Sparkurs, den gerade eine städtische Haushaltskommission einschlägt?

Meine Pläne im Bildungsbereich kosten viel weniger als der schwarz-grüne Magistrat schon an Mehrkosten verursacht hat, das waren bald 100 Millionen Euro. Die Kredite für den Wohnungsbau sind sehr günstig zu bekommen. Hier will ich mit der

Bauwirtschaft, mit der FAAG und den Architekten dieser Stadt eng zusammenarbeiten. Senioren und Haushalte mit niedrigem Einkommen sollen nicht aus dieser Stadt verdrängt werden. Da sollten die Unternehmen auf ein paar Prozentpunkte mehr Gewinn verzichten können. Dafür ist die Kommune ein sehr stabiler Partner.

Warum sagen Sie überhaupt nichts zur Kultur?

Ich habe da eine klare Position. Ich werde alles tun, um die Projekte der Stadtteilkultur zu verteidigen. Um unser Kulturangebot beneiden uns viele. Das ist das geringste Problem dieser Stadt. Kultur muss auch nicht immer von oben geplant werden. Ich will den Kreativen dieser Stadt alle meine Unterstützung anbieten. Schon jetzt treten Medien- und Musikmacher an mich heran, aus den Möglichkeiten dieser Stadt mehr zu machen. Aber Themen wie Kampf gegen Kinderarmut, für Wohnungsbau, gegen Fluglärm sind für mich brennend.

Sie müssen als OB angesichts der Haushaltslage der Stadt strikten Sparkurs einschlagen. Wird mit Ihnen die Erweiterung des Museums der Weltkulturen noch verwirklicht werden?

Das ist eine finanzielle Frage. Wenn ich mich zwischen der Lebenssituation der Kinder in der Stadt und solchen Großprojekten entscheiden muss, bin ich der Auffassung, dass die Museumserweiterung und die Bebauung der Altstadt zweite Priorität haben.

Im Klartext: Sie würden beides später machen wollen?

Ich bin für beide Projekte, weiß aber nicht, ob wir sie uns nach einem Kassensturz noch zeitnah leisten können. Wenn nicht, würde ich Sie verschieben.

Wo würden Sie sparen als OB?

Ich würde zum Beispiel die Abläufe und die Strukturen in der Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern der Stadt effektiver machen. Hier lässt sich Geld einsparen.

Sie wollen ein arbeitender OB sein, der nicht nur repräsentiert. Welches Dezernat übernehmen Sie?

Ich werde das Wirtschaftsdezernat übernehmen. Es gilt, die verfehlte Ansiedlungspolitik der Stadt zu korrigieren. Man muss mehr auf die Unternehmen zugehen, auch auf die internationalen und die ausländischen.

Ihre erste Amtshandlung als OB?

Ärmel hochkrepeln, ein kompetentes Team bilden, an die Arbeit gehen und meine Themen umsetzen, zum Beispiel die Halbierung der Kinderarmut und den Wohnungsbau. Diese Stadt ist zu reich, um Kinderarmut und Wohnungsnot zuzulassen. Wir müssen die Probleme anpacken. Es geht um die Zukunft der Stadt.

Das Interview führte
Claus-Jürgen Göpfert

ZUR PERSON

Peter Feldmann tritt bei der OB-Wahl am 11. März für die SPD an. In einer Stichwahl um den Kandidatenposten hatte er sich vor Weihnachten gegen Michael Paris durchgesetzt. Im Stadtparlament ist der 53-Jährige stellvertretender Fraktionsvorsitzender der Sozialdemokraten. Vor allem kümmert er sich um sozialpolitische Themen.

FELDMANN KURZ & KNAPP

Wer ist Ihr politisches Vorbild?

Als Stadtoberhaupt in Frankfurt ist es ganz sicher Walter Kolb, der erste OB der SPD nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Bild von ihm, wie er auf dem Römerberg Trümmerschutt wegräumt, hat mich sehr beeindruckt. Das ist ein Hammer.

Was hat Sie in die SPD gebracht und

seit wann sind Sie Mitglied?

Das war ganz eindeutig die Friedens- und Ostpolitik von Willy Brandt. Ich bin 1974 in die Partei eingetreten.

Ihre persönlichen Verhältnisse?

Ich lebe in einer festen Partnerschaft und habe mit meiner Partnerin eine zweijährige Tochter.

Arbeitslosenzahl in Frankfurt sinkt

Mehr Förderung für Alleinerziehende und ältere Arbeitslose

phob. FRANKFURT. Die Zahl der Arbeitslosen ist im vergangenen Jahr in der Stadt Frankfurt um etwa vier Prozent gesunken. Nach Angaben der Agentur für Arbeit in Frankfurt waren im Jahresdurchschnitt 25 797 Männer und Frauen arbeitslos, etwa 1000 weniger als im Jahr zuvor. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote reduzierte sich von 7,9 auf 7,5 Prozent. Damit habe sich der Arbeitsmarkt „besser entwickelt als erwartet“, sagte Agenturchef Karl-Heinz Huth. Er hob auch den Rückgang der Kurzarbeit in der Stadt hervor. Während im Juni 2010 noch rund 6000 Personen in Kurzarbeit gemeldet waren, sank die Zahl im vergangenen Jahr auf etwa 600. „Ohne dieses arbeitsmarktpolitische Instrument wären wir nicht so gut aus der Krise gekommen“, sagte Huth. Die gute Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen trage dazu bei, dass nun vermehrt unbefristete Beschäftigungsverhältnisse geschaffen würden.

Problematisch sei allerdings die Entwicklung des Arbeitsmarkts für Arbeitslose über 50 Jahre. Diese Gruppe verzeichne 1,9 Prozent mehr Arbeitslose – es sei auch die einzige Gruppe, in der die Arbeitslosenzahl zuletzt gestiegen sei. Es zeige sich, dass ältere arbeitssuchende Menschen es schwerer hätten, wieder in einen Beruf einzusteigen, sagte Huth. Um ältere Berufsrückkehrer wieder einzugliedern, sei noch „viel Überzeugungsarbeit“ bei den Betrieben zu leisten.

Mit Blick auf den beklagten Fachkräftemangel nahm Huth die Unternehmen in die Pflicht. Gemäß funktionierenden

Marktmechanismen müssten sie ihre Arbeitsplätze attraktiver gestalten. Vor allem bei Frauen sei das Potential groß, sagte Andrea Mohr, Agentur-Beauftragte für Chancengleichheit am Arbeitsmarkt. Flexiblere Teilzeitangebote und betriebliche Kinderbetreuung seien gefragt, um auf die deutlich kürzeren Erwerbsunterbrechungen von Müttern zu reagieren.

Die positive Entwicklung am Arbeitsmarkt wirke sich auch auf die Bezieher von Arbeitslosengeld II (ALG II) aus, sagte Claudia Czernohorsky-Grüneberg, Geschäftsführerin des Jobcenters Frankfurt. Die Zahl der ALG II-Bezieher sank nach ihren Angaben im vergangenen Jahr um 1118 auf aktuell 68 705 Personen. Die Bundesmittel für Eingliederungshilfen des Jobcenters sind 2012 mit 34 Millionen Euro um etwa elf Millionen niedriger als im Vorjahr. Der Personalstamm des Jobcenters bleibe mit 720 Mitarbeitern konstant. So könne eine bessere Betreuung gewährleistet werden. Während es bei Qualifizierungs- und Aktivierungsangeboten möglichst keine Abstriche geben solle, würden 2012 die Ein-Euro-Jobs weniger gefördert, so die Leiterin.

Ein Schwerpunkt des Jobcenters seien arbeitslose Alleinerziehende, die zehn Prozent der Arbeitslosen in Frankfurt ausmachten und deren Zahl stetig wachse. Es müssten vor allem Teilzeitangebote in den Segmenten Pflege und Erziehung ausgebaut werden. Insgesamt erwartet Agenturchef Huth dieses Jahr einen weiteren Rückgang der Arbeitslosigkeit, aber auch ein geringeres Wachstumstempo.