

## KOMMENTAR

Urteil zum Nachtflugverbot

## Gewonnen hat jetzt niemand

VON STEPHAN ZENKE

Die schallende Ohrfeige des Bundesverwaltungsgerichts tut dem ehemaligen hessischen Ministerpräsidenten Roland Koch leider nicht weh – obwohl erst der klare Wortbruch seiner Regierung das Verfahren notwendig gemacht hat. Kopfschmerzen macht das Urteil zum Nachtflugverbot dagegen vielen anderen Menschen, denn gewonnen hat niemand.

Klar können sich die vom Fluglärm geplagten Anwohner jetzt auf mehr Ruhe in der Nacht freuen. Doch der Ärger rund um den Ausbau des Airports sorgt weiterhin für dicke Luft. Über dem Urteil schwebt wie eine Gewitterwolke ebenso die Sorge über seine langfristigen Auswirkungen.

Für die Zukunft von Deutschlands größtem Flughafen sowie der Lufthansa und ihrer Fracht-Tochter Lufthansa Cargo ist das Nachtflugverbot eine gravierende Belastung im internationalen Wettbewerb. In anderen Ländern wird rund um die Uhr geflogen, und kaum jemand regt sich darüber auf. Deshalb ist es für diese Unternehmen nur ein schwacher Trost, wenn der Ausbau des Airports insgesamt nicht eingeschränkt worden ist. In der Luft hängt eine zentrale Frage.

Will Deutschland konkurrenzfähige Großflughäfen? Falls ja, muss endlich ein breiter gesellschaftlicher Konsens gefunden werden, damit nicht bei jedem Ausbau oder Neubau die große Klageglocke rollt. Falls nicht, gehört das inklusive aller Konsequenzen klar ausgesprochen und umgesetzt. Ein bisschen freier internationaler Luftverkehr geht genau sowenig wie ein bisschen schwanger.

stephan.zenke@gea.de

## Kritik an Israels Politik

## Der Hilfeschrei von Günter Grass

VON ROLAND BENDEL

Im privaten Dilemma zwischen Schweigen und Sagen hat sich der deutsche Literaturnobelpreisträger Günter Grass für das öffentliche Wort entschieden. Er hat es selbst nicht mehr ausgehalten in seinem stillen Kämmerlein und fühlte sich genötigt zu sagen, was gesagt werden muss. Grass hat in einem Gedicht, in der Sprache des Literaten, Israel vor einem atomaren Erstschlag gegen den Iran gewarnt.

Der Literat sieht momentan nicht mehr und nicht weniger als den Weltfrieden gefährdet. Weshalb sollte er also nicht berechtigt sein, seine Stimme zu erheben? Dass er dabei Israel in die Karten schaut, stempelt ihn schon deshalb nicht zum Antisemiten, weil es in dem Gedicht gar nicht um Religion geht, erst recht nicht um die Feindschaft gegenüber Juden. Grass tut, was in diesem politischen Diskurs getan werden muss: Mit abwägenden Worten durchbricht er einen von manchen Juden gepflegten Automatismus, der jedwede Kritik an Israels Politik sofort als antisemitisch betrachten will.

Auch Dieter Graumann, Präsident des Zentralrats der Juden in Deutschland handelt nach diesem Muster und bezeichnet das Grass-Gedicht als ein »aggressives Pamphlet der Agitation«. Umgekehrt erschließt sich Sinn. Günter Grass agitiert nicht, er warnt vor einem Erstschlag Israels, der das iranische Volk – wie von ihm kalkuliert – auslöschen könnte. Dabei geht er keinesfalls rücksichtslos mit Iran und dessen Präsidenten um, den er als einen »Maulhelden« bezeichnet. Die Worte von Günter Grass treffen den Kern der gegenwärtigen Gefahr. Er sagt, was gesagt werden muss.

roland.bengel@gea.de

**Urteil** – Auf dem wichtigsten Drehkreuz für den Luftverkehr in Deutschland dürfen künftig nachts keine Maschinen mehr landen oder abheben. Hohe Hürden für Ausnahmen

## Das Lärm-Problem bleibt

VON JAN BRINKHUS

LEIPZIG. Der Frankfurter Flughafen sieht sich gerne in der Königsklasse der weltweiten Airports. Der Ausbau mit einer vierten Bahn und einem zusätzlichem Terminal soll die Position festigen und noch verbessern. Doch künftig dürfen auf dem wichtigsten Drehkreuz für den Luftverkehr in Deutschland nachts dauerhaft keine Maschinen mehr landen und abheben.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte am Mittwoch zwar keine Einwände gegen den Ausbau insgesamt, bestätigte aber ein Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr. Für Flüge in dieser Zeit gebe es nur geringen Spielraum, urteilten die obersten Verwaltungsrichter und kippten damit die ursprünglich vorgesehene Regelung. Das Land Hessen hatte 17 nächtliche Ausnahmen zugelassen und muss nun nachbessern.

Ein absolutes Verbot für Nachtflüge verhängen die Bundesrichter nicht. Die Hürden für Ausnahmen legten sie aber sehr hoch. Denkbar wäre etwa eine Genehmigung für wenige Maschinen mit eiliger Expressfracht. Und auch für die sogenannten Nachtrandstunden zwischen 22 und 23 Uhr sowie 5 und 6 Uhr gilt nun die Vorgabe aus Leipzig: Im Durchschnitt insgesamt höchstens 133 statt der zunächst vorgesehenen 150 Flüge pro Nacht. Hessens Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) stellte unmittelbar nach dem Urteil klar, dass ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr umsetzbar sei. »Wir werden in einem Planergänzungsverfahren dies machen.«

## »Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist besonders Rücksicht zu nehmen«

Die seit über einem Jahrzehnt andauernde Auseinandersetzung um Fluglärm ist damit aber noch nicht vorbei. Wieder einmal stehen sich bei einem großen Infrastrukturprojekt wirtschaftliche Interessen und der Ruf der Anwohner nach mehr Lärmschutz gegenüber. Das Rhein-Main-Gebiet ist dicht besiedelt, der Flughafen liegt mittendrin.

Für Nachtflüge in Deutschland gibt es keine einheitliche Regelung, im Luftverkehrsgesetz findet sich nur der vage Satz: »Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.« Deshalb muss für jeden Flughafen neu entschieden werden. Eine Signalwirkung des aktuellen Urteils auf andere Ausbauprojekte von Flughäfen wie etwa München lässt sich daraus nur schwer ableiten.

Das Bundesverwaltungsgericht betonte aber erneut, dass es einen besonderen geschützten Teil der Nacht gibt – für den künftigen Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg, der am 3. Juni in Be-



Nachtflug: Was auf dem Foto so romantisch wirkt, ist für viele ein Lärm-Ärgernis. FOTO: DPA

trieb gehen soll, liegt dieser zwischen 0 und 5 Uhr. Für Frankfurt war in einem Vermittlungsverfahren (Mediation) die Zeit zwischen 23 und 5 Uhr definiert worden. Außerdem wurde damals festgelegt: Ausbau ja, bei einem gleichzeitigen Nachtflugverbot.

Die hessische Landesregierung unter dem damaligen Ministerpräsidenten Roland Koch (CDU) genehmigte Ende 2007 dennoch die 17 Ausnahmen, die jetzt höchstrichterlich verworfen wurden. Das ärgerte viele, doch so richtig formierten sich Proteste erst, als die Folgen des Flughafenausbaus im vergangenen Jahr unmittelbar spürbar wurden. Denn noch vor der Inbetriebnahme der neuen Landebahn im Oktober wurden die Flugrouten geändert.

Auf der anderen Seite ist der Flughafen ein riesiger Wirtschaftsfaktor, er bietet mehr als 70 000 Menschen Arbeitsplätze. Die Lichter gingen dort zwar nicht aus, als der Hessische Verwal-

tungsgerichtshof in Kassel im Oktober ein vorläufiges und bis heute geltendes Nachtflugverbot anordnete. Aber die Airlines fürchten Verluste und massive Wettbewerbsnachteile.

Schon in der mündlichen Verhandlung am Bundesverwaltungsgericht Mitte März hatte der Vorsitzende Richter, Rüdiger Rubel, klargestellt: »Wenn ein Flughafen wie Frankfurt in der Champions League spielt, bedeutet dies nicht automatisch, dass dort rund um die Uhr geflogen werden darf.« Diese Linie findet sich nun im Urteil wieder. Ruhe dürfte damit im Rhein-Main-Gebiet aber nicht einkehren.

Die Ausbaugesner haben schon angekündigt, dass ihnen Beschränkungen in der Nacht nicht reichen. »Die Nacht ist nach wie vor um fünf rum. Deshalb werden wir den Kampf weiterführen«, sagte etwa Adolf Herrlein, Musterkläger und Anwohner aus Frankfurt-Sachsenhausen. (dpa)

**INTERVIEW** Luftfahrt-Experte zum Nachtflugverbot-Urteil

## »Massive Folgen«

VON STEPHAN ZENKE

REUTLINGEN. Am Frankfurter Flughafen soll nächtliche Ruhe einziehen – jetzt auch höchstrichterlich bestätigt. »Ein massiver Eingriff in den Flugbetrieb«, sagt Luftfahrt-Experte Jürgen Heermann (68) im GEA-Interview. Der ehemalige Flugingenieur hat ein Berufsleben lang im Cockpit gearbeitet.

**GEA:** Hat Sie das Urteil überrascht?  
**Jürgen Heermann:** Nein, denn es ist im Sinne der Umwelt.

Wer hat gewonnen?

**Heermann:** Die Bevölkerung. Für die ist das ein Gewinn. Verloren haben der Frankfurter Flughafen und die Fluggesellschaften.

Den Anwohnern wurde doch eigentlich schon vor dem Verfahren ein Nachtflugverbot versprochen?

**Heermann:** Richtig, die Landesregierung unter Roland Koch hat das getan. Dieses Versprechen haben sie auf jeden Fall gebrochen, indem 17 Flüge nachts genehmigt worden sind.

Was bedeutet das Urteil für den Flughafen Frankfurt?

**Heermann:** Das ist ein massiver Eingriff in den Flugbetrieb, der auch Umsatzeinbußen bedeutet. Es gefährdet auch den Standort, weil jede Fluggesellschaft und auch die Lufthansa dennoch versuchen werden, woanders nachts zu fliegen.

Hat das Gericht die Bedeutung des Flughafens Frankfurt genügend gewürdigt?

**Heermann:** Auf jeden Fall nicht, denn es ist ein massiver Eingriff. Andererseits ist es verständlich im Bezug auf die Gesundheit der Anwohner. Wobei man eines sagen muss: Heute würde man nicht mal auf die Idee kommen, an dieser Stelle einen Flughafen Frankfurt zu bauen, weil das Gebiet zu dicht besiedelt ist. Es ist ein Dilemma: Dort wo viele Menschen sind, wollen auch viele fliegen. Andererseits ist der Flughafen genau dort durch seine lärmende Technik fehl am Platze.

Was bedeutet das Urteil für die Passagiere?

**Heermann:** Flüge, die vor dieser Nachtruhe Frankfurt verlassen sollten, können jetzt bei Verspätungen nicht starten. Alle Passagiere müssen dann in Frankfurt bleiben – mit allen persönlichen und organisatorischen Konsequenzen. Das ist dann schon ziemlich dramatisch.

Warum wird überhaupt nachts geflogen?

**Heermann:** Bei internationalen Flügen ist das zwangsläufig. Außerdem geht es um die Auslastung des Flughafens. Schließlich gibt es nachts weder am Boden noch in der Luft Staus. (GEA)

**Beschäftigungslage** – Die Politik hat den Boden für die Rente bis 67 bereitet. Beschäftigungsquote verändert sich

## Immer mehr Ältere arbeiten bis zur Rente

BERLIN. Die Kurve kennt nur eine Richtung: nach oben. Und das seit Jahren. Die Generation der 60- bis unter 65-Jährigen geht seltener vorzeitig in Ruhestand als in früheren Jahren. Im vergangenen Dezember kletterte die Beschäftigungsquote dieser Altersgruppe auf einen neuen Höchststand: 28,3 Prozent hatten eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung.

## Wie ist die Entwicklung für Ältere am Arbeitsmarkt?

Ganz gut. Allein seit März 2007 – dem Zeitpunkt, zu dem die Rente mit 67 beschlossen wurde – bis Dezember 2011 kletterte der Anteil der sozialversichert Beschäftigten zwischen 60 und unter 65 Jahren von 18,2 Prozent auf 28,3 Prozent. In absoluten Zahlen: Von 778 208 auf 1,321 Millionen.

## Weicht das von der allgemeinen Entwicklung ab?

Ja. Diese Zuwächse lagen über dem Durchschnitt. Nach den Zahlen der Bundesagentur für Arbeit (BA) nahm die Er-



Die Beschäftigung Älterer klettert auf einen neuen Höchststand. FOTO: DPA

werbstätigen-Quote der Personen zwischen 50 bis unter 65 Jahren von 2000 bis 2010 um 17,6 Prozentpunkte (auf 66,1 Prozent) zu. Die vergleichbare Quote der Bevölkerung im Alter zwischen 15 bis unter 65 Jahren kletterte in dem Zeitraum um lediglich 6 Prozentpunkte.

## Ist damit schon das Ziel erreicht?

Nein. Denn die Erwerbstätigenquote erfasst – im Unterschied zur Beschäftigungsquote – auch Beamte, Selbstständige und Minijobber. Darunter sind auch Scheinselbstständige und andere in prekären Jobs. Betrachtet man nur die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung, so sind von den rentennahen Jahrgängen tatsächlich nur – oder schon – 28,3 Prozent in regulärer Arbeit.

## Wie verteilt sich die Beschäftigung bei den Älteren?

Von den knapp 10,7 Millionen Erwerbstätigen in der Altersgruppe zwischen 50 Jahren und unter 65 Jahren waren im Jahr 2010 knapp 14 Prozent selbstständig, gut 7 Prozent Beamte, fast 53 Prozent Angestellte und 26 Prozent Arbeiter.

## Was ist aus den positiven Zuwachsraten nicht direkt zu erkennen?

Die hohen Zuwachsraten und der neue Quoten-Höchststand resultieren aus dem niedrigen Ausgangsniveau. Der

Abbau der Erwerbslosigkeit dieser Altersgruppe in absoluten Zahlen hielt damit nämlich nicht Schritt – im Gegenteil. Die Erwerbslosenzahl lag 2010 sogar nur geringfügig über der des Jahres 2000. Und im vergangenen Jahr nahm die Alterserwerbslosigkeit (55 bis 64 Jahre) gegenüber dem Vorjahr um 2 Prozent zu. Die allgemeine Arbeitslosigkeit sank dagegen um 8,1 Prozent.

## Was folgt daraus?

Arbeitslose über 50 Jahren haben nach BA-Feststellung immer noch deutlich geringere Chancen als Jüngere, Beschäftigung im ersten Arbeitsmarkt zu finden. Das zeigt sich auch in der Dauer der Arbeitslosigkeit. Die lag 2011 im Durchschnitt bei 36,9 Wochen. In der Gruppe der 50- bis unter 65-Jährigen dagegen bei 54,1 Wochen, also gut 17 Wochen mehr. Dabei gilt: Die durchschnittliche Dauer der Arbeitslosigkeit nimmt mit zunehmendem Alter zu. Wer aber keinen Job hat, ist bei Heraussetzung des Renten-Regelalters einfach noch länger arbeitslos. (dpa)