F.A.Z., Dienstag den 16.09.2014

RHEIN-MAIN ZEITUNG 33

© Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt

Im Gespräch: Tarek Al-Wazir (Die Grünen), hessischer Wirtschafts- und Verkehrsminister

„Der Gewinn ist nicht zu unterschätzen“

Tarek Al-Wazir sieht sich von der Resonanz auf seine Vorschläge zu längeren Pausen vom Fluglärm bestätigt. Und er beharrt darauf, dass der Bedarf für das dritte Terminal noch nicht nachgewiesen sei.

Mogelpackung, Augenwischerei: Haben Sie mit derart heftigen Reaktionen auf Ihre Vorschläge zu den Fluglärmpausen gerechnet?

Wenn man sich alle Reaktionen insgesamt anschaut, empfinde ich die Resonanz als eher positiv. Sowohl Fluglärmkommission als auch Forum Flughafen und Region haben angekündigt, konstruktiv an den Vorschlägen mitzuarbeiten. Immerhin haben wir hier etwas auf den Tisch gelegt, dass es so an keinem anderen internationalen Flughafen gibt, nämlich Lärmpausen, die über das bisherige Nachtflugverbot hinausgehen und beides kombinieren. Ich bin sogar am Samstag von Leuten auf der Straße angesprochen worden, die gesagt haben: Glückwunsch, da versucht endlich mal einer, aus theoretischen Forderungen praktische Fortschritte zu machen. Das erlebt man als Politiker selten.

Ein Vorwurf inhaltlicher Art lautet, der Lärm werde eigentlich nur umverteilt. Was sagen Sie dazu?

Es ist klar, dass durch die geplanten Lärmpausen kein Flugzeug weniger landet oder startet. Es geht darum, die Landungen abends, zwischen 22 und 23 Uhr, auf einer Bahn zu bündeln und als Ausgleich dafür am Morgen, von 5 bis 6 Uhr, diese Bahn aus dem Betrieb zu nehmen. Und umgekehrt. Mit rechnerischen Modellen lässt sich diese Entlastung nicht wirklich darstellen. Der erzeugte Lärm bleibt in der Summe gleich. Aber der Gewinn, wenn ich unmittelbar in der Einflugschneise wohne und statt sechs Stunden garantierter Ruhe direkt über meinem Kopf dann sieben Stunden habe, ist nicht zu unterschätzen.

Aber hätten Sie selbst nicht mehr erwartet, insbesondere was die morgendliche Ruhe in den Einflugschneisen der Nordwestlandebahn anbelangt?

Ich hätte mir gewünscht, auch dort ein Modell anbieten zu können, das morgens Entlastung bringt. Die Experten der Deutschen Flugsicherung sagen mir aber: Das geht nicht. Das ist aufgrund der Gegebenheiten nicht möglich. Auf der Nordwestlandebahn bekommen wir deshalb nur abends eine Lärmpause hin. Das finde ich nicht optimal, aber auch eine abendliche Lärmpause würde eine zusätzliche Stunde Ruhe bedeuten, dort dann von 22 bis 5 Uhr.

Was verhindert ein solches Modell?

Das liegt einfach daran, dass der Flughafen mit seinen zu eng beieinander liegenden Parallelbahnen, der quer dazu liegenden Startbahn West und der nur als Landebahn zu nutzenden und vergleichsweise kurzen Nordwestbahn, ich will mal vorsichtig sagen, Einschränkungen hat. Aber ich darf schon mal darauf hinweisen: Ich habe den Flughafen so nicht gebaut. Meine Aufgabe sehe ich darin, mit den vorhandenen Gegebenheiten im Sinne der Menschen etwas zu erreichen.

Die Bürgerinitiativen lassen nicht von der Forderung ab, auf das dritte Terminal müsse verzichtet werden. Sie haben vor einigen Tagen Rückendeckung von den SPD-Oberbürgermeistern in Frankfurt, Offenbach, Mainz und Hanau erhalten. Diese haben Sie aufgefordert, im Konsortialvertrag zwischen Frankfurt und dem Land zum Flughafen festzuschreiben, dass der Bedarf für das neue Terminal überprüft werden müsse. Ist dieser tatsächlich noch eine offene Frage?

Ja. Zunächst einmal finde ich aber gut, dass SPD-Oberbürgermeister die Idee der Grünen, die wir im Koalitionsvertrag mit der CDU verankert haben, jetzt zu ihrer eigenen machen. Ich bin auch schon im Gespräch mit der Stadt Frankfurt, um diese Bedarfsprüfung auch im Konsortialvertrag zu verankern. Klar ist aber auch: Die Bedarfsprüfung muss man unabhängig von der rechtlichen Frage beurteilen. Fraport hat Baurecht. Das können wir nicht einseitig entziehen. Mir geht es deshalb um die ökonomische Frage, ob es nicht vielleicht sinnvolle und vielleicht auch günstigere Alternativen gibt. Schon beim Bau des Terminals 2 hatte sich die damalige Flughafen-Aktiengesellschaft ja wirtschaftlich übernommen. Ich möchte nicht, dass am Ende die Arbeitnehmer unter einem sehr teuren Bau leiden, weil die Fraport wegen einer möglicherweise verfrühten oder überzogenen Milliardeninvestition massiv auf die Kostenbremse treten muss.

Wie offen werden Sie das Ergebnis dieser Bedarfsprüfung diskutieren? Die SPD hat eine Anhörung im Landtag vorgeschlagen.

Die SPD erzählt, mit Verlaub, je nachdem, wo man ist, etwas anderes. Die SPD-Oberbürgermeister wollen das Terminal 3 nicht, Landesvorsitzender Thorsten Schäfer-Gümbel hat erklärt, er hält es für nötig. Wir werden eine ergebnisoffene Bedarfsprüfung machen, uns die Argumente der Fraport sehr genau anschauen und sie genau prüfen. Ich habe Verständnis dafür, dass der Fraport-Vorstandsvorsitzende versucht, Service und Komfort in Frankfurt zu erhöhen, vor allem angesichts der wachsenden Konkurrenz im Ausland. Aber ich glaube auch, dass er nichts dagegen hätte, wenn er am Ende auf möglicherweise günstigere Alternativen ausweichen könnte. Genau deshalb wollen wir uns ja die Situation noch einmal genau anschauen.

Flughafenbetreiber Fraport hat kürzlich für den August eine Rekordzahl bei den Passagieren gemeldet.

Sie sind aber immer noch weit entfernt von der ursprünglichen Prognose für das Jahr 2014, das gilt erst recht für die Zahl der Flugbewegungen. Wir werden jetzt sehen, was Fraport uns vorlegt, und es dann bewerten.

Sie haben die Einführung von Lärmobergrenzen als ein weiteres Projekt genannt. Wo liegt dabei das Limit? Die hochgerechnete Belastung von den einmal vorhergesagten 700 000 Flugbewegungen bis zum Jahr 2020?

Im Koalitionsvertrag steht, dass unser Ziel ist, Lärmobergrenzen einzuführen, die deutlich unter den für diesen sogenannten Planfall berechneten Werten bleiben. Das wird noch einmal eine wahnsinnig anspruchsvolle Aufgabe. Mir war schon bei meinem Amtsantritt klar, dass der Flughafen mit seiner wirtschaftlichen Stellung einerseits und den Belastungen für die Anwohner andererseits mich die ganze Legislaturperiode begleiten wird.

Die Fragen stellte Helmut Schwan.