

Autor: Rebecca Lür
Gesprächspartner: Jochen Flasbarth, Präsident des Umweltbundesamtes
Redaktion: SWR Studio Berlin
Birgit Wentzien
Sendung: Samstag, 18.02.2012, 18.30 – 18.40 Uhr, SWR2

2 SWR2 Interview der Woche vom 18.02.2012

SWR: Herr Flasbarth, Montagsdemos gegen Fluglärm - Unterschriftenaktionen in Mainz gegen die neue Frankfurter Landebahn - Demos gegen Flugrouten und Nachflüge auch am neuen Hauptstadtflughafen Berlin/Brandenburg. Sehr lauter Protest für mehr Ruhe. Die Menschen um die immer größer werdenden Flughäfen gehen auf die Barrikaden. Wie viel Verständnis haben Sie für diese Menschen?

J. F.: Ja, das zeigt vor allem, dass das Thema Lärm, auch Fluglärm lange Zeit unterschätzt worden ist. Das Bundesumweltamt arbeitet sehr, sehr lange an diesem Thema. Wir haben Gesundheitsuntersuchungen durchgeführt und daraus wissen wir, dass Lärm nicht nur nervt, sondern auch krank macht. Wir wissen, dass insbesondere durch nächtlichen Lärm – da spielt natürlich Nachtflug auch eine große Rolle – die Herz-Kreislaufkrankungen im Umfeld von Flughäfen spürbar ansteigen. Deshalb war unsere Empfehlung, die Nachtruhe auszuweiten. Es gibt ja eine Nachtruhe am Flughafen Berlin. Das haben die Betreiber, auch die beteiligten Länder Berlin und Brandenburg, anders entschieden, weil sie die Bedeutung des Flughafens eben auch in seiner wirtschaftlichen Dimension in der Abwägung höher einschätzen. Das habe ich auch, ehrlich gesagt, gar nicht weiter zu kommentieren. Das ist dann die Gesamtverantwortung von Politik, die das abwägen muss. Fest steht jedenfalls, dass an stadtnahen Flughäfen die Lärmbelastung eine Dimension hat, die man nicht mehr nur als – „na ja, da wird man sich schon dran gewöhnen!“ - abtun kann.

SWR: Es hätte ja zumindest rund um Berlin auch andere Standorte gegeben in den letzten Jahrzehnten, bei denen weniger Menschen von Fluglärm betroffen gewesen wären, wenn der Großflughafen dort hingekommen wäre. Da stellten sich aber teilweise zum Beispiel Naturschützer auf die Hinterbeine. Ihr Leitspruch im Umweltbundesamt lautet: „Für Mensch und Umwelt“. Wer geht denn für Sie im Zweifelsfall vor?

J. F.: Ich glaube nicht, dass das eine wirkliche Alternative ist, die man gegeneinander stellen kann. Ich glaube, hier hätte man mit einer noch intensiveren Standortsuche auch einen Standort finden können, der nicht so stadtnah ist, aber auch für den Naturschutz nicht problematisch ist. Ich glaube, das ist die wesentliche Lehre, die man ziehen kann. Ich glaube jetzt nicht, dass noch sehr viele Flughäfen/Großflughäfen gebaut werden, aber die Standortwahl bei großen Infrastrukturprojekten, die muss noch sorgfältiger und auch, glaube ich, mit noch mehr Einbeziehung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger vorgenommen werden.

SWR: Die Proteste sind ja auch sehr groß. In Frankfurt wegen der dortigen neuen Landebahn. Die wird wahrscheinlich - so wie es aussieht - nicht deswegen stillgelegt. In Süd-Baden werden die Bürger auch in Zukunft vom Anfluglärm Richtung Zürich-Airport genervt sein. Was erwarten Sie denn von Bund, von Ländern und Flughafengesellschaften, um den Bürgern etwas leichter zu machen? Weil Sie sagen, Lärm macht krank. Was kann man alles dagegen tun, um dies ein bisschen abzumildern?

J. F.: Also, es gibt einmal natürlich die Weiterentwicklung der Technik bei den Flugzeugen. Dann geht es um die Frage der Anflugverfahren. Hier wird auch weiter optimiert, in dem man versucht auch kritische Ortslagen zu umfahren. Das wird gerade in Frankfurt erprobt. Es geht auch um die Frage: Wie schnell sinken die Flugzeuge: Geht das stufenweise oder in einem kontinuierlichen Sinkflug? Auch dadurch kann man Verbesserungen erzielen. Am Ende ist auch noch eine sehr entscheidende Frage: Wie viel Nachtflug wir eigentlich insgesamt in Deutschland brauchen und wo der stattfinden kann.

SWR: Man kann das mit diesen Protesten natürlich auch anders sehen. Fühlen Sie sich möglicherweise manchmal auch missbraucht vom „Wutbürger“ aus dem Speckgürtel, der zwar seine Ruhe haben will, aber dann trotzdem in den Billigflieger steigt und in den Urlaub düst?

J. F.: Nein, also ich glaube: Wir legen unsere Daten vor. Andere legen ihre Daten vor. Und daraus macht der Bürger schon noch was.

SWR: Wie hoch ist eigentlich die Feinstaub-Belastung in einer Einflugschneise?

J. F.: Die Hauptbelastungen, die wir zu beklagen haben, sind in innerstädtischen Lagen, dort wo die Städte besonders verdichtet sind. Das ist ja typischerweise nicht in Einflugschneisen. Da gibt es meistens einen kleinstädtischen oder ländlichen Hintergrund. Insofern ist das nicht die Hauptsorge, die uns umtreibt.

SWR: Vergangene Woche, um beim Feinstaub zu bleiben, hat Ihre Behörde die Feinstaubwerte für das vergangene Jahr veröffentlicht. Die Belastung in Städten und Ballungsräumen ist demnach immer noch zu hoch. Es gibt diese Umweltzonen seit einigen Jahren. Ist dieses Projekt gescheitert?

J. F.: Nein, das ist es überhaupt nicht. Die Umweltzonen sind wirksam. Das Problem ist nur, dass man die Wirksamkeit nicht immer auf den ersten Blick sieht und deshalb hier auch großer Raum für polemische Positionierung besteht. Das hat man auch gesehen, der ADAC hat sich hier sehr eindeutig aufgestellt und gesagt: Das bringt alles nichts. Die Daten der Länder und unsere Auswertungen sprechen da eine andere Sprache. Die Immission, also das was abgegeben wird an Schadstoffen, ist eindeutig gesunken in den Umweltzonen. Das hat sich bei den Emissionen, also was an Belastung in der Luft tatsächlich vorhanden ist, nicht immer widerspiegelt. Und das liegt an sehr unterschiedlichen Faktoren. Unter anderem auch daran, dass es eine Rolle spielt, welche Wetterlagen man hat. Wenn es sehr windig ist, dann wird die Stadt sozusagen durchgepustet, also die Belastung in den Innenstadtlagen sinkt. Wenn man solche Wetterlagen nicht hat, wie zum Beispiel im letzten November, wo wir eine stabile Hochdruckwetterlage über lange Zeit hatten mit geringem Windaustausch, dann bleiben eben die Schadstoffe auch an einer Stelle. Und das heißt also, aus diesen Beobachtungen, welche Schadstoffe man antrifft, kann man nicht auf Wirksamkeit von Umweltzonen zurückschließen.

SWR: Stuttgart, eine Stadt mit einer Kessellage. Was kann man Ihrer Meinung nach in solch' einer Stadt wie Stuttgart machen, wenn man das Problem hat, dass der Wind nicht so weht wie in anderen Städten und diese Feinstaubwerte immer hoch bleiben?

J. F.: Also, seit Anfang Januar gilt in Stuttgart nun auch die grüne Plakette. Das heißt: Nur noch Autos mit dieser grünen Plakette dürfen einfahren. Das ist sicherlich die richtige Maßnahme. Und ich bin

davon überzeugt, dass sie auch Wirkung zeigen wird, jedenfalls in einer mittleren Frist. Hätte man das schon etwas früher gemacht, hätte man diese Wirkung auch schon etwas früher bekommen. So geht es auch weiter mit den neuen Autos. Wir wissen, dass die Euro-6-Norm langsamer oder später kommt als das ursprünglich geplant war. Die wird noch einmal eine deutliche technische Verbesserung bei den PKW bringen. Dann muss man auf die anderen Quellen achten. Wir haben zum Beispiel einen zunehmenden oder einen bedeutenden Anteil des Hausbrandes, also der Kamine, der Kaminöfen. Das ist zum Teil auch ein moderner Trend, wenn der Holzofen wieder schick wird. Da muss man auch sehr darauf achten, dass hier die Schadstoffgrenzwerte eingehalten werden. Es gibt bundesweit neue Vorschriften dazu. Das sind alles Maßnahmen, die man machen kann, zum Teil eben auch nur freiwillig und unter Mitwirkung der Bevölkerung.

SWR: Herr Flasbarth, jetzt ist es so, dass durch die Katastrophe in Fukushima der Atomausstieg beschlossen wurde von der schwarz-gelben Koalition. Und hier sind Sie auch wieder gefragt, denn wenn man jetzt an den Ausbau erneuerbaren Energien herangeht, die Energiewende angeht, dann braucht man natürlich auch Expertisen, die kommen von Ihnen. Wie viele Aufträge sind schon hereingekommen? Sind Sie schon schwer beschäftigt?

J. F.: Wenn man so will, hatten wir einen gewissen Vorteil, weil es eine langjährige Position des Umweltbundesamtes war, schon unter meinen beiden Vorgängern, dass die Atomkraft keine vernünftige Form der Energienutzung in Deutschland ist. Deshalb hatten wir schon viel Expertise angesammelt. Wir konnten auch relativ schnell berechnen, ab wann man eigentlich verantwortlich aus der Atomkraft endgültig aussteigt. Das wäre sogar ein paar Jahre früher gewesen als das, was jetzt beschlossen worden ist. Aber ich will sagen: Das ist ein gutes Ergebnis, das da im letzten Sommer erzielt worden ist. Denn das ist jetzt eine gute Basis für die Energiewirtschaft sich neu auszurichten.

SWR: Es gibt ja nun auch Dispute zwischen dem Bundeswirtschaftsministerium und dem Bundesumweltministerium, wie diese Energiewende von statten gehen soll. Man hat manchmal den Eindruck der eine behindert den anderen so ein bisschen. Was ist denn Ihrer Meinung nach besonders vorrangig beim Ausbau von erneuerbaren Energien?

J. F.: Wir brauchen vor allem Fortschritte bei der Energieeffizienz, beim Energiesparen. Denn alles was wir an Energie nicht brauchen, müssen wir auch nicht produzieren. Das ist wirklich die wichtigste Schraube und davon hängt auch sehr, sehr viel ab, ob wir die ehrgeizigen Ziele der Energiewende erreichen. Natürlich brauchen wir auch große Fortschritte beim Ausbau des Energienetzes. Allerdings muss ich sagen: Hier wird umgekehrt der „Wutbürger“, über den wir schon gesprochen haben, nach meiner Beobachtung instrumentalisiert. Es wird häufig behauptet die Energiewende scheitert daran, dass der Ausbau der Energienetze oder die Energieanlagen, Windanlagen vom Bürger nicht akzeptiert werden. Das ist nicht unsere Beobachtung. Die Energienetze werden weiter ausgebaut. Eingaben der Bevölkerung führen nach unseren Beobachtungen bisher nicht zu Verzögerungen beim Ausbau der Energienetze. Dass sich diese Bedenken auch äußern müssen, dass sie sich auch manchmal lautstark äußern, das ist richtig und auch gut. Und häufig kann man die Trassen noch weiter optimieren. Aber daraus den Schluss ziehen, die Energiewende scheitert am uneinsichtigen Bürger, das ist, glaube ich, ein etwas zu billiges Argument.

SWR: Herr Flasbarth, vielen Dank für das Gespräch.

J. F.: Bitte schön.