

Busfahrer bestreitet Übergriffe gegen Frauen

PROZESS 37-Jähriger soll weibliche Fahrgäste eingesperrt und sexuell belästigt haben

DARMSTADT. Ein wegen Freiheitsberaubung und Nötigung angeklagter Busfahrer hat vor dem Landgericht Darmstadt bestritten, weibliche Fahrgäste sexuell belästigt zu haben. Einige der Frauen wiederholten ihre Anschuldigungen.

Der Angeklagte war zum Zeitpunkt der mutmaßlichen Taten – zwischen Januar 2010 und April 2012 – Fahrer bei einem regionalen Busunternehmen. Abends fuhr er häufig Busse der Linie 671 über Umstadt und Heubach bis nach Wiebelsbach. Aus diesem Ortsteil von Groß-Umstadt (Landkreis Darmstadt-Dieburg) kommen alle mutmaßlichen Opfer. Sie sind zwischen 1993 und 1997 geboren, zum Zeitpunkt der mutmaßlichen Taten waren sie teilweise noch minderjährig.

Angeklagter will nur geplaudert haben

An der Endhaltestelle neben dem Sportplatz soll der 37-Jährige mehrfach in den Abendstunden die Türen des Busses geschlossen und so die jungen Frauen am Aussteigen gehindert haben. Dann habe er sie unsittlich berührt, in einem Fall habe er versucht, die Frau zu küssen.

All das bestreitet der 37-Jährige. Er lebt in Eppertshausen (Landkreis Darmstadt-Dieburg), ist inzwischen als Bauhelfer tätig, verheiratet und hat zwei kleine Kinder. Man habe sich durch häufige Fahrten gekannt, miteinander geplaudert und auch mal an der Endhaltestelle noch ein

paar Minuten miteinander verbracht, wobei er bei geschlossenen Türen mit der Reinigung des Busses begonnen habe. So schilderte der Angeklagte die fraglichen Situationen.

Mehr Nachrichten aus der Region in den Lokalteilen

Der Prozess hatte im Dezember 2012 vor dem Jugendschöffengericht Dieburg begonnen, er wurde dann aber an das Landgericht Darmstadt verwiesen, weil eine Zeugin ausgesagt hatte, der Angeklagte habe sie vergewaltigt. Nach dieser Aussage hatte das Jugendschöffengericht eine Strafe von mehr als vier Jahren in Betracht gezogen. Für ein Strafmaß in dieser Höhe ist ein Amtsgericht nicht mehr zuständig.

Das Verfahren war durch die Anzeige einer jungen Frau ins Rollen gekommen, die zum Zeitpunkt eines der mutmaßlichen Übergriffe im April 2012 gerade einmal 15 Jahre alt war. Sie erstattete Anzeige. In den Folgetagen schilderten ihr Mitschülerinnen ähnliche Übergriffe des Busfahrers.

Der Prozessauftrag war im Juni kurzfristig abgesagt worden, weil ein Richter erkrankt war. Auch der neue Prozessbeginn am Dienstag verlief holprig. Die Verteidigerin des Angeklagten verspätete sich, sodass die Anklage 90 Minuten später als geplant verlesen wurde. Der Prozess wird heute fortgesetzt. *hol/dpa*

Mitschüler darf bleiben

JUSTIZ Junge muss nach Streit mit Klassenkameraden nicht in Parallelklasse gehen

DARMSTADT. Ein Schüler der 9. Klasse einer Integrierten Gesamtschule in Südhessen hat keinen Anspruch darauf, dass ein Mitschüler in eine Parallelklasse verwiesen wird. Diese Entscheidung hat das Verwaltungsgericht Darmstadt gestern öffentlich gemacht.

Die Vorgeschichte: Bei einem Streit zwischen den beiden Jungen hatte der Mitschüler des Antragstellers diesen heftig ins Gesicht geschlagen. Der Geschlagene wollte deshalb vor dem Verwaltungsgericht durchsetzen, dass sein Mitschüler aus der Klasse entfernt und in einer Parallelklasse untergebracht wird.

Das hat das Gericht jetzt abgelehnt (Az: 3 L 879/14.DA). Zwar sei der Schlag ins Gesicht eine Körperverletzung und auch ein erheblicher Verstoß gegen die

Schulordnung. Aber die 3. Kammer stellte auch klar, „dass die Frage, ob und gegebenenfalls welche förmlichen Ordnungsmaßnahmen gegen einen Schüler ergriffen werden, dem pflichtgemäßen Ermessen der Schule oder der Schulaufsicht unterliegt“, heißt es in einer Mitteilung vom Dienstag.

Außerdem habe der Antragsteller bei einer Mediation eingeräumt, seinen Mitschüler provoziert zu haben. Dieser wiederum habe schriftlich versichert, Gewalt künftig zu unterlassen.

Auch das Argument des Jungen, sein Mitschüler „schleiche“ um ihn und seine Schwester herum, überzeugte das Gericht nicht. Begegnungen auf dem Schulgelände ließen sich nicht vermeiden. Das wäre auch der Fall, wenn der Mitschüler die Parallelklasse besuchte. *e*

NACHRICHTEN

Neue Wand für Atomkraftwerk Biblis

BIBLIS. Das Zwischenlager für abgebrannte Brennstäbe im abgeschalteten Atomkraftwerk Biblis (Kreis Bergstraße) wird besser geschützt. Um das Areal wird seit Dienstag eine zusätzliche Wand gebaut. Sie soll zehn Meter hoch werden und die Halle mit den Castorbehältern in einem Abstand von 3,50 Metern umgeben. „Das hat nichts mit der Strahlung zu tun“, sagte eine Sprecherin des Kraftwerk-Betreibers RWE. Die Kosten liegen den Angaben zufolge im einstelligen Millionenbereich. *dpa*

Michelstadt will sich entwickeln

MICHELSTADT. Michelstadt (Odenwaldkreis) hat eine Beratungsgesellschaft beauftragt, die Nachfrage- und Angebotsstruktur zu untersuchen und bis Mitte 2015 ein Stadtentwicklungskonzept vorzulegen. Die Verwaltung will damit die Stadt als Einkaufszentrum des Odenwalds stabilisieren. Dazu sollen nicht nur die Stärken des Standorts herausgearbeitet, sondern auch seine Schwächen benannt werden. Die Stadt wolle jungen Familien ein attraktives Umfeld bieten, sagte Bürgermeister Stephan Kelbert. *sm/reh*

REDAKTION REPORTAGE UND RECHERCHE

Holzhofallee 25 – 31, 64295 Darmstadt, Telefon 06151 387-1, Fax: 06151 387-307, E-Mail: Reportage@darmstaedter-echo.de

Dr. Michael Horn (ho) 387-373 Hans Dieter Erlenbach (ha) 387-952
Ilka Ennen (ilk) 387-373 Regine Herrmann (reh) 387-336
Petra Lochmann-Wilhelm (pelo) 387-554



Am späten Abend herrscht am Frankfurter Flughafen noch einmal viel Betrieb.

FOTO: HANS DIETER ERLENBACH

Lärmpausen in weiter Ferne?

FLUGHAFEN Fluggesellschaften fürchten erhebliche Verspätungen – Wirtschaftsminister hält an Zeitplan fest

VON HANS DIETER ERLENBACH

LANGEN. Die von der hessischen Landesregierung für den Beginn des kommenden Jahres versprochenen Lärmpausen von zusätzlich einer Stunde am Frankfurter Flughafen wird es nach Informationen dieser Zeitung vorerst wohl nicht geben.

Das Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr ist gerichtlich festgestellt und darf nur in wenigen Ausnahmefällen umgangen werden. Das von der hessischen Landesregierung versprochene erweiterte Nachtflugverbot um eine Stunde, das durch die Sperrung verschiedener Start- und Landebahnen entweder zwischen 22 und 23 Uhr oder zwischen 5 Uhr und 6 Uhr erreicht werden soll, ist aber wohl so schnell nicht zu realisieren. Denn es würde sich nach Informationen dieser Zeitung mit erheblichen Verspätungen im Flugverkehr erreichen lassen. Und das, obwohl die gerichtlich erlaubte Zahl der Flugbewegungen in den Nachtrandstunden von 133 Starts und Landungen noch nicht einmal erreicht ist.

Flughafenchef Schulte warnt vor Eile

Erst vor wenigen Wochen hatte Flughafenchef Stefan Schulte im Gespräch mit Journalisten vor übertriebener Eile beim erweiterten Nachtflugverbot gewarnt, da noch viele Fragen offen und diese sehr kompliziert seien. Und er

betonte, weitere Lärmpausen könnten dann nicht von Dauer sein, wenn sie sich auf die Kapazität des Flughafens auswirken würden. Denn durch den gerichtlich bestätigten Planfeststellungsbeschluss habe der Flughafen eine Betriebserlaubnis von 5 Uhr bis 23 Uhr. Die Kapazitätsfrage scheint nun aber das größte Problem für die Lärmpausen zu sein.

Abends zwischen 22 und 23 Uhr eine Startbahn komplett zu sperren, halten Fachleute für völlig unrealistisch. Gerade zu dieser Zeit herrscht noch einmal besonders viel Verkehr am Frankfurter Flughafen, da möglichst viele Flugzeuge bis zum Beginn des offiziellen Nachtflugverbots um 23 Uhr noch starten müssen. Wäre in diesem Zeitraum eine Startbahn gesperrt, würden sich

die abfliegenden Flugzeuge stauen, einige kämen dann nicht mehr rechtzeitig aus Frankfurt weg und dürften erst ab 5 Uhr wieder abheben.

Morgens lange Warteschleifen

Ein ähnliches Problem zeichnet sich morgens ab. Direkt ab 5 Uhr ist das Verkehrsaufkommen für etwa eine halbe Stunde besonders hoch, weil dann viele Maschinen aus Übersee landen, die teilweise schon längere Zeit in der Warteschleife waren, weil sie vor 5 Uhr nicht landen durften. Würde zu dieser Zeit eine Bahn gesperrt, käme es zu Verspätungen bei den Fluggesellschaften. für die dann die Deutsche Flugsicherung verantwortlich gemacht würde. Zudem könnten

die Fluggesellschaften klagen, wenn ohne Not Start- oder Landebahnen, die eine generelle Betriebslaubnis zwischen 5 Uhr und 23 Uhr haben, gesperrt würden und dadurch Verspätungen entstünden.

Auch wären bei Lärmpausen die Bewohner im Einflugsbereich der Südbahn ausgenommen, denn dort müssen alle schweren Flugzeuge landen. Auf der neuen Nordwestbahn dürfen sie nicht landen, denn diese Bahn ist nur 2,8 Kilometer statt vier Kilometer lang. Deshalb könnte die Südbahn gar nicht für eine zusätzliche Stunde gesperrt werden.

Hinter den Kulissen wird derzeit um die Ausgestaltung der zusätzlichen Lärmpausen hart gerungen. Dem Vernehmen nach gibt es erhebliche Widerstände der Fluggesellschaften, weil die

durch Inbetriebnahme der neuen Landebahn abgebauten Verspätungen nun wieder auftreten würden.

Flugsicherung hält sich bedeckt

Der Chef der Deutschen Flugsicherung (DFS), Klaus-Dieter Scheurle, wollte sich gestern während einer Pressekonferenz auf Fragen zu erweiterten Lärmpausen und deren Realisierung nicht äußern. Es sei vereinbart worden, die entsprechenden Gespräche vertraulich zu behandeln, sagte er.

Im hessischen Wirtschaftsministerium geht man nach wie vor davon aus, dass noch in diesem Sommer verschiedene Modelle für zusätzliche Lärmpausen vorgelegt und diese dann in den Gremien wie der Fluglärmmmission und anderen Institutionen beraten werden. Die erweiterten Lärmpausen sollen dann mit Inkrafttreten des nächsten Sommerflugplans zu Beginn des kommenden Jahres greifen, so der Sprecher des hessischen Wirtschaftsministers Tarek Al-Wazir (Grüne), Marco Kreuter, auf Anfrage.

Das Ministerium verweist darauf, die Flugbewegungen zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 5 und 6 Uhr seien gerichtlich ohnehin auf 133 Flugbewegungen gedeckelt.

Der Minister selbst war für eine Stellungnahme nicht erreichbar. Er macht derzeit Urlaub in Griechenland, den er mit dem Flugzeug angetreten hat. *ha*

„Terminal 3 verstößt gegen Baurecht“

FRANKFURT. Das Terminal 3 dürfe nicht genehmigt werden, weil es gegen Baurecht verstöße. Das erklärte die Aktion Zukunft Rhein-Main, in der zahlreiche Kommunen und Landkreise aus dem Flughafenland zusammengeschlossen sind.

Die ZRM-Sprecher Angelika Munk (Hochheim), Landrat Thomas Will (Kreis Groß-Gerau) und Umweltdezernentin Katrin Eder (Mainz) haben das Bauamt der Stadt Frankfurt aufgefordert, die von Flughafenbetreiber Fraport beantragte Baugenehmigung für

einen ersten Bauabschnitt des Terminal 3 nicht zu erteilen, sie beziehen sich auf ein eingeholtes Gutachten.

Die ZRM erinnert an den Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau, in dem ausdrücklich eine sechs Kilometer lange Straßenbahntrasse auf dem Flughafengelände zur Anbindung des Flughafenbahnhofs an das neue Terminal, ein Ausbau der Autobahn A 5, ein neuer Autobahnanschluss Zeppelinheim im Osten des Flughafens und ein etwa 1,6 Kilometer langer Tunnel für den Materialtransport vorgeschrieben seien.

Keine dieser Voraussetzungen sei bisher erfüllt. Weder gebe es eine konkrete Planung für die Straßenbahntrasse, noch sei gesichert, ob die neue Anschlussstelle und der Transporttunnel jemals gebaut würden. Solange diese drei Voraussetzungen nicht geschaffen seien, sei ein Baurecht für ein drittes Terminal rechtswidrig, so die drei Kommunalpolitiker im Auftrag der ZRM.

Fraport möchte im kommenden Jahr mit dem Bau des neuen Terminals beginnen und hat bereits vorbereitende Arbeiten für Vorfeldpositionen in die Wege geleitet. *ha*

Windräder irritieren Piloten

FLUGSICHERUNG Abstand zu Funkfeuern muss mindestens 15 Kilometer betragen – GPS könnte die Lösung sein

SÜDHESSEN. Die Deutsche Flugsicherung sieht sich in ihren Vorhalten gegen Windräder im Bereich des Flugfunks bestätigt.

Die Energiewende, verbunden mit immer mehr Windrädern, macht der Deutschen Flugsicherung (DFS) zunehmend zu schaffen. Deshalb legt das Bundesamt für Flugsicherung grundsätzlich Widerspruch ein, wenn im Umkreis von 15 Kilometern um ein Funkfeuer Windräder geplant werden. Das bringt vor allem Windradinvestoren auf die Palme, denn sie sehen keinen Grund für die Haltung der DFS.

Es seien vor allem die beschichteten Flügel der Windräder, die den terrestrischen Flugfunk beeinträchtigen könnten, sagte DFS-Chef Klaus-Dieter Scheurle, gestern vor der Presse in Langen (Kreis Offenbach).

Der terrestrische Flugfunk dient zur Standortbestimmung von Flugzeugen. Da sich Wind-

räder permanent drehen und je nach Wind auch ihre Richtung ändern, können sie die Funkstrahlen so ablenken, dass Positionsbestimmungen gestört werden. Da Funkfeuer genau wie Windräder in der Regel auf erhöhten Standorten gebaut werden, kommen sich die beiden Einrichtungen in die Quere.

Sind drei Kilometer Entfernung genug?

Für Aufregung sorgte vor einiger Zeit ein Gutachten aus Schleswig-Holstein, das an einem Windradstandort nachwies, dass ein Abstand von drei Kilometern zwischen einem Windrad und dem Flugfunk ausreiche. Eine Nachprüfung habe jedoch ergeben, dass dieses Gutachten nicht belastbar gewesen sei.

Um Klarheit zu schaffen, hat die DFS zwei Gutachten von der Ohio-Universität in den USA und von der französischen ENAC, einer Schule für zivile Luftfahrt,

eingeholt. Beide Gutachten stützen die bisherige Auffassung der DFS, dass die in Schleswig-Holstein durchgeführten Messungen nicht ausreichen, um die bisherige Praxis der Flugsicherung grundlegend zu ändern. Vor allem könnten die Ergebnisse nicht auf andere Funkfeuer übertragen werden.



Klaus-Dieter Scheurle
FOTO: HA

Scheurle betonte, die Flugsicherung wolle sich nicht zum Verhinderer der Windenergie machen und unterstütze alle Studien, die neue Erkenntnisse bringen. Solange die internationalen Vorgaben jedoch nicht geändert würden, könne die DFS von den bisherigen Regeln nicht abwei-

chen und müsse die internationalen Standards einhalten.

Eine Lösung wäre eine GPS-gestützte Navigation, wie sie am Frankfurter Flughafen mit einem neuen System möglich wird, das im Oktober eingeweiht werden soll. Dieses System setzt aber voraus, dass alle Flugzeuge mit GPS ausgerüstet sind. Momentan werden aber nur neue Flugzeuge mit diesem Standard ausgeliefert. Ältere Maschinen müssten umgerüstet werden. Da dies bei vielen Fluggesellschaften aber noch nicht der Fall sei, könne auf den terrestrischen Funkverkehr in den kommenden Jahren nicht verzichtet werden.

Auch südhessische Standorte betroffen

Auch in Südhessen sind einige geplante Windradstandorte vom Widerspruch der Bundesanstalt für Flugsicherung betroffen. Vor allem in Südhessen, zwischen dem Taunus im Norden und dem

Odenwald im Süden, sind nur noch sehr eingeschränkt neue Anlagen möglich. Im Ried, zwischen Riedstadt und Pfungstadt, geht gar nichts mehr, rund um die Neunkircher Höhe im Odenwald, wo ein Radarturm der Flugsicherung steht, nur noch sehr begrenzt.

Mehr als ein halbes Dutzend Funkfeuer gibt es rund um den Frankfurter Flughafen, darunter ein neues Funkfeuer bei Nauheim, eines bei Riedstadt und die Radaranlage auf der Neunkircher Höhe.

Während im Ried keine neuen Windräder mehr gebaut werden können, ist die Situation auf der Neutscher Höhe etwas entspannter, weil die Radaranlage dort weniger störanfällig als ein Funkfeuer ist. Unbegrenzt könnten Windräder aber auch auf der Neutscher Höhe nicht mehr gebaut werden. Maßgebend für weitere Genehmigungen dort ist die Höhe der Windräder. *ha*

Mehr auf Seite 7