

800 Millionen für VW-Werk

Zukunftspaket für Standort Baunatal

BAUNATAL 800 Millionen Euro will der VW-Konzern in die Fertigung neuer Produkte am Standort Kassel-Baunatal investieren. Nach der Einigung in den Tarifgesprächen sehen Werkleitung und Betriebsrat das Volkswagen-Werk damit gut für die Zukunft aufgestellt. Das sei ein bedeutender Beitrag zur langfristigen Beschäftigungssicherung, sagte der Betriebsratsvorsitzende des VW-Werks in Baunatal, Carsten Büchling, im Anschluss an eine Betriebsversammlung.

Werkleiter Jörg Fenstermann sprach von „turbulenten Zeiten“, die hinter dem Konzern und dem Werk lägen. Es sei nun gemeinsam mit dem Betriebsrat ein Standort-Paket geschnürt worden, „mit dem wir die Zukunft gut beschreiten können.“ Danach soll etwa der Antriebsstrang für die Volkswagen-Zukunftsplattform Scalable Systems Plattform (SSP) in Baunatal gebaut werden. Darüber sollen künftig alle neuen E-Modelle des Konzerns laufen.

Die Großinvestition für neue Produkte sei in der aktuellen Fünf-Jahres-Planung enthalten, sagte der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Christian Wetekam. Durch die getroffene Vereinbarung würden etwa 3500 Arbeitsplätze abgesichert. Mit etwa 15.000 Mitarbeitern ist das VW-Werk Kassel-Baunatal im Landkreis Kassel das weltgrößte Komponentenwerk des Volkswagen-Konzerns. Dort werden weite Teile des elektrischen Antriebsstrangs hergestellt.

Schlechte Nachrichten gibt es allerdings für 720 Zeitarbeitnehmer, die laut Fenstermann im vergangenen Jahr eingestellt wurden, um den schwierigen Anlauf beim E-Antrieb zu stemmen. Ihre Verträge würden nicht über Juli und August hinaus verlängert, da man die Effizienz habe steigern können. Das bedaure er sehr, sagte der Werkleiter. Personalleiter Jörg Asmuth versprach, das Unternehmen werde die Betroffenen gemeinsam mit der Agentur für Arbeit dabei unterstützen, eine Perspektive bei einem anderen Unternehmen zu finden.

Für etwa 400 bis Jahresende befristete Mitarbeiter bleibt die Zukunft noch ungewiss. „Das entscheiden wir aktuell noch nicht“, sagte Fenstermann.

Unternehmen und Gewerkschaft hatten sich im Dezember nach langem Ringen auf ein Sanierungsprogramm für die Kernmarke VW geeinigt. Bis 2030 soll fast ein Viertel der 130.000 Arbeitsplätze in Deutschland wegfallen. Betriebsbedingte Kündigungen wurden dabei ausgeschlossen, der Abbau soll vor allem über Vorruhestand und Abfindungen erfolgen. Der Konzern hat dafür die Altersteilzeit noch einmal ausgeweitet und bietet zudem Abfindungen für Jüngere an, die freiwillig ausscheiden.

Rund 20.000 Austritte aus dem Unternehmen bis 2030 sind nach Konzernangaben bereits vertraglich fixiert. Damit ist mehr als die Hälfte des bis 2030 geplanten Abbaus von 35.000 Stellen fest vereinbart. lhe.

Im Westen wird es laut:
Künftig sollen mehr Flieger als bisher über den Taunus geleitet werden.

Foto dpa

■ Warum gibt es ein neues Betriebskonzept für die vier Pisten am Flughafen bei Westbetrieb?

Der Flughafenbetreiber Fraport AG und die Deutsche Flugsicherung halten ein neues Konzept für die Betriebsrichtung West für nötig, weil mit dem bisherigen Betriebskonzept die laut eines neuen Gutachtens bis 2033 zu erwartenden Verkehrsmengen nicht mehr zu bewältigen sind. Nach Angaben der mit der Studie beauftragten Beratungsgesellschaft Intraplan ist dann mit bis zu 560.000 Flugbewegungen im Jahr zu rechnen. Im Rekordjahr 2019 waren es in Frankfurt mit 514.000 Starts und Landungen so viele wie nie zuvor. Im Jahr 2024 zählte Frankfurt 441.000 Flugbewegungen. Auf die einzelne Betriebsstunde umgerechnet, muss der Frankfurter Flughafen aktuell rund 104 Flugbewegungen in der Stunde bewältigen. Laut Fraport gerät das bisherige Konzept bei 110 Flugbewegungen je Stunde bereits an die Grenze. Mit dem Ausbau in Frankfurt sollen eigentlich 126 Flugbewegungen je Stunde problemlos möglich sein. Die Zahlen sind laut Fraport vor allem deshalb mit dem bisherigen Betriebskonzept nicht zu erreichen, weil die Südumfliegung – anders als ursprünglich erwartet – die Nutzung des Bahnsystems aus Sicherheitsgründen einschränkt.

■ Um wie viele Flüge geht es bei dem neuen Betriebskonzept des Flughafens bei Westwetterlage?

Da am Frankfurter Flughafen im langjährigen Mittel drei Viertel aller Flugbewegungen bei Westwetterlage abgewickelt werden, betrifft das neue Nutzungskonzept das Gros aller Starts in Frankfurt. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass rund zwei Drittel aller Flüge über die Startbahn 18 West nach Süden gehen und nur rund ein Drittel aller Starts über die Centerbahn der beiden in ost-westlicher Richtung verlaufenden Parallelbahnen nach Westen laufen. Um diese Abflüge geht es, wenn nun im neuen Konzept davon die Rede ist, dass man startende Flugzeuge bei hohem Verkehrsaufkommen verstärkt direkt auf die Nordwest-Abflugstrecken schicken will. Das führt zu mehr Überflügen etwa über die ohnehin stark belasteten Flughafen-Anrainerkommunen wie Flörsheim und Hochheim. Genaue Zahlen nennt die Deutsche Flugsicherung derzeit nicht. Das Betriebskonzept sei noch in Arbeit, heißt es auf Nachfrage.

■ Warum rügen Kommunen und auch der Vorsitzende der Fluglärmschutz-Kommission Paul-Gerhard Weiß die Planungen zum neuen Nutzungskonzept?

Durch den Betrieb der Landebahn Nordwest werden Flughafenanrainer-Kommunen wie Flörsheim, Hochheim, Raunheim sowie weitere Kommunen bei Ostbetrieb besonders stark belastet. Etwa in Flörsheim Mitte beträgt die Überflughöhe landender Flugzeuge noch rund 250 Meter, die Lärmbelastung ist entsprechend hoch. Als Ausgleich sollten diese hochbelasteten Kommunen möglichst keine Überflüge bei Starts in Richtung Westen ertragen. Deshalb sollten die in Richtung Westen startenden Flugzeuge nicht direkt die Nordwest-Abflugstrecken



Wie Flugzeuge in Zukunft starten sollen

FRANKFURT Die Vorstellung des neuen Betriebskonzeptes am Frankfurter Flughafen sorgt in Anrainerkommunen und bei der Fluglärmkommission für Unmut. Antworten auf die wichtigsten Fragen zu den geplanten Änderungen.

Von Jochen Remmert

über diese Kommunen nutzen, sondern diese südlich in einem Bogen über Mainz umfliegen. Dieses Versprechen sehen der Vorsitzende der Fluglärmkommission Paul-Gerhard Weiß (FDP) und die Bürgermeister der genannten Kommunen nun gebrochen. Tatsächlich sollen nach dem neuen Nutzungskonzept vor allem die Nordwest-Abflugstrecken genutzt werden, die Südumfliegung dagegen seltener. Vor allem rügen die Kritiker, dass

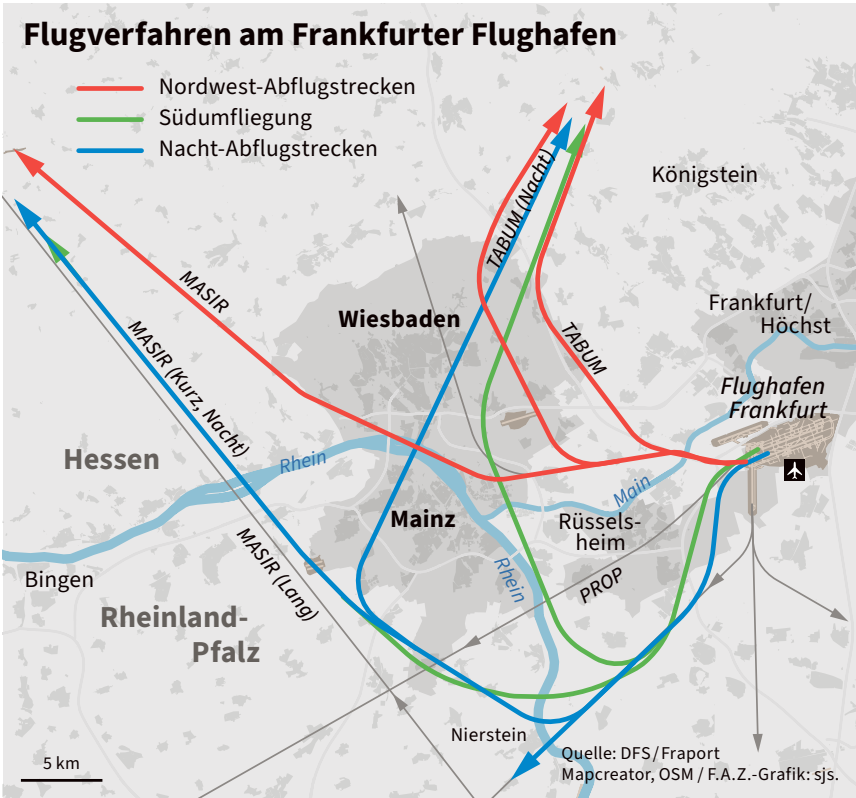
man nicht frühzeitig in den Dialog getreten ist. Inzwischen ist auch von gerichtlichen Schritten gegen das neue Nutzungskonzept die Rede. Gerichtliche Schritte hatte es allerdings auch schon gegen die Südumfliegung gegeben, weil sich Mainz und die dort betroffenen Kommunen gegen zusätzlichen Fluglärm gewehrt hatten.

■ Wer hat das neue Nutzungskonzept erarbeitet, und wer entscheidet darüber?

Erarbeitet haben es der Flughafenbetreiber Fraport und die Deutsche Flugsicherung in Langen, deren Lotsen mit dem hochkomplexen Frankfurter Bahnsystem umgehen und laut Auftrag vor allem einen „sicheren und flüssigen“ Luftverkehr sicherstellen müssen. Involviert sind bei solchen Betriebskonzepten aber zudem immer auch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und das zuständige Landesministerium – in Hessen das Wirtschafts- und Verkehrsministerium.

■ Warum starten und landen Flugzeuge in Frankfurt überhaupt wechselnd in Richtung Westen oder in Richtung Osten?

Grundsätzlich startet und landet ein Flugzeug immer gegen den Wind. Am Flughafen spricht man daher von Betriebsrichtung West, wenn der Wind von Westen kommt und die Flugzeuge in



Richtung Westen starten und landen. Bei Betriebsrichtung Ost wird der Betrieb gedreht. Diese Prozedur kann naturgemäß mehrmals am Tag nötig sein und dauert je nach Verkehr rund zehn Minuten. Um dabei einen gewissen Spielraum zu haben, gibt es die sogenannte Rückenwindkomponente. Danach sind in Frankfurt auch noch Flugbewegungen bei bis zu fünf Knoten (etwa 9,3 Kilometer in der Stunde) Rückenwind erlaubt.

■ Wie verteilen sich in Frankfurt die Betriebsrichtungen West und Ost?

Im langjährigen Mittel fliegen die Pilotinnen und Piloten in Frankfurt zu 75 Prozent im Westbetrieb und zu 25 Prozent im Ostbetrieb. Bei der aktuellen Diskussion um das neue Nutzungskonzept für den Frankfurter Flughafen bei Westwetterlage geht es also um die Flugrouten, die besonders häufig geflogen werden.

■ Wie verteilen sich die Flugbewegungen auf die vier Bahnen des Frankfurter Flughafens?

Wie der Name schon sagt, ist die in Nord-Süd-Richtung quer vor den Parallelbahnen verlaufende „Startbahn 18 West“ nur Starts vorbehalten. In der Praxis wird die Centerbahn des Parallelbahnsystems, die ursprünglich einmal die Nordbahn des Flughafens war, heute vor allem als Startbahn genutzt, die daneben liegende Südbahn vor allem als Landebahn. Ungeachtet dessen dürfen beide Parallelbahnen,

die ursprünglich die einzigen beiden Pisten in Frankfurt waren, sowohl für Starts als auch für Landungen genutzt werden. Problematisch an den Parallelbahnen ist, dass sie seinerzeit ohne ausreichenden Abstand zueinander gebaut wurden, um sie unabhängig voneinander betreiben zu können. Man kann sie nur abwechselnd nutzen, quasi nur im Reißverschlussverfahren.

ANZEIGE

Eigene Schmelzerei

GOLD ANKAUF

GOLD | SILBER | UHREN

SIDE JUWELIER

SEIT 30 JAHREN IN BAD HOMBURG

Uhrenbatterien
€ 5,00 inkl. Einsatz

Uhrenarmband-
leder € 10,00

Höchstpreise und direkt bar!

(061 72-921 3588) Rathausplatz 1
Bad Homburg

LADEGALERIE 30 Minuten kostenlos

WWW.SIDEJUWELIER.COM
BAD HOMBURG | FRANKFURT
OFFENBACH | DARMSTADT

BEKANNTMACHUNGEN

Bekanntmachung

Dezernat Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene

Öffentliche Bekanntmachung gemäß § 18b Abs. 3 AEG

Planfeststellungsverfahren nach §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. §§ 73 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) für die Beseitigung des BÜ 10,6 in Bahn-km 10,609 und die technische Sicherung des BÜ 10,8 in Bahn-km 10,804 der bestehenden Eisenbahnstrecke zwischen Frankfurt Höchst und Königstein (VzG Streckennummer 9360) auf dem Gebiet der Stadt Kelkheim, Landkreis Main-Taunus;

Abschluss des Planfeststellungsverfahrens

Das Regierungspräsidium Darmstadt, als Planfeststellungsbehörde, hat mit Beschluss vom 27. Mai 2025, AZ: III 33.1 – 6d 30.02/1-2023, den Plan für das obige Vorhaben der HLB Basis AG gemäß § 18 ff. AEG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG festgelegt.

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen:

- Beseitigung BÜ 10,6 in Bahn-km 10,609 und Renaturierung der Böschung sowie Herstellung eines Ersatzweges zum BÜ 10,8
- Technische Sicherung BÜ 10,8 in Bahn-km 10,804 durch eine Lichtzeichenanlage.

I.

Der verfügende Teil des Beschlusses lautet auszugswweise:

Der Plan der HLB Basis AG (Vorhabenträgerin) für die Änderung der bestehenden Eisenbahnstrecke zwischen Frankfurt Höchst und Königstein durch technische Sicherung des BÜ 10,8 und Auflösung des BÜ 10,6, einschließlich der damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen wird gemäß §§ 18 ff. AEG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG festgestellt.

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG alle anderen behördlichen Entscheidungen. Insbesondere umfasst er:

- Zulassung des Eingriffs gem. § 17 BNatSchG i. V. m. § 15 BNatSchG
- Wasserrechtliche Zulassung gem. § 13 der Schutzgebietsverordnung vom 17. März 2003 (StAnz. Nr. 11/2003, S. 1167 ff.) i. V. m. § 52 WHG
- Waldumwandlungsgenehmigung zur dauerhaften Umwandlung von 17 m² Wald gem. § 12 Abs. 2 Nr. 1 HWaldG

Der Vorhabenträgerin wurden zum Wohl der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, die erforderlichen Nebenbestimmungen, insbesondere bezüglich des Schutzes der Natur und Landschaft einschließlich artenschutzrechtlicher Gesichtspunkte auferlegt.

Durch die aufgenommenen Nebenbestimmungen konnte den Hinweisen und Forderungen der Behörden und Träger öffentlicher Belange Rechnung getragen werden.

II.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel,
Goethestraße 41–43,
34119 Kassel,

erhoben werden.

HESSEN

Die Klage ist gegen das Land Hessen, vertreten durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Luisenplatz 2, 64283 Darmstadt, zu richten.

Die Klage soll den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen und einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen abzugeben. Diese Frist kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger im Verfahren keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 80 VwGO aufschiebende Wirkung.

III.

Zustellung sowie die Veröffentlichung/Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses

Nach § 18 b Abs. 3 AEG ist der Planfeststellungsbeschluss öffentlich bekannt zu geben. Zu diesem Zweck werden der Planfeststellungsbeschluss vom 27.05.2025 und die festgestellten Planunterlagen ab dem 10.06.2025 auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Darmstadt mit der Rechtsbehelfsbelehrung unter der Rubrik: Veröffentlichungen und Digitales/Öffentliche Bekanntmachungen/Verkehr/Eisenbahnen veröffentlicht (<https://rp-darmstadt.hessen.de/veroeffentlichungen-und-digitales/oeffentliche-bekanntmachungen/verkehr/eisenbahnen>) und für die Dauer von zwei Wochen zugänglich gemacht.

Zusätzlich werden der verfügende Teil und die Rechtsbehelfsbelehrung des Planfeststellungsbeschlusses verbunden mit einem Hinweis auf die Zugänglichmachung auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Darmstadt in den öffentlichen Tageszeitungen, die in dem Gebiet, auf das sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, verbreitet sind, bekanntgemacht.

Nach Ablauf von zwei Wochen seit der Zugänglichmachung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und demjenigen, der Einwendungen erhoben hat, als bekanntgegeben.

Betroffene oder diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, können während der Dauer der Veröffentlichung vom Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, 64278 Darmstadt, verlangen, dass eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt wird. Hierbei handelt es sich in der Regel um die Übersendung eines gängigen elektronischen Speichermediums, auf dem die auszulegenden Unterlagen gespeichert sind.

Zusätzlich bleiben die Unterlagen bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist auf der Seite des Regierungspräsidiums Darmstadt zur Einsichtnahme verfügbar.

Nähere Hinweise zum Datenschutz in Planfeststellungsverfahren können unter folgendem Link eingesehen werden:

https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/2024-08/iii_33.1_betroffeneninformaton_nach_art-13_14_ds-gvo.pdf

Darmstadt, 27. Mai 2025

Regierungspräsidium Darmstadt
Dezernat III 33.1
RPDA - Dez. III 33.1-66 d 30.02/1-2023

Insolvenzen nehmen stark zu

WIESBADEN Im ersten Quartal 2025 hat es in Hessen 494 Insolvenzen von Unternehmen gegeben. Damit stieg ihre Anzahl nach Angaben des Hessischen Statistischen Landesamts um gut 38 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Knapp ein Fünftel der Insolvenzen verzeichnete mit 92 beantragten Verfahren das Baugewerbe. Die Anzahl der Anträge auf Verbraucherinsolvenzen lag in den ersten drei Monaten dieses Jahres insgesamt bei 1260. Sie stieg damit um rund 14 Prozent gegenüber dem ersten Quartal 2024.

Der Hessische Industrie- und Handelskammertag sieht in der zunehmenden

Zahl von Insolvenzen im Baugewerbe „eine dringliche Mahnung“, wie HHIK-Vizepräsident Ulrich Caspar sagte. Er fordert: „Wir brauchen jetzt Tempo bei der Entlastung der Wirtschaft.“

Die Landesregierung habe das glücklicherweise für die Baubranche erkannt, und eine Novellierung der Hessischen Bauordnung sei bereits in Arbeit. Ein entsprechender Entwurf müsse jetzt schnell umgesetzt werden. „Vereinfachtes Bauen, schnellere Genehmigungsverfahren und weniger Bürokratie sind entscheidend, um Betriebe zu entlasten, Investitionen anzureizen und Arbeitsplätze zu sichern“, so Caspar. Es seien aber noch weitere Schritte für ein zweites Baupaket notwendig, das zum Ziel habe, das Bauen auch durch Vereinfachungen bei den technischen Bestimmungen preiswerter zu machen. cp.

Seltener vor das Arbeitsgericht

WIESBADEN Vor den hessischen Arbeitsgerichten wird seltener verhandelt. 2024 gab es in Hessen 27.114 Verfahren. Das sind 44 Prozent weniger als zehn Jahre zuvor. 2004 wurden 70.719 Verfahren vor hessischen Arbeitsgerichten abgeschlossen. Im Vergleich zu 2023 melden die Gerichte jedoch einen Anstieg um knapp 900 Fälle. Die Mehrheit der Verfahren, rund 60 Prozent, endete im Jahr 2024 mit einem Vergleich. Bei rund 15 Prozent der Verfahren wurde die Klage zurückgenommen. Kündigungen waren der häufigste Klagegrund. cp.