



Verdrehte Welt
Im Schwarzwald
sollen drei neue
Windräder gebaut
werden. Die Gemeinde
ist dafür, die Bürger
auch, nur ein
Unternehmer stellt
sich quer – mit einer
zweifelhaften
Begründung

Aus Ettenheim **Benno Stieber**

Erst mit dem Auto einige Kilometer über Schotter und Splitt durch den Wald, danach mindestens 150 Stufen auf den luftigen Aussichtsturm. Dann hat man das ganze Problem im Blick. Im Osten drehen sich drei der fünf Windräder des Regiowindparks. Nördlich davon sollten eigentlich bald drei neue Windräder stehen – größer, effektiver und noch weiter weg von der Gemeinde. Doch um die gibt es Streit. Woher der kommt, sieht man auch hier oben: tief im Westen in der Rheinebene, vom Flughafen Lahr mit seiner Startbahn.

„Flugzeuge kann ich Ihnen leider nicht bieten“, sagt Jörg Bold, ein Mann Mitte 50, während er an diesem heißen Sommertag vom Ausläufer des Schwarzwalds über die Rheinebene blickt. Der Himmel ist leer. Dabei soll der Flugverkehr da unten der Grund sein, dass auf dem Schnürbuck, einem Hügel am Randes des Schwarzwalds, keine neuen Windräder gebaut werden sollen. Mit ihren 246 Metern seien sie zu hoch, die Flugzeuge müssten im steileren Winkel aufsteigen, zu gefährlich für vollbepackte Frachtflugzeuge.

Jörg Bold ist Geschäftsführer der örtlichen Windparkgenossenschaft. Er lacht über den Einwand des Flughafens, denn alle Experten, die er gefragt hat, sagen das Gegenteil. Der Bürgermeister von Ettenheim, Bruno Metz, habe es einmal so zusammengefasst: Es könne nur ein Problem geben, wenn ein Jumbojet auf dieser Route einen Triebwerksschaden hätte und sich Pilot und Fluglotse zugleich im Tiefschlaf befinden. Nicht sehr wahrscheinlich. Trotzdem geht es erst mal nicht weiter mit dem Windradbau.

Ettenheim, gleich neben der A5 zwischen Freudenstadt und Offenburg gelegen, ist ein Städtchen mit 13.000 Einwohnern und Barockaltstadt. Hier tobte seit vergangenem Herbst ein Streit um Windräder, allerdings mit neu verteilten Rollen. Es ist keine Bürgerinitiative, die sich querstellt, sondern ein bekannter Unternehmer aus dem Schwarzwald. Einer, der sich sonst gerne beklagt, wenn seine Projekte durch Bürgereinsprüche und Bürokratie behindert werden: Martin Herrenknecht, 80 Jahre alt, Gründer und Vorstandsvorsitzender der Herrenknecht AG, einem Entwickler und Hersteller von Tunnelbohrmaschinen. Herrenknecht gehört der Flughafen Lahr. Und er ist, daraus macht er keinen Hehl, ein bekennender Gegner von Windkraft im Schwarzwald. Womöglich auch aus eigenem geschäftlichem Interesse.

Den Bürgermeister von Ettenheim, Bruno Metz, CDU, der erneuerbare Energien am Ort zu seinem Projekt gemacht hat, kostet die Querköpfigkeit seines Parteifreunds Herrenknecht den letzten Nerv.

Die Schattenschlag- und Lautstärke-Debatten mit den Bürgern haben sie in Ettenheim längst hinter sich gelassen. Als zur Jahrtausendwende die ersten Räder im Regio-Windpark Ettenheim aufgestellt werden sollten, gab es mal eine Bürgerinitiative, die sich Sorgen wegen des Schalls machte. Aber, erinnert sich Jörg Bold, Geschäftsführer der Ettenheimer Bürgerenergie, nachdem man den Kritikern die Chance gegeben habe, an jeder gewünschten Stelle im Ort den Schall zu messen, habe sich der Protest schnell aufgelöst.

Als jetzt nach 20 Jahren die fünf Windräder der ersten Generation auf dem Schnürbuck ersetzt werden sollen, kommt keine Kritik aus der Bevölkerung. Was sicher auch daran liegt, dass alle Bürger Gelegenheit hatten, sich über die Genossenschaft am Ertrag der Windräder finanziell zu beteiligen. Aus fünf sollen nun drei Windräder werden, höher und effizienter. 29 Millionen Kilowattstunden sollen sie bringen, mehr als die alten fünf. Außerdem werden sie einen Kilometer weiter entfernt von der nächsten Ansiedlung stehen. Alle waren zufrieden.

Dann kam im September der Einspruch vom Flughafen: Nicht alle Flugzeuge könnten in einem steileren Winkel den Schnürbuck überfliegen, der durch die neuen Windräder notwendig sei. Deshalb stelle der Windpark eine wirtschaftliche Beeinträchtigung dar. Auf Grundlage dieser Stellungnahme verweigerte die Deutsche Flugsicherung die Zustimmung zum Windradbau.

Aber stimmt das wirklich?

Die Windradbetreiber haben in einem Gutachten des renommierten Berliner Fachbüros Airsight die Flugdaten des Lahrer Flughafens der Deutschen Flugsicherung aus vier Jahren ausgewertet. Von den über 2.500 Flugbewegungen am Lahrer Flughafen in den letzten vier Jahren haben gerade mal drei die Route über den Schnürbuck genommen. Diese drei Maschinen müssten nach dem Bau der Windräder die Ostroute in einem steileren Winkel als bisher vorgeschrieben nehmen. Die Pointe: Das tun sie nach Daten der Deutschen Flugsicherung sowieso schon und alle modernen Maschinen sind dazu in der Lage.

Die Flughafenleitung will sich zunächst nicht äußern. Wolfgang Pieves, der Leiter des Flugbetriebs, sagt am Telefon, im Gegensatz zu den Windradbetreibern wolle er die Debatte nicht öffentlich führen. Im Hintergrund knackt ein Funkgerät. Später schickt Pieves eine schriftliche Stellungnahme: Die Antragsteller hätten beim Genehmigungsverfahren „die Beeinträchtigung des Flugbetriebs schlicht übersehen“. „Dass nun erheblicher Druck auf den Flugplatz ausgeübt wird, er möge seine genehmigte Nutzung einschränken, ist wenig erfreulich und nicht fair.“ Das Projekt als solches lehne man nicht ab, heißt es in der Stellungnahme, aber es sei so nicht genehmigungsfähig, weil es mit der Flugsicherheit nicht vereinbar sei.

Ettenheims Bürgermeister Bruno Metz (CDU) und Windradaktivist Jörg Bold
Foto: Stefan Pangritz



Zwei Maschinen pro Tag starten von dem kleinen Regionalflughafen Lahr
Foto: Stefan Pangritz



Unternehmer Martin Herrenknecht verkauft Tunnelbohrmaschinen und besitzt den Flughafen Lahr
Foto: REA/laif



Nun ist der Flughafen Lahr in den vergangenen Jahren nicht gerade als Drehkreuz des Luftverkehrs bekannt geworden. Er wirbt mit einem wahren Feuerwerk an Wortspielen. „Lahr is in the air“ steht auf dem ausgebleichten Transparent der verwaisten Abflughalle. Im roten Logo führt der Lahr-Airport den Namen „STARTLAHR“.

Er ist eine Hinterlassenschaft der kanadischen Streitkräfte, mit einer Landebahn, auf der alle möglichen Flugzeugtypen bis hin zum Jumbojet starten können. Zwei Maschinen starten hier im Schnitt jeden Tag, Privatjets, manchmal Frachtmaschinen der umliegenden Unternehmen. Vor allem Martin Herrenknecht, der Besitzer des Flughafens, nutzt Lahr airport, um mit seinem Privaten schnell zu den Baustellen überall auf der Welt zu gelangen. Eben ein Regionalflughafen, den es vor allem gibt, weil er fehlen würde, wenn man ihn gelegentlich mal braucht. Wenn der Papst nach Freiburg kommt, zum Beispiel. Früher gab es mal regelmäßige Charterflüge aus europäischen Hauptstädten zum Europapark, aber davon sind zwei Jahre nach der Pandemie nur noch die Werbefelder übrig. Der Flughafen ist ein Plus für die Region, aber über all die Jahre ist es nicht gelungen, ihn profitabel zu betreiben. 2013 waren alle froh, als der Unternehmer Herrenknecht bereit war, den Flughafen zu retten.

Jetzt ist man darüber nicht mehr ganz so glücklich. „Herrenknecht missbraucht sein Amt als Geschäftsführer, um seine private Meinung durchzusetzen“, glaubt Jörg Bold, der Geschäftsführer der Bürgergenossenschaft. Dafür gibt es ein paar Indizien. Aus seiner Ablehnung von Windrädern vor seiner Haustür macht Herrenknecht schon seit Jahren keinen Hehl. In einer großen Anzeige in der örtlichen Zeitung machte er 2017 unter der Überschrift „Stoppt den Windrad-Wahnsinn im Schwarzwald“ seiner Sorge Luft, bald sähe man „vor lauter Windrädern den Wald nicht mehr“. An der Küste mache das durchaus Sinn, aber auf den Hügeln des Schwarzwalds stünden sie meistens still, schreibt der Unternehmer. Das ist eine mehr als anfechtbare Einschätzung, der auch der Windatlas des Landes widerspricht. Herrenknecht vertritt sie trotzdem weiter, zuletzt in einer Wortmeldung auf dem CDU-Parteitagen im Januar letzten Jahres.

Auch Martin Herrenknecht will sich nicht öffentlich äußern, droht aber jedem, der ihn pauschal als Windkraftgegner bezeichnet, mit rechtlichen Folgen. Der kernige Unternehmer aus Lahr-Schwanau ist es gewohnt, dass er bekommt, was er will. Vor wenigen Wochen hat er seinen 80. Geburtstag gefeiert. Helene Fischer war Stargast und tief in der Nacht gab es ein großes Feuerwerk, was viele Bürger um den Nachtschlaf gebracht hat.

Herrenknecht war's offenbar egal. Er ist ein Self-made-Unternehmer, der sein heute milliarden-schweres Unternehmen mit 20.000 Mark Kredit von seiner Mutter gestartet hat. Heute bohren Herrenknechts Tunnel-Vortriebsmaschinen in aller Welt, den Gotthard-Basistunnel und die Is-

tanbuler U-Bahn unter dem Bosphorus und bis Anfang des Jahres auch so manches Projekt in Russland. Hilfreich war dabei immer Herrenknechts Nähe zur Politik. Nach dem ehemaligen baden-württembergischen Ministerpräsidenten Lothar Späth war Gerhard Schröder bis vor Kurzem Aufsichtsratschef. Im März gab er das Amt, wie Herrenknecht kürzlich erzählte, unter Tränen zurück, wegen seiner Nähe zu Putin. Jetzt sitzt der ehemalige Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) dem Aufsichtsrat des milliarden-schweren Unternehmens vor.

Man kann sagen, Herrenknecht ist ein bisschen wie seine Bohrmaschinen: Er geht gern mal mit dem Kopf durch die Wand. Vor Jahren wollte er dem direkt gewählten CDU-Bundestagsabgeordneten den Wahlkreis abnehmen. Am Ende ist ihm das zwar nicht gelungen, in seiner Partei, die Kampfkandidaturen nicht gewohnt ist, sorgte er damit aber für Aufregung. Als er einen kleinen Abwassertunnel in seiner Gemeinde nicht bohren durfte, ließ er ein riesiges Transparent an seinem Werk anbringen. „Herrenknecht bohrt in aller Welt, nur nicht in Schwanau“.

Der Glaube, Windkraft gehöre an die Küste, mag auch unternehmerischem Kalkül folgen. Denn die

„Herrenknecht missbraucht sein Amt, um seine private Meinung durchzusetzen“

Jörg Bold, Mitglied der Bürgergenossenschaft

Landes widerspricht. Herrenknecht vertritt sie trotzdem weiter, zuletzt in einer Wortmeldung auf dem CDU-Parteitagen im Januar letzten Jahres. Auch Martin Herrenknecht will sich nicht öffentlich äußern, droht aber jedem, der ihn pauschal als Windkraftgegner bezeichnet, mit rechtlichen Folgen. Der kernige Unternehmer aus Lahr-Schwanau ist es gewohnt, dass er bekommt, was er will. Vor wenigen Wochen hat er seinen 80. Geburtstag gefeiert. Helene Fischer war Stargast und tief in der Nacht gab es ein großes Feuerwerk, was viele Bürger um den Nachtschlaf gebracht hat. Herrenknecht war's offenbar egal. Er ist ein Self-made-Unternehmer, der sein heute milliarden-schweres Unternehmen mit 20.000 Mark Kredit von seiner Mutter gestartet hat. Heute bohren Herrenknechts Tunnel-Vortriebsmaschinen in aller Welt, den Gotthard-Basistunnel und die Is-

tanbuler U-Bahn unter dem Bosphorus und bis Anfang des Jahres auch so manches Projekt in Russland. Hilfreich war dabei immer Herrenknechts Nähe zur Politik. Nach dem ehemaligen baden-württembergischen Ministerpräsidenten Lothar Späth war Gerhard Schröder bis vor Kurzem Aufsichtsratschef. Im März gab er das Amt, wie Herrenknecht kürzlich erzählte, unter Tränen zurück, wegen seiner Nähe zu Putin. Jetzt sitzt der ehemalige Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) dem Aufsichtsrat des milliarden-schweren Unternehmens vor.

Man kann sagen, Herrenknecht ist ein bisschen wie seine Bohrmaschinen: Er geht gern mal mit dem Kopf durch die Wand. Vor Jahren wollte er dem direkt gewählten CDU-Bundestagsabgeordneten den Wahlkreis abnehmen. Am Ende ist ihm das zwar nicht gelungen, in seiner Partei, die Kampfkandidaturen nicht gewohnt ist, sorgte er damit aber für Aufregung. Als er einen kleinen Abwassertunnel in seiner Gemeinde nicht bohren durfte, ließ er ein riesiges Transparent an seinem Werk anbringen. „Herrenknecht bohrt in aller Welt, nur nicht in Schwanau“.

Stromtrassen von der Nordsee Südklink und Südostlink werden teilweise unterirdisch verlegt. Die Tunnel dafür werden heute schon von – na wem wohl? – Herrenknecht gebohrt. Und so befeuert er die alte, eigentlich längst überwunden geglaubte Debatte darüber, ob die Stromversorgung der Zukunft weiter in Großkraftwerken oder eher dezentral in kleinen Einheiten erfolgen soll.

Bürgermeister Bruno Metz ist da klar für das Sowohl-als-auch. Metz sitzt in seinem historischen Rathaus an einem langen Konferenztisch und schüttelt den Kopf. Er kennt den Parteifreund Herrenknecht seit Jahren, sie sind per Du. Aber bei der Windkraft trennen sie nun wirklich Welten. Windkraft im Schwarzwald soll sich nicht lohnen? Bis zu 29 Millionen Kilowattstunden sollen die neuen Windräder im Jahr bringen. Das ist die Hälfte des gesamten Stromverbrauchs seiner Gemeinde. „Diese Strommenge kann ich doch nicht einfach liegen lassen“, sagt Metz. Dass es für die Energiewende trotzdem große Anlagen On- und Offshore braucht, braucht dem Bürgermeister, der vor seiner langen Amtszeit im baden-württembergischen Umweltministerium gearbeitet hat, keiner zu erklären.

Was Energiegewinnung angeht, kann man wahrscheinlich nicht viel grüner sein als der CDU-Mann. Ganz am Anfang seiner Zeit als Bürgermeister, 1997, startete er ein Fernwärme-Projekt, ein Biomassekraftwerk scheiterte am Widerstand der Bürger. Die hatten Angst vor giftigen Abgasen und einer hässlichen Anlage. Damals habe er gelernt, dass man mit Fakten keine Chance gegen Emotionen habe, sagt Metz. Später lotete er die Chancen für Geothermie aus, was dann aber an den geologischen Gegebenheiten scheiterte.

Metz ist, was erneuerbare Energien angeht, also im besten Sinne technologieoffen. 1997 hatte ihn bereits der Freiburger Windkraftunternehmer Andreas Markowski angesprochen, dass da auf dem Grund seiner Gemeinde günstige Windkraftstandorte lägen. Metz setzte sich dafür ein, unterstützte die örtliche Bürgergenossenschaft, die fünf Windräder wurden gebaut. Jetzt, bei der Erneuerung der Anlage, sprach sich der Gemeinderat einstimmig für die drei neuen „Windrädle“ aus. Aber gegen den Einspruch der Flughafenbetreiber sind auch sie erst mal machtlos.

So viel politische Einigkeit bei erneuerbaren Energien wie in Ettenheim würde sich Winfried Kretschmann andernorts wünschen. Jährlich 100 neue Windräder hat die Landesregierung in dieser Legislaturperiode versprochen, in diesem Jahr gingen bisher gerade einmal fünf ans Netz.

Baden-Württemberg ist bei Windkraft eines der Schlusslichter unter den Ländern, und das trotz grünem Ministerpräsidenten. Wenn man Kretschmann auf die bescheidenen Fortschritte anspricht, setzt er seine Leichenbittermiene auf: „Es schmerzt, dass wir nicht erfolgreicher waren“, sagt er dann. Schuld daran sei die letzte Bundesregierung, die die Ausschreibungs- und Vergütungsregelungen für Windparks so geändert habe, dass kleine Anlagen, wie sie im Süden üblich sind, gegenüber den großen im Norden ins Hintertreffen gerieten.

Und dann die Bürokratie. Kretschmann hat eine Taskforce eingesetzt, die die bürokratischen Hürden abbauen soll. Da müsse er sich dann immer anhören, was alles nicht möglich sei. Immerhin hat Grün-Schwarz mit den Stimmen der SPD jetzt ein Gesetz verabschiedet, das Einsprüche gegen Windradprojekte einschränkt. Künftig bleibt Gegnern nur noch der Klageweg. Beim Verwaltungsgericht Mannheim soll dafür ein eigener Fachsenat eingerichtet werden.

Zum eher seltenen Fall, dass ein einzelner Unternehmer das Verfahren gegen den vereinten Bürgerwillen verzögert, hat sich Kretschmann bisher nicht geäußert. Als in Ettenheim die Ablehnung der Deutschen Flugsicherung auf dem Tisch lag, das Regierungspräsidium als ausführende Behörde den schwarzen Peter dem Landratsamt zugeschoben hatte und der Flughafen die Terminplanung für Verhandlungen immer weiter in die Länge zog, hat Metz einen Brief an den grünen Regierungschef geschrieben. Es kam zwar eine Antwort, aber das sei „reiner Kanzlei-Trost“ gewesen, sagt Metz erbost. Also nichtssagende Juristenformulierungen, die beruhigen sollen, aber nichts verändern. Einer wie Lothar Späth hatte mal zum Hörer gegriffen und Herrenknecht klargemacht, dass er sich bewegen muss. Schließlich ist so ein Unternehmer auch auf die Unterstützung des Landes angewiesen. „Aber das ist nicht der Stil von Kretschmann“, sagt Metz bedauernd.

Immerhin, seit Anfang August gibt es Anzeichen, dass Bewegung in die Sache kommt. Die Deutsche Flugsicherung empfiehlt nun, die Parteien sollten für eine einvernehmliche Lösung ins Gespräch kommen. Wenn das schnell geht, könnten sich die Windräder doch ab 2024 drehen. Doch der Flughafen-Chef Pieves lässt in seiner Stellungnahme gleich wieder die Luft aus der Hoffnung: Vor einer Lösung sei sorgfältig zu prüfen, ob diese Einschränkungen akzeptabel sind oder welche Möglichkeiten es gibt, diese Einschränkungen geringer zu halten. „Diese Prüfung führen wir gerade durch.“ Wann sie voraussichtlich beendet sein wird, sagt er nicht.