

SPD

Schlappe für Münte

Franz Müntefering bringt erneut die SPD-Spitze gegen sich auf: Der Vizekanzler und Arbeitsminister hat schon wieder versucht, seinen Getreuen Kajo Wasserhövel zu befördern. Für einen frei werdenden Posten im ZDF-Fernsehrat schlug Müntefering in der Runde der SPD-Minister vor der Kabinettsitzung am vergangenen Mittwoch seinen Staatssekretär Wasserhövel vor. Daraufhin meldeten verschiedene SPD-Hierarchen, vor allem Fraktionschef Peter Struck, Bedenken an. Schließlich wurde Entwicklungsministerin Heidemarie Wiecek-Zeul als künftige ZDF-Aufseherin benannt. Die vom SPD-Vorstand abgelehnte Kandidatur Wasserhövels als SPD-Generalsekretär hatte im vergangenen Herbst zum Rücktritt Münteferings vom SPD-Parteivorsitz geführt.



Müntefering, Wasserhövel



DIETHE ENDOCHER / AP

Luftmessstation (in München)

UMWELTSCHUTZ

Regierung plant Feinstaub-Plakette

Deutsche Großstädte werden es zukünftig einfacher haben, bei zu hohen Feinstaub-Belastungen in der Luft Fahrverbote und -beschränkungen umzusetzen. Eine neue „Kennzeichnungsverordnung“ für Kraftfahrzeuge aus dem Hause von Umweltminister Sigmar Gabriel (SPD) sieht vor, dass künftig alle Fahrzeuge in fünf unterschiedliche Schadstoffgruppen eingeteilt werden, die durch Plaketten ausweisbar sein sollen. Bei erhöhter Feinstaub-Belastung müssen die Städte so keine generellen Fahrverbote verhängen, sondern können Ausnahmen für besonders schadstoffarme Autos zulassen. Eine generelle Plaketten-Pflicht soll es indes nicht geben. Wer bei Feinstaub-Alarm freie Fahrt haben möchte, muss eine entsprechende Plakette zuvor beantragen. Die neue Verordnung soll möglichst noch in dieser Woche vom Bundeskabinett verabschiedet werden und nach der Zustimmung des Bundesrats umgehend in Kraft treten.

AIRBUS

Vermeidbare Risse?

Eine am 15. April 2002 ergangene Anweisung zur Anwendung von Design-Faktoren („Application of Design Factors“) des A380-Chefingenieurs Robert Lafontan steht möglicherweise in direktem Zusammenhang mit den Rissbildungen in den Tragflächen des Superjumbos. Angesichts „gravierender Gewichtsprobleme“ des Großraumflugzeugs hatte Lafontan verfügt, auch bei den Tragflächen Einsparungen zu erbringen. Im Bereich der Außenhaut („wing skin“) und der inneren Flügelstrukturen („wing ribs“), so die Lafontan-Vorgabe, seien bestimmte Werte für das Tragflächendesign um ein Prozent

zu reduzieren. Das führte möglicherweise zu einer Schwächung der Flügelstruktur. Als sich am Dienstag vergangener Woche bei hoher Biegebelastung



AIRBUS

in den rund 80 Meter weit ausladenden Flächen bildeten, verfehlten die Airbus-Ingenieure ihr angestrebtes Ziel nur knapp. Wie bei Passagierjets üblich, sollte die Tragfläche dem Ein-einhalbfachen der für einen Flug normalen Belastung widerstehen. Die Flügel rissen knapp unterhalb der 1,5-Marke beim 1,45-fachen der Maximallast. Damit, so das Unternehmen, sei der „ultimative Lastwert“ nahezu erreicht worden. Airbus „bestreitet“, so ein Sprecher, dass es „einen direkten Zusammenhang“ zwischen den Lafontan-Anweisungen und den nun aufgetretenen Lastrissen gibt.

A380-Testanlage (in Toulouse)