

SCHUTZGEMEINSCHAFT FILDER e.V.

An die Medien

Vorsitzender der SG Filder:

Steffen Siegel
Panoramastraße 64/1
73 765 Neuhausen
Tel. 07158/5850

Öffentlichkeitsarbeit:

Gabi Visintin
Albrecht-Altendorferweg 4
70794 Filderstadt
Fax: 0711/777 88 56
Handy: 0179/2050 449

Filderstadt, den 18.4.08

Ausstieg aus den Startbahnplänen?

Schutzgemeinschaft Filder fordert rasch Klarheit

Die Schutzgemeinschaft Filder zeigt sich erfreut darüber, dass die mächtige Demonstration am letzten Samstag mit über 15000 Demonstranten, - und vielen hundert tausend Sympathisanten – zu Reaktionen in der Landespolitik geführt hat und dass Bewegung in die Diskussion um eine zweite Startbahn gekommen ist.

Obwohl das von der Landesregierung in Aussicht gestellte Gutachten nun eine andere Fragestellung bearbeiten soll, nämlich: Welche Alternativen zu einer zweiten Startbahn gibt es? - ist die Schutzgemeinschaft Filder sehr zurückhaltend mit der Bewertung dieser neuen Situation.

Ohne einen definitiven Beschluss der Landesregierung, sei weiterhin alles offen.

Für die Schutzgemeinschaft stellen sich sehr viele Fragen:

Warum lässt unter diesen Voraussetzungen MP Oettinger das Gutachten nicht ganz fallen sondern spricht nach wie vor davon, dass eine zweite Startbahn eine „letzte Option“ darstellt?

Warum ist im Moment nie die Rede davon, dass die Vorverlegung des morgendlichen Startbeginns auf 5 Uhr endgültig vom Tisch ist ?

Warum bringt MP Oettinger eine Aufteilung des Flugverkehrs in Touristikflüge nach Söllingen und Geschäftsverkehr nach Stuttgart ins Gespräch?

Dies ist rechtlich und auch inhaltlich problematisch. Sind z.B. Städteflüge wie nach Berlin oder Hamburg oder Krakau... touristisch oder geschäftlich ?

Was würde dann, wenn Stuttgart tatsächlich nur noch Geschäftsverkehr abwickeln würde mit den frei werdenden Zeitfenstern (Slots) geschehen?

Kämen sie der gebeutelten Filderbevölkerung in Form von Ruhezeiten zugute ?

Warum eröffnet der Flughafen gerade jetzt die Diskussion um Interkontinentalflüge ?
Diese sind laut Ministerratsbeschluss 1979 und laut Planfeststellungsbeschluss 1987, der später noch gerichtlich bestätigt wurde, ausdrücklich nicht vorgesehen
(Ministerratsbeschluss (PM nr.693/79): „Stuttgart bleibt ein Mittelstreckenflughafen mit einer Reichweite von 3000 km und wird nicht zum Interkontinentalflughafen ausgebaut. Damit sind frühere Pläne, die Startbahn für den Interkontinentalverkehr auszubauen oder eine zweite Start- und Landebahn anzulegen endgültig vom Tisch“).

Warum setzt sich MP Oettinger trotzdem gerade dieser Tage in Berlin ausdrücklich für Landerechte der arabischen Fluglinien in Stuttgart ein?

Warum startet der Flughafen trotzdem gerade jetzt (mit Datum 7.4.2008) eine Umfrage (liegt in der Anlage bei!) bei Firmen in weitem Umkreis, um herauszubekommen, ob die Firmen Interesse haben an Direkt- oder sogar Nonstopflügen nach USA, Kanada, Mittel- und Südamerika, China, Indischer Subkontinent, Asien und Mittlerer Osten, also alles Langstreckenflüge ?

Bei Fragestellungen wie: „Sollte eine Nonstop Verbindung... von Stuttgart aus angeboten werden, wie wahrscheinlich ist es, dass Sie diese neue Verbindung gegenüber der ehemaligen Umsteige Verbindung wählen?“ ist ja wohl das erwünschte Ergebnis vorprogrammiert.

Bisher gibt es nur einen einzigen regelmäßigen Interkontinentalflug, nämlich den von Delta Airlines in die USA und dieser untersteht dem Risiko, dass bei extremen Bedingungen, wie bei hoher Temperatur und voller Besetzung nicht vollgetankt werden kann und dass damit eine Zwischenlandung notwendig wird.

Die Schutzgemeinschaft Filder befürchtet, dass über diese Argumentationsschiene womöglich die Diskussion um eine Verlängerung der bestehenden Bahn wieder ausgegraben wird.

Nachdem die Wachstumsraten dieses Jahr (9,4% Rückgang der Flugbewegungen im März gegenüber dem Vorjahr) ausgeblieben sind und man damit rechnen muss, dass die vom Flughafen prognostizierten Zahlen nie und nimmer eintreten werden, will man diese zurückgehende Nachfrage gegen alle Festschreibungen durch interkontinentale Verbindungen auffüllen und dies mit Billigung, ja Unterstützung durch MP Oettinger.

Was wir dagegen dringend brauchen, ist eine deutliche Belastung der Billigfliegerei.

Die Schutzgemeinschaft Filder will sich mit einer Verteilung der Flugbewegungen auf andere Flughäfen nicht zufrieden geben: Dies könne, angesichts der immer brisanteren Klimaentwicklung, nur dann ernsthaft angedacht werden, wenn es nicht zu noch mehr Flugbewegungen führt.

Langfristig muss es um Vermeidung gehen!

Dies bedeutet auch einen Verzicht auf die Westerweiterung

Man hält den Flughafen nur aus, wenn man genügend schlafen, vor allem durchschlafen kann. Das bedeutet auch, dass der Nachtflugbetrieb nicht weiter ausgedehnt werden darf.

Ja, die Schutzgemeinschaft Filder fordert ein striktes Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr, wie es auch im Lärminderungsplan Filder steht, das das Umweltministerium im Jahr 2000 in Auftrag gegeben hat.

Die neue Situation wirft für die Schutzgemeinschaft Filder viel mehr Fragen auf als die Politik zu lösen vorgibt.