

Kommunaler **A**rbeitskreis **F**ilder

KAF · Postfach 1120 · 73747 Ostfildern

Pressemitteilung

Vorsitzender

BM Ingo Hacker
Rathaus Neuhausen
Schloßplatz 1
73765 Neuhausen a. d. F.
Tel.: 07158/17 00 - 32

Geschäftsführung

BM Rainer Lechner
Rathaus Nellingen
Klosterhof 12
73760 Ostfildern
Tel.: 0711/34 04 – 225

26.11.2007

Stellungnahme des Kommunalen Arbeitskreises Filder (KAF) zu den Ausbauvorstellungen der Flughafen Stuttgart GmbH: Maximal-Forderungen ohne Gesamtbewertung der Betroffenheit

Der Kommunale Arbeitskreis Filder (KAF) sieht in dem von der Flughafen Stuttgart GmbH vorgelegten Argumentationspapier weder eine Begründung für den Bau einer zweiten Start- und Landebahn noch für eine Reduzierung der Nachtflugbeschränkung. Im Einzelnen erklärt der KAF dazu:

1. Wenn Prof. Fundel „keine Alternative“ zu dem vorgeschlagenen Bau einer zweiten Start- und Landebahn sowie einer Verkürzung der Nachtflugbeschränkungen sieht, blickt er eben nur durch die betriebswirtschaftliche Brille als Stuttgarter Flughafen-Geschäftsführer. Alternative Berechnungen und Analysen ließ er deshalb weder bei der Bedarfsplanung für den Luftverkehr insgesamt noch im Sinne gesplitteter Kapazitäten im Land Baden-Württemberg untersuchen. Ebenso wenig wurde die Gesamtbelastung des Filderraums und seiner rund 200.000 Bewohner durch eine 2. Start- und Landbahn gutachterlich untersucht und gewichtet.
2. Die Sichtweise der Flughafen-Geschäftsführung kann sicher nicht die Sichtweise des Haupteigentümers Land Baden-Württemberg sein. Die Landesregierung ist

verpflichtet abzuwägen, ob den Menschen auf den Fildern diese zusätzlichen Belastungen überhaupt noch zugemutet werden können. Selbst nach den Worten der Landesregierung ist der Filder-Raum bereits heute die am stärksten mit Lärm belastete Region Baden-Württembergs. Eine weitere Verschärfung durch politisch steuerbare Faktoren ist für uns undenkbar. Es geht um die Lebensqualität und Gesundheit von mehr als 200.000 Menschen.

3. In keiner der Untersuchungen, die der Flughafen in seinem Argumentationskatalog zusammengestellt hat, ist auch nur an einer Stelle ein volkswirtschaftlicher Nutzen für die Ausbaupläne nachgewiesen. Schon bei der Grundvoraussetzung für das gesamte Rechenwerk, dem künftigen Bedarf, geht die Flughafen GmbH nicht von einem neutralen Gutachten aus, sondern von einem Master-Plan der „Initiative Luftverkehr für Deutschland“, dem Zusammenschluss der nationalen Luftverkehrslobby.
4. Als Einzelunternehmen ist die Flughafen Stuttgart GmbH vielleicht nicht verpflichtet, die Aufteilung des Luftverkehrs in Baden-Württemberg auf verschiedene Standorte nach volkswirtschaftlichen, regionalen und ökologischen Gesichtspunkten zu untersuchen. Wir fordern dies aber von der Landesregierung, die endlich ein Gesamtkonzept für den Luftverkehr im Land Baden-Württemberg erstellen muss, bevor an einem Standort über 600 Millionen Euro investiert werden sollen.
5. Die Stellung der Wirtschaft in Baden-Württemberg als „Exportweltmeister“ hängt nicht vom Ausbau des Flughafens ab. Diese starke Stellung unserer Unternehmen wurde mit einem einbahnigen Flughafen, der kleinen Killesberg-Messe und einem Kopfbahnhof in Stuttgart erreicht und bis heute gehalten.
6. Völlig unbegründet werden Geschäftsreisende als Argument herangezogen, wenn es um die angebliche Notwendigkeit früherer Startmöglichkeiten am Morgen geht. Die europäischen Metropolen können in rund zwei Flugstunden von Stuttgart aus erreicht werden. Geschäftsreisende werden deshalb nicht schon um 5 Uhr in Stuttgart abfliegen wollen. Wenn es heute zu Engpässen in der Morgenstunde kommt, tragen sicher auch die Billigflieger mit dazu bei, dass keine freien Slots in dieser Zeit mehr vorhanden sind. Hier ist zu hinterfragen, ob in dieser Spitzenstunde mehre Flüge zu den gleichen Zielorten von unterschiedlichen Fluggesellschaften wie derzeit stattfinden müssen? Im Übrigen wird im Papier der Flughafen Stuttgart GmbH bestätigt, dass die geforderte Starterlaubnis zwischen 5 und 6 Uhr morgens vor allem für „touristische Luftverkehre“ notwendig sei.
7. Der Argumentationskatalog der Flughafen GmbH weist in vielen Teilen erhebliche Mängel auf. So gibt es keinerlei Aussage zu Umfang und Bewältigung des zusätzlichen Individualverkehrs, an dessen Grenzen die Filderregion durch die Ansiedlung der Neuen Messe ohnehin schon gestoßen ist. Das errechnete Horrorszenario bei der Zunahme des Fluglärms basiert zwar auf den Grenzwerten

des novellierten Fluglärmschutzgesetz 2007. Bei der Berechnung der Lärmschutzbereiche wurde aber die Entwurfsfassung von 1999 verwendet, da die angekündigte Rechtsverordnung der überarbeiteten Anleitung zur Berechnung der Lärmschutzbereiche noch nicht vorliegt. Absolutes Stiefkind des Flughafens ist die Ökologie: von 110 Seiten der „Studie“ wurden diesem Thema gerade einmal drei eingeräumt. Insbesondere fällt auf, dass den Prognosezahlen keine geänderten Rahmenbedingungen aufgrund der aktuellen Klimaschutzdiskussion und einer evtl. Besteuerung des Flugbenzins zu Grunde gelegt wurden.

Der KAF fordert die Landesregierung auf, im Hinblick auf die heute schon weit überdurchschnittliche Lärmbelastung des Filderraums eine ausgewogene Konzeption für den Luftverkehr in Baden-Württemberg vorzulegen und eine an den einseitigen wirtschaftlichen Interessen des Stuttgarter Flughafens orientierten Ausbauplanung zu verhindern.

Wir bitten alle Mandatsträger auf kommunaler, Landes- und Bundesebene, sich dafür einzusetzen, dass eine gerechte Abwägung zwischen den verschiedenen Interessen stattfindet. Wir wünschen uns, dass alle Bürgerinnen und Bürger auf den Fildern sich in Parteien und Initiativen gemeinsam gegen die rücksichtslosen Ausbaupläne zur Wehr zu setzen.