

# Alfred Bachofer Zur Sache: Der Flughafenausbau, ein unlösbarer Konflikt für den Lebensraum Filder

Die Flughafengesellschaft hat ihr seit langem angekündigtes Gutachten zum weiteren Ausbau des Stuttgarter Flughafens durch Bau einer zweiten Start- und Landebahn bzw. durch Einschränkung des Nachtflugverbots vorgelegt. Schon die Bezeichnung «Gutachten» ist unzutreffend, denn es werden im Wesentlichen die technische Machbarkeit, die zu erwartenden Lärmemissionen und die möglichen Fluggastzahlen aufgezeigt, eine Güterabwägung findet nicht statt. Die Geschäftsführung des Flughafens hat sich bei der Beauftragung in erster Linie an den wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens orientiert. Doch sind allein wirtschaftliche Ziele ausschlaggebend?

Auch eine rein betriebs- und volkswirtschaftliche Betrachtungsweise, soweit man diese als außen stehender Beobachter anstellen kann, wirft Fragen und große Zweifel auf. Rechnet man den geschätzten Investitionskosten am Flughafen (luft- und landseitig) von etwa 700 Mio. € den Aufwand für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Autobahn, B 27, S-Bahn, Stadtbahn usw.) auch nur teilweise hinzu, ist man von 1 Milliarde € nicht mehr weit entfernt. Im gegenwärtigen Zustand kann der Flughafen bis zu 14 Mio. Passagiere befördern, nach dem diskutierten Ausbau würden gerademal rund 17 Mio. erreicht. Kann man dafür 1 Milliarde € ausgeben, mit betriebs- und volkswirtschaftlichen Folgekosten von vielleicht mehr als 100 Mio. € pro Jahr?

Diese Rechnung mag sehr grob und vielleicht auch angreifbar sein. Mich beschäftigt jedoch viel stärker die Frage, ob nicht in der politischen Entscheidungsfindung von Landtag und Regierung ganz andere Maßstäbe gelten müssen. Der Filderraum hat auf Grund seiner Standortgunst in den letzten Jahrzehnten eine außergewöhnliche bauliche Entwicklung genommen, – Wohn- und Gewerbegebiete, Verkehrsinfrastruktur und jüngst der Messeneubau haben riesige Flächen der fruchtbaren Filderebene versiegelt. Dieser Raum zählt heute zu den am dichtesten besiedelten Gebieten in Baden-Württemberg, doch seine Böden gehören zu den wertvollsten in Europa.

Betrachtet man die Auswirkungen auf die schon jetzt eingeschränkte Landwirtschaft, auf das Kleinklima, die Grundwassererneuerung, die Wohnqualität und die Naherholung, dann wird deutlich, welcher hohen Preis die hier lebenden Menschen für den Wohlstand bezahlen müssen. Die Lärmkartierung des Landes weist die Filder als den am stärksten von Lärm betroffenen Raum aus. Flughafen und überlastete Straßen bedeuten Abgase und Feinstaub, Naherholung ist kaum noch möglich. Eine Einschränkung des Nachtflugverbots würde dies weiter verschärfen.

Irgendwann läuft jedes Fass über. Zur Ankündigung, dass schon über eine Erweiterung der neuen Messe nachgedacht wird, kommt nun die Forderung des Flughafens, weitere rund 200 ha Fläche zu beanspruchen. Natürlich wird nicht alles versiegelt, aber der Entzug trifft die Landwirtschaft ins Mark, die Frischlufterneuerung verschlechtert sich weiter und die zu erwartende Steigerung der Flugbewegungen mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen wird die Emissionen unvermeidbar erhöhen. Schätzungen gehen davon aus, dass bis zu 200 000 Menschen in den Landkreisen Esslingen, Böblingen und Rems-Murr von zusätzlichem Lärm betroffen sind, Gebiete, in denen schon heute die Lebensqualität stark beeinträchtigt ist. Die Teilraumuntersuchung *Filder* des Verbands Region Stuttgart zeigt anschaulich auf, welchen Restriktionen das Leben dort schon heute unterliegt und dass – wenn überhaupt – nur noch ganz wenige Potenziale zur baulichen Ausdehnung, die die Kommunen für ihre innere Entwicklung benötigen, vorhanden sind. Zur Glaubwürdigkeit des Abwehrkampfes der Filderstädte gehört es allerdings, dass sie sich in ihren Flächenausweisungen in Eigenverantwortung auf das absolut Notwendige beschränken.

Die Behauptung, die Wirtschaft könne auf einen Flughafenausbau nicht verzichten, hält der Nachprüfung nicht stand. Ein Gesamtkonzept für den Flugverkehr in Baden-Württemberg und in den angrenzenden Ländern wird Möglichkeiten zur teilweisen Verlagerung des Ferienflugverkehrs aufzeigen. Die Regionalflughäfen Sölingen, Lahr, Memmingen oder Friedrichshafen haben ausreichend Kapazitätsreserven und sind nicht in dem Maße fluglärmrelevant. Schnelle Fernzugverbindungen ersetzen Kurzflüge und binden die Großflughäfen München, Frankfurt oder Zürich günstig an.

Die Landespolitik hat in den vergangenen Jahren regelmäßig zum Ausdruck gebracht, dass es keine zweite Landebahn geben wird. Weil deren Auswirkungen unzumutbar wären, muss sie zu ihrem Wort stehen und den Bauwünschen und der Einschränkung des Nachtflugverbots ein klares «Nein» entgegensetzen. Auch die mit erfreulich nachdrücklichen Bekenntnissen versehenen Erklärungen der Landesregierung zum Stopp des Flächenverbrauchs werden zur Makulatur, wenn im Einzelfall jeweils davon abgerückt wird.

**Deshalb: Keine zweite Startbahn auf den Fildern!**

*Was meinen Sie zu diesem Thema?  
Teilen Sie uns Ihre Meinung mit!  
Auf dem Postweg oder: Fax (07 11) 2 39 42-44  
E-Mail: info@schwaebischer-heimatbund.de*