

Doppeltes Spiel mit Fluglärm

Beim eigenen Flughafen zeigt sich Baden-Württemberg weniger streng als bei Kloten

Der Stuttgarter Flughafen möchte wachsen. Die Regierung des Bundeslandes, selbst am Flughafen beteiligt, prüft die Projekte wohlwollend. Und misst mit anderen Ellen als beim Zürcher Konkurrenten.

Georg Fundel, Direktor des Flughafens Stuttgart, hat ein Problem. Nach einer rasanten Wachstumsphase – innerhalb von drei Jahren legte der Flugverkehr um 30 Prozent zu – platzt der Flughafen aus allen Nähten. Mit nur einer Piste liegt die maximale Kapazität bei rund 180000 Flugbewegungen. 2006 waren es bereits 166000. In der Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 8.30 Uhr erhalten die Fluggesellschaften bereits keine Landerechte mehr.

«Die Problematik hat uns bereits eingeholt. Mit einigen Maschinen sind auch die zugehörigen Arbeitsplätze abgewandert», sagte Fundel jüngst. Weil sie ihre Flugzeuge nicht mehr über Nacht in Stuttgart stationieren und am frühen Morgen rausfliegen konnten, seien Air Berlin und Tuifly abgewandert, sagt Flughafensprecher Volkmar Krämer.

Zweite Piste wird geprüft

Aus Sicht des Flughafens Stuttgart gibt es nur eine Lösung: Eine zweite Landebahn muss her. Sie hat deshalb eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die im Herbst vorliegen soll. Dabei wird auch eine Aufweichung der geltenden Nachtflugregelung geprüft. Heute sind in Stuttgart Starts bis 23 Uhr, verspätete Landungen bis 24 Uhr möglich. Betriebsbeginn ist um 6 Uhr. Postmaschinen und Propellerflugzeuge dürfen jedoch – im Unterschied zu Zürich – auch während der Nachtstunden starten und landen. Mit der Kapazitätserweiterung will man auch vermehrt Interkontinentalflüge nach Stuttgart holen. Dabei steht die Golfregion weit oben auf der Wunschliste. Stadt- und Landesregierung machen deswegen Druck beim Deutschen Bundesverkehrsministerium.

Das Bundesland Baden-Württemberg und seine Hauptstadt sind zu je 50 Prozent am Flughafen Stuttgart beteiligt. Im Aufsichtsrat sitzen der baden-württembergische Verkehrsminister Ulrich Müller und, als Vorsitzender, Innenminister Heribert Rech (beide CDU). Vertreter einer Regierung also, welche von Berlin mit Nachdruck verlangt, die Anflüge auf den Zürcher Flughafen über süddeutschem Gebiet auf maximal 80000 pro Jahr zu beschränken. Diese Forderung wurde vom Wirtschaftsminister des Bundeslandes beim letzten Treffen mit der Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer vor einigen Tagen nochmals unterstrichen.

Beim eigenen Landesflughafen legt man offenbar andere Massstäbe an. Ministerpräsident Günther Oettinger will sich bezüglich Flughafenausbau zwar noch nicht festlegen, hat aber bereits angekündigt, eine Studie zu den Auswirkungen einer zweiten Landebahn in Auftrag geben zu wollen. Eindeutig dagegen ausgesprochen hat sich bislang nur die Opposition.

«Lärmgesetz erlaubt mehr»

Aber auch unter den Anwohnern macht sich Widerstand breit. Eine Bürgerinitiative aus dem Südosten Stuttgarts sammelt Unterschriften gegen die zweite Piste. Und sie erhebt weitere Forderungen, die in Zürcher Ohren vertraut klingen: keine Zunahme der Flugbewegungen und «ein striktes Nachtflugverbot». Im vom Zürcher Fluglärm betroffenen Landkreis Waldshut profitieren die Bewohner heute von einer Sperre, die wochentags von 21 Uhr bis 7 Uhr dauert, am Wochenende von 20 Uhr bis 9 Uhr.

Dass die Stuttgarter Fluglärmgegner gleiches Recht einfordern könnten, macht dem Flughafen keine Sorgen. «Fordern ist das eine – Gesetzgebung das andere», sagt Volkmar Krämer. Und er stellt klar: «Das neue Lärmgesetz in Deutschland erlaubt weitaus mehr, als in Stuttgart passiert.» Und Stuttgart habe schon heute stärkere Nachtflugbeschränkungen als die meisten anderen deutschen Flughäfen.