



Pressemitteilung

Nr. 693/79

Anhang zur Anlage 1.2.1

Staatsministerium
Baden-Württemberg

7000 Stuttgart 1 · Richard-Wagner-Str. 15

Pressestelle
der Landesregierung

21. Dezember 1979 - sch

Telefon (07 11) 215 31
Telefon (07 11) 215 31
Telex 07 23 711/07 22 207

Landesregierung Baden-Württemberg hat entschieden:

Flughafen Stuttgart wird saniert - 1 380 - Meter - Lösung - !

Verzicht auf Neubau der Bundesstraße 312

Ministerpräsident Lothar Späth:

Sicherheit des Flugverkehrs, Schutz der Bevölkerung, Schonung
von Umwelt und Landschaft waren entscheidend

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat die Sanierung des Flughafens Stuttgart-Echterdingen beschlossen und gleichzeitig auf einen Neubau der Bundesstraße 312 verzichtet. Die Entscheidung fiel nach intensiven Beratungen in den frühen Morgenstunden am Freitag (21.12.1979) unter Vorsitz von Ministerpräsident Lothar Späth in einer Sondersitzung des baden-württembergischen Ministerrates.

Der Beschluß der Landesregierung sieht vor, die westliche Landeschwelle der Start- und Landebahn des Flughafens um 885 m und die östliche Landeschwelle um 1 380 m nach Osten zu verlegen. Zur Entlastung des Filderraums und zum Ausgleich der für die Sanierung benötigten Grundflächen hat der Ministerrat ein flankierendes Maßnahmenkonzept beschlossen, das beim Straßenbau sowie im westlichen Flughafenbereich umfangreiche Flächeneinsparungen von insgesamt rund 56 ha vorsieht.

- 2 -

Wenige Stunden nach der Grundsatzentscheidung des Ministerrates hat Ministerpräsident Lothar Späth zusammen mit Wirtschaftsminister Dr. Rudolf Eberle sowie Landwirtschafts- und Umweltminister Gerhard Weiser vor der Presse in Stuttgart den Beschluß der Landesregierung erläutert. Der baden-württembergische Regierungschef betonte, daß die Landesregierung vor einer überaus schweren Entscheidung gestanden und sich erst nach hartem Ringen und sorgfältiger Abwägung aller Vor- und Nachteile zu dieser Lösung entschlossen habe. Den Ausschlag hätte die allen Kabinettsmitgliedern gemeinsame Überzeugung gegeben, daß die weitestgehende Ausschaltung von Sicherheitsrisiken für den Luftverkehr und für die Bevölkerung der Flughafen-Anrainergemeinden Vorrang vor anderen Erwägungen haben müsse. Nach den Feststellungen der Sachverständigen beim Flughafen-Hearing am 1. Dezember 1979 in Bernhausen habe die Landesregierung davon ausgehen müssen, daß nur mit den jetzt beschlossenen Sanierungsmaßnahmen ein funktionsfähiger Mittelstreckenflughafen für das wirtschaftsstarke und exportorientierte Land Baden-Württemberg erhalten werden könne. Die Landesregierung sei zu der Überzeugung gelangt, daß die bestehenden Sicherheitsprobleme des Flughafens Echterdingen nicht allein durch eine Verlegung der Start- und Landebahn um lediglich 885 m gelöst werden könnten.

Neben den umfassenden Maßnahmen zum Schutz landwirtschaftlich genutzter Flächen ist die Landesregierung bereit, durch zahlreiche Auflagen im Bereich des Lärmschutzes, des öffentlichen Personennahverkehrs, der Stadtsanierung und der Dorfentwicklung sowie des Landschafts- und Naturschutzes mit allen Mitteln einer nicht mehr vertretbaren Belastung des Filderraums entgegenzuwirken und zusammen mit den Gemeinden und ihren Bewohnern die Grundlagen für eine gesunde, ökologische Entwicklung der Fildern zu erarbeiten. Die Belastungen, die dieser Raum mit der Existenz des Flughafens für das ganze Land Baden-Württemberg trage, wolle die Landesregierung durch besondere Leistungen ausgleichen.

- 3 -

Das von der Landesregierung beschlossene Sanierungskonzept für den Flughafen sieht folgende Einzelmaßnahmen vor:

Im Bereich des Flughafens Stuttgart:

- Stuttgart bleibt ein Mittelstreckenflughafen mit einer Reichweite bis zu 3 000 Kilometern 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.
- Die westliche Landeschwelle der Start- und Landebahn wird um 885 Meter nach Osten, die östliche Landeschwelle um 1 380 Meter nach Osten verlegt. Damit ist eine Verlängerung der Start- und Landebahn um insgesamt 495 Meter verbunden. Der hierdurch verursachte Flächenmehrbedarf von ca. 25 Hektar wird im Bereich der Straßenplanungen wieder eingespart.
- Im Westen wird ein 585 Meter langes Teilstück der alten Landebahn stillgelegt und rekultiviert, ein weiteres 300 Meter langes Teilstück darf nur noch für Starts nach Osten benutzt werden, um die Lärmverschiebung nach Osten zu begrenzen.
- Insgesamt 9 Hektar für den Flughafen nicht mehr benötigte Fläche im Westen wird aufgrund des Ministerratsbeschlusses für landwirtschaftliche Nutzung wieder freigegeben.

Im Bereich der Straßenplanungen:

- Die Landesregierung verzichtet auf den Neubau der Bundesstraße 312 und damit zugleich auf einen Autobahnanschluß A 8 / B 312. Dadurch werden ca. 35 Hektar wertvolles Gelände eingespart und bleiben der landwirtschaftlichen Nutzung voll erhalten. Ersatzlösungen (u.a. Ausbau der Flughafenrandstraße) sollen mit den betroffenen Gemeinden erörtert und angestrebt werden.
- Die Bundesautobahn A 8 wird nördlich des Flughafens noch einmal detailliert geplant mit dem Ziel, zusätzliche Geländeeinsparungen durch eine ca. 700 m lange Untertunnelung östlich oder westlich der Anschlußstelle Flughafen zu erreichen. Dadurch können - zusammen mit weiteren flächensparenden Maßnahmen - ca. 12 Hektar

Verbesserung des Lärmschutzes

Durch die Verlegung der Landebahn wird sich auch der Fluglärm nach Osten verschoben. Durch entsprechende Auflagen an die Flughafen GmbH soll sichergestellt werden, daß der Dauerschall nach einer 5-jährigen Übergangszeit auf dem Stand des Jahres 1978 festgeschrieben wird. Die Möglichkeit, daß auf der längeren Bahn verstärkt geräuschärmere Großraumflugzeuge landen können, wird nach Auffassung der Landesregierung zu einer weiteren Verringerung des Lärms beitragen. Die Bahnverlängerung wird es ermöglichen, die besonders lärmintensive Schubumkehr künftig deutlich zu reduzieren. Im einzelnen wurden noch folgende Maßnahmen im Bereich des Lärmschutzes beschlossen:

- In den von dem Maximal-Schallpegel besonders betroffenen Wohnbereichen werden schall-Schutzmaßnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern) vorgenommen. Die Flughafen GmbH erhält hierzu entsprechende Auflagen.
- Die Landesregierung ist bereit, auch bei Ortsdurchfahrten der Fildergemeinden, die besonders stark vom Straßenverkehr belastet sind, vordringlich den Einbau von Lärmschutzfenstern nach dem Lärmschutzprogramm des Landes zu fördern.

Flankierende Maßnahmen des Landes für den Filderraum:

- Die Landesregierung wird dafür sorgen, daß kein landwirtschaftlicher Betrieb durch die Flughafensanierung in seiner Existenz gefährdet wird. Die Landesregierung wird entstehende Flächenverluste ausgleichen.
- Die Landesregierung tritt für einen baldigen weiteren Ausbau der S-Bahn über den Flughafen hinaus ein. Sie wird in Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsminister und der deutschen Bundesbahn darauf hinwirken, daß möglichst bald die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für einen solchen Weiterbau geschaffen werden.
- Die Landesregierung ist bereit, die weitere Siedlungsentwicklung auf den Fildern durch Maßnahmen im Bereich der

Stadtsanierung und Dorfentwicklung vorrangig zu fördern.

- Die Landesregierung ist bereit, alle denkbaren Maßnahmen im Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes zu ergreifen, um die für die Ökologie des Filderraums lebenswichtigen Freiräume zu erhalten und aufzuwerten.

Ministerpräsident Späth erklärte in diesem Zusammenhang, die Landesregierung schlage den Fildergemeinden vor, für alle Maßnahmen, die einer Verbesserung der Gesamtsituation des Filderraums dienen können, eine gemeinsame Kommission zur Beurteilung einer ökologisch vertretbaren Entwicklung des Filderraums zu bilden. Neben den zuständigen Ministerien sollen dieser Kommission der Regionalverband, der Landkreis sowie die berührten Gemeinden angehören. Nach den Vorstellungen der Landesregierung solle diese Kommission

- Grundlagen erarbeiten für die ökologisch vertretbare Nutzung des Filderraums und der sich daraus ergebenden Entwicklungsgrenzen sowie für weitere Maßnahmen zum Schutze der Natur und der Landschaftspflege;
- das Verkehrskonzept für den Filderraum überprüfen;
- die Möglichkeiten der baulichen Nutzung und der Gemeindeerweiterung im Filderraum einschließlich der Stadtentwicklung und Dorfsanierung beurteilen.

Verlegung der westlichen Landeschwelle um 885 m

Diese Maßnahme sei nach Auffassung des Bundesverkehrsministers, des Landes und aller zu dieser Frage gehörten Experten unbestritten notwendig, um die Anflüge über die "Weidacher Höhe" durch die Einrichtung eines Instrumentenlandesystems zu stabilisieren. Der Bundesminister für Verkehr habe für den Anflug von Westen her einen den internationalen Bestimmungen entsprechenden Gleitwegwinkel von $3,0^{\circ}$ vorgegeben, welcher durch

die Verschiebung der Landeschwelle West um 885 m nach Osten sowie durch eine Wuchshöhenbegrenzung auf einer 70 Hektar großen Waldfläche der "Weidacher Höhe" ermöglicht werde.

Alternativen zur Schwellenverlegung um 885 m seien weitergehende Eingriffe in die "Weidacher Höhe" oder eine noch größere Ostverschiebung der Landebahn gewesen. Diese Alternativen/^{hätten} jedoch wegen der Schwere der Eingriffe in die "Weidacher Höhe" im einen Falle, bzw. wegen der einseitigen Belastung der Gemeinden im Osten des Flughafens im anderen Falle von der Landesregierung nicht weiterverfolgt werden können.

Verlegung der Landeschwelle Ost um 1 380 m

Die Verlegung der östlichen Schwelle der Start- und Landebahn um 1 380 m ist nach den Worten des Ministerpräsidenten erforderlich, um die Einführung des Instrumentenlandesystems der Betriebsstufe II für die Hauptlanderichtung von Osten her zu ermöglichen, und um eine gefahrlose Durchführung von Fehlanflügen von Ost nach West sicherzustellen.

Das Instrumentenlandesystem der Betriebsstufe II soll einen sicheren Anflug bei einer Landebahnsicht von 400 m und / oder 30 m Wolkenhöhe ermöglichen. Seine Einführung bedeute einen beträchtlichen Sicherheitsgewinn. Die Landesregierung sei bei der Einführung der Betriebsstufe II der einhelligen Empfehlung der Sachverständigen und der Forderung des Bundes aus dem Jahre 1966 gefolgt.

Von großer Bedeutung sei für die Landesregierung die Problematik der Fehlanflüge von Osten nach Westen gewesen. Dieser Forderung sei mit der beschlossenen Verlegung der Landebahnschwelle Ost um 1 380 m entsprochen.

- 7 -

Die zur Erreichung dieser vorgegebenen Hindernisfreifläche rein rechnerisch ebenfalls mögliche Alternative der Verlegung Landeschwelle Ost um 885 m habe die Landesregierung, erklärte Ministerpräsident Späth weiter, aus mehreren Gründen verworfen:

- Dies hätte eine Abtragung des Echterdinger Kirchturms sowie weitere Eingriffe in den Baumbestand der Weidacher Höhe erforderlich gemacht.
- Das von den Gutachtern Schänzer und Doetsch ermittelte Risiko der Berührung der "Weidacher Höhe" bei einem Fehlanflug von Osten mit einem ausgefallenen Triebwerk bei der Kumulation ungünstiger Umstände wäre nicht beseitigt worden.
- Wichtig sei jedoch gewesen, daß die Landesregierung in jedem Falle ein Überfliegen von Echterdingen beim Durchstarten eines von Osten her zu einem Fehlanflug ansetzenden zweistrahligen Flugzeugs mit einem ausgefallenen Triebwerk vermeiden wolle. Entsprechendes gelte bei Fehlstarts mit Triebwerksausfall. Zu einem solchen Abdrehen über Echterdingen könne es dann kommen, wenn Flugzeugführern das Überfliegen der "Weidacher Höhe" mit geringem Sicherheitsabstand zu riskant erscheine und sie daher nach solchen Fehlanflügen in niedrigem Kurvenflug über Echterdingen abdrehen. Denn dieses Überfliegen eines dicht besiedelten Gebietes sei ein auf Dauer nicht hinnehmbares Risiko. Sachverständige hätten beim Hearing erklärt, daß bei einer Verlegung der Landeschwelle Ost um nur 885 m damit zu rechnen sei, daß Flugzeugführer in der Stressituation des Durchstartens vorher nach rechts ausweichen und Echterdingen in einer engen und niedrigen Kurve überfliegen. Durch die Verlegung der östlichen Landeschwelle um 1 380 Meter werde die Gefahr des Abdrehens über dichtbesiedeltes Gebiet erheblich verringert

Weitere Vorteile der Bahnverlängerung um 495 m

Daß die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens allgemeine Sicherheitsvorteile bringt, ist nach den Worten des Ministerpräsidenten unstrittig. Denn das ungünstige Längsgefälle der Bahn erhöhe zusammen mit ihrer gegenwärtigen Länge insbesondere bei Nässe das Risiko des Abkommens von der Landebahn. Immerhin habe es in der Vergangenheit bereits solche Vorfälle gegeben.

Ein Vergleich mit anderen Flughäfen zeige, daß der Flughafen Stuttgart auch nach der Verlängerung der Start- und Landebahn als Mittelstreckenflughafen hinter anderen Flughäfen gleicher Bedeutung zurückbleibe. Nach der Sanierung werde Stuttgart eine tatsächliche Bahnlänge von 3 045 m haben, die bei einem Vergleich mit anderen Flughäfen wegen der unterschiedlichen Bedingungen wie Meereshöhe, Temperatur, Bahnneigung usw. auf die sogenannte "Grundlänge" umgerechnet werden müsse. Dies ergebe dann eine Grundlänge von 2 340 m für Stuttgart, die noch unter der Grundlänge der in ihrer Verkehrsbedeutung vergleichbaren Flughäfen Hannover (2 490 m), Düsseldorf (2 390 m) und Köln-Bonn (3 250 m) liege. Die Flughäfen Berlin-Tegel (2 740 m), München II (3 300 m), Hamburg (3 370 m) und Frankfurt (3 380 m) verfügten ohnehin über weitaus größere Grundlängen bei durchweg günstigeren Hindernisbedingungen. Lediglich die Flughäfen Nürnberg (2 200 m), Bremen (1 900 m) und Saarbrücken (1 620 m) sowie der Flughafen München-Riem (2 230 m), der nach Fertigstellung des neuen Flughafens München II aufgegeben werden soll, hätten noch kürzere Start- und Landesbahnen.

Was das Problem der Nutzlastbeschränkungen angehe, so bringe die Verlängerung der Bahn eine Annäherung der Funktionsfähigkeit des Stuttgarter Flughafens an den Standard vergleichbarer Flughäfen, da Nutzlastbeschränkungen abgebaut werden könnten. Es dürfe auch nicht übersehen werden, daß durch die mögliche Einschränkung der Nutzlast-

beschränkung ein weiterer Sicherheitsgewinn erzielt werde. Nutzlastbeschränkungen würden nämlich Risikofaktoren in sich bergen, die auch durch stichprobenartige Kontrollen des Startgewichts nicht ganz ausgeräumt werden könnten.

Immerhin müsse - wie der Ministerpräsident erläuterte - z.B. der Airbus in der Zeit der größten Beanspruchung im Sommer bei einer angenommenen Aussentemperatur von 28° C und bei einer Reichweite von 3000 km heute 57% , bei einer Verlegung der Landeschwelle Ost um 885 m 48% und bei einer Verlegung um 1 380 m immer noch 37% Nutzlastbeschränkungen hinnehmen. Es müßten also erhebliche Nutzlastbeschränkungen auch weiter bestehen bleiben.

Zum weiteren Verfahren bemerkte der Ministerpräsident abschließend, daß das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr beauftragt sei, einen Genehmigungsbescheid auszuarbeiten. An das luftrechtliche Genehmigungsverfahren schließe sich das Planfeststellungsverfahren an, mit dessen Einleitung nach Klärung der mit der Sanierung des Flughafens zusammenhängenden Straßenbaufragen zu rechnen sei.