

25.07.2008

Stellungnahme zum Bescheid des Luftamtes über den EDMO-Antrag

H.-W. Ruch, Seefeld

Diese Genehmigung stellt einen scheinbaren Kompromiss dar, mit dem die CSU-Regierung die Bürger beruhigen will. Ein Skandal ist das, was da drin steht, man will die Bürger offenbar noch immer für dumm verkaufen.

Der Bescheid des Luftamtes gibt vor, den Antrag der EDMO nur unter Einschränkungen zu genehmigen. Bei näherem Hinsehen erkennt man jedoch, dass Einschränkungen im Grund in keiner Weise vorhanden sind.

Flugbewegungen

Die vordergründige Einschränkung auf rund 10.000 Starts und Landungen für Geschäftsflieger pro Jahr ist für den Zeitraum des kommenden Jahres völlig ausreichend für die EDMO. Mehr wird in diesem ersten Jahr des neuen "Business Airports" ohnehin nicht an Geschäftsreiseflügen zu verzeichnen sein. Dabei bedeutet das alleine aber bereits fast eine Verdoppelung des bisherigen Flugverkehrs.

Es handelt sich also um reine Augenwischerei, denn fraglos wird EDMO immer dann einen Änderungsantrag stellen, wenn Bedarf für noch mehr Flugbewegungen vorhanden ist. Bei einem Wachstum des Geschäftsreiseflugs von 8 bis 10 Prozent pro Jahr kommt man so bis 2016 auf ca. 21.500 zusätzliche Flugbewegungen für die Geschäftsflieger pro Jahr. Somit wird sich, wie von der EDMO schon im Antrag prognostiziert, die Gesamtzahl der Flugbewegungen (also die Werks-, Forschungs- und Sportflüge hinzugenommen) bei gut 33.000 akkumulieren. Wo da die Einschränkung sein soll, sollte das Luftamt uns mal erklären.

Ausserdem: Wer wird die Flugbewegungen zählen? Nach wie vor können z.B. Werksflüge unbeschränkt zusätzlich stattfinden. Wer kann aber vom Boden aus unterscheiden, ob es sich bei dem Flugzeug um einen Werks- oder einen Geschäftsreiseflug handelt?

Wenn die Verantwortlichen nicht noch jeden Rest an Glaubwürdigkeit verlieren wollen, dann sollten sie sofort daran gehen, ein Kontrollsystem auszubauen, in dem lückenlos jede Flugbewegung festgehalten wird. Dieses System muss öffentlich einsehbar sein, etwa im Internet.

Betriebszeiten

Die Betriebszeiten wurden im Grunde ebenfalls genehmigt wie beantragt. Künftig darf bis 22 Uhr geflogen werden, an 365 Tagen im Jahr. Sonn- und Feiertage sind zwar grundsätzlich ausgenommen, doch juristisch heisst das nichts anders als: Im Grundsatz nein, aber... Und so wird das auch gehandhabt. Die 200 Ausnahmefälle pro Jahr werden ebenfalls von EDMO per Nachantrag erhöht werden, da kann man sicher sein.

Flugzeugtypen

Die von der EDMO beantragten Flugzeugmuster, inklusive Helikopter wurden ohne jeden Abstrich genehmigt.

Status Sonderflughafen

Der Status Sonderflughafen soll beibehalten werden, heisst es. Damit kann das Luftamt aber nur noch Leute beeindrucken, die von der Materie keine Ahnung haben. Dieser Status besagt nur, dass für jede Landung vorher die Genehmigung des Betreibers, also der EDMO, einzuholen ist. Auch der "Blackforest Airport Lahr" ist ein Sonderflughafen. Auf diesem landen und starten aber Tourismus-Charterflugzeuge und Frachtflugzeuge wie auf einem Verkehrsflughafen auch. Für den Lärm und die betroffenen Bürger macht das keinen Unterschied.

Das Luftamt behauptet, es handle sich wegen der Begrenzung der Flugbewegungen und den begrenzten Betriebszeiten um keinen Verkehrsflughafen. Das ist lächerlich, denn wie bemerkt, werden die Kontingente mit Sicherheit den Anforderungen der EDMO gemäss angepasst werden, und die Betriebszeiten sind für einen Flugverkehr innerhalb Europas

völlig ausreichend. Für Interkontinentalflüge, die längere Betriebszeiten erfordern würden, sind die Geschäftsreiseflugzeuge sowieso überhaupt nicht geeignet. Auch der Hinweis auf die Tonnagebegrenzung ist Unsinn. Tatsächlich wird das Gros des beantragten Taxiflugbetriebs mit den neuen Very-Light-Jets (VLJ) abgewickelt werden, das sind Jets mit Startgewichten von bis zu fünf Tonnen. Die jetzt zulässige Tonnage von 25 Tonnen (in Ausnahmen sogar bis 50 Tonnen) ist daher mehr als ausreichend. Wie bei Verkehrsflughäfen üblich, räumt aber das Luftamt bereits jetzt passiven Lärmschutz ein, d.h. Lüftungen in den Räumen, "gegebenenfalls Schallschutzfenster" wie es heisst. Daran erkennt man doch, wohin das Ganze steuert. Geldwertige Entschädigungen für nicht mehr benutzbare Gärten, Terrassen usw. werden nicht einmal im Ansatz dem Wertverlust der Immobilien gerecht.

Weitere Begriffsverwirrung

Im Bescheid ist Charterflug ausdrücklich ausgeschlossen. An anderer Stelle wird aber der Taxiflug genehmigt. Taxiflug ist aber nichts anderes als Charter. Die Anbieter von Luft-Taxis bezeichnen sich selbst als Charterunternehmen. Das selbe gilt für die anderen Geschäftsreisefluggesellschaften. Alle diese Gesellschaften bieten ausschliesslich Charter an.

Es kommt dabei nicht darauf an, ob die Sitze öffentlich über Reisebüro oder Internet verkauft werden oder nicht. Im Übrigen werden auch die Airtaxi-Anbieter wie JetBird ihre Sitzplätze über Internet buchen lassen. Somit ist der Bescheid ein Widerspruch in sich selbst. Die Juristen werden jede Menge zu tun bekommen, das ist sicher.

Bewertung der Auswirkungen auf die Region

Dieser Punkt wurde vom Luftamt gerade mal angerissen. Dabei bildete dies den Schwerpunkt der Einwendungen. Das Fünfseenland lebt z.B. im hohen Umfang vom Tourismus, von Wochenendausflüglern genauso wie von Urlaubern. Das Thema Tourismus und was passiert wenn wegen des Fluglärms die Gäste wegbleiben, wurde in dieser ersten Pressemitteilung überhaupt nicht thematisiert. Es wird spannend, inwieweit das Luftamt sich dazu auf den über 170 Seiten ausgelassen hat.

Warum die Entscheidung jetzt?

Ganz klar hat sich die CSU-getragene Staatsregierung den taktisch günstigsten Zeitpunkt gewählt. Auch der EDMO-Antrag kam 2006 mitten in der Ferienzeit, das kennt man schon. Kurz vor den Schulferien sind die Menschen in der Regel mit Urlaubsvorbereitungen beschäftigt und haben wenig Zeit, sich um andere Belange zu kümmern. Die CSU hofft offenbar, bis zur Landtagswahl im Herbst sei bereits genügend Gras über die Sache gewachsen. Wenn sie sich da mal nicht täuscht!