

# Widerständiger Krautkopf

Helmut Schumacher wehrt sich wie andere Filder-Bauern gegen eine weitere Startbahn am Stuttgarter Flughafen

Von Julia Rommel

**K**napp drei Minuten dauert die Fahrt von seinem Hof über holprige Feldwege, an schnurgeraden Reihen von Salatköpfen und einem See vorbei, bis der Weg an einem drei Meter hohen Maschendrahtzaun endet. Helmut Schumacher, 64, klettert steif vom Fahrersitz seines Transporters, während vor ihm lärmend ein Jumbo landet. „Wenn m'r hier schafft, erschrickt man ganz schön“, sagt er und deutet auf sein Kohlfeld.

Helmut Schumacher, ein kräftiger Mann mit riesigen Händen, ist Krautbauer auf den Fildern, einer fruchtbaren Ebene zehn Kilometer südlich von Stuttgart. An die zwanzig Landwirte bauen hier noch Salat und Weißkohl für das berühmte schwäbische Sauerkraut an. Noch. Schon heute kreuzen eine vierspurige Bundesstraße und eine Autobahn ihre Äcker, die zwischen Flughafen und einer Großbaustelle eingezwängt sind, auf der bis zum Herbst eine neue Messe entsteht.

Jetzt lässt Georg Fundel, Chef der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG), prüfen, wo in dieser Enge Platz für eine zweite Start- und Landebahn zu schaffen wäre. Gegen diese Pläne wehren sich neben lärmgeplagten Anwohnern vor allem die Landwirte, die für den Bau einer zweiten Startbahn Felder hergeben müssten. Zwar besitzen die Stadt Stuttgart und das Land Baden-Württemberg, Gesellschafter der FSG, noch unbebaute Flächen auf den Fildern, doch die reichen nicht als Ersatz und sind nicht dort, wo eine zweite Bahn anschließen sollte, nämlich an der bestehenden Startbahn. Dort liegen aber auch die Krautfelder von Helmut Schumacher.

## Das Land auf den Fildern ist fruchtbar, knapp und begehrt

„Wenn es nach denen ginge, dann dürften wir Bauern gerade noch ein bisschen um die Startbahn drumherum arbeiten“, sagt er. Eigentlich tut er genau das schon. Als in den 90er Jahren Bauland für die neue Messe gebraucht wurde, hatte Schumacher Glück. Er musste nicht, wie andere Bauern, Land abtreten oder gen Bodensee umsiedeln. Dafür kostete ihn die Verlängerung der derzeitigen Startbahn einen Teil seiner Ackerflächen, ein Gebiet so groß wie fünf Fußballplätze.

Bei der geplanten Erweiterung wäre er mit Sicherheit wieder dran. Er müsste sogar Flächen abgeben, die ihm die Flurbereinigung als Ausgleich zugeteilt hatte. „Ich weiß nicht, wo die uns jetzt noch Ersatzflächen geben wollen. Hinter pfui Teufel vielleicht.“ Kurze Wege vom Hof zu den Äckern sind aber für einen Krautbauern wichtig. Während ein Getreidebauer fünfmal im Jahr auf seine Felder fährt, muss Schumacher gut fünfzigmal zu seinem Gemüse raus, denn Salat und Kohl wachsen fast das ganze Jahr hindurch.

Ein drei Tonnen schwerer, in Stein gehauener Spitzkrautkopf steht an der Grenze von Acker und



Will nicht noch mehr Land verlieren: Krautbauer Schumacher auf seinem Acker am Stuttgarter Flughafen.

ZEITENSPIEGEL / KATHRIN HARMS

Flugfeld. Schumacher ließ ihn vor fast zwanzig Jahren aufstellen. „Und Gott sprach, es lasse die Erde aufgehen Gras und Kraut“, liest er den eingemeißelten Bibelvers vor. Der Bauer lacht trocken: „Von Zementbetonieren hat er nichts gesagt.“

Auf den Fildern gedeiht das Kraut besonders gut. Der Lösslehmöden ist fruchtbar und damit ideal für anspruchsvolle Pflanzen. „Das sind unsere besten Äcker“, sagt Schumacher, packt einen Kohlkopf, dreht ihn ein paar mal kräftig in der Erde und reißt ihn aus. Manche Spitzkrautköpfe wiegen fünfzehn Kilo. Geholfen hat alles nichts. Die Startbahnverlängerung kam, der Acker wurde kürzer, der Stein umgesetzt.

Diesmal protestiert die Schutzgemeinschaft Filder, in der Schumacher mitarbeitet, gegen eine Erweiterung des Flughafens, noch bevor ein Ausbau überhaupt beantragt wurde. Mitte Mai starteten die 330 Mitglieder der Bürgerinitiative eine Unterschriftenaktion. Bis zum Spätsommer sollen mehrere tausend Unterschriften gegen eine zweite Startbahn zusammenkommen. Dann nämlich wird das vom Flughafen in Auftrag gegebene Gutachten fertig sein und der Landesregierung vorliegen. „Wir haben uns schon vor zwanzig Jahren mit Ministerpräsident Lothar Späth gestritten. Als es darum ging, die Startbahn zu verlängern, haben die Verantwortlichen die Sicherheit vorgeschoben. Später haben sie zugegeben, dass es in Wirklichkeit Kapazitätsgründe waren. So haben die uns reingelegt und angelogen.“

Die Schutzgemeinschaft fordert gemeinsam mit den Landesverbänden von BUND, Naturschutzbund und Verkehrsclub Deutschland Ministerpräsident Günther Oettinger auf, den „Klimakiller Flugverkehr“ zu beschränken. Fünfzig Prozent mehr Starts und Landungen könnte der Flughafen Stuttgart auf einer zweiten Startbahn abwickeln. Ob ein Bedarf besteht, ist fraglich, da Ende

2006 eine große deutsche Billigfluglinie ihr Drehkreuz in Stuttgart dichtgemacht hat. Dadurch blieben die Passagierzahlen in den ersten Monaten 2007 hinter denen des vergangenen Jahres zurück. Nicht zu bestreiten sei jedoch, so Flughafensprecher Volkmar Krämer, dass der Luftverkehr weltweit wachse: „Die Frage ist, willst du dabei sein oder nicht?“ Spätestens in fünf Jahren sei auch bei einem geringfügigen Wachstum die Kapazität des Flughafens von jährlich 180 000 Flügen erreicht.

Auch Heinz Blank, 72, pensionierter Maschinenbau-Ingenieur aus Altbach im Neckartal, will den Flughafenausbau verhindern. „Ich war kein Messegegner, aber als damals Ministerpräsident Teufel beim Streit um das Messengelände gesagt hat: Wenn ihr nicht zustimmt, dann enteignen wir eben, da habe ich mich engagiert.“ Jetzt will Blank auf die Konsequenz einer Flughafenerweiterung für seinen Wohnort Altbach hinweisen, der zwar gut zwölf Kilometer vom Flughafen entfernt ist, aber direkt in der östlichen Einfugschneise liegt. Mit einer neuen Startbahn im Osten würde der Lärm noch näher heranrücken.

Heinz Blank liegt es als ehemaligem Ingenieur fern, die Wirtschaft zu maßregeln. „Herr Fundel hat das Recht über einen Ausbau nachzudenken, er ist Geschäftsführer eines Unternehmens. Aber jetzt ist Schluss.“ Als ein Zentrum der Billigfliegerei sollte Stuttgart keinesfalls erhalten. Tatsächlich flog im vergangenen Jahr jeder zweite Passagier in Stuttgart mit einer Billigfluglinie. „Die Region Stuttgart ist schon ein Ballungsraum. Da sollte man keinen Weltflughafen einrichten.“

Blank begann Daten zu sammeln, er besorgte sich Informationen über Start- und Landepunkte auf dem Flugfeld, er erkundigte sich, wie lange Beschleunigungsflug und Steigflug einer Maschine nach internationalen Standards

dauern. Eines Nachmittags stellte er sich an den Flughafenzaun und fotografierte die startenden Maschinen. Am Foto überprüfte er seine Angaben. Mit all den Daten, den selbst erhobenen und den offiziell angegebenen, füllte er Tabellen. Er rechnete aus, in welcher Höhe heute Flugzeuge über Altbach fliegen und wie viel tiefer sie durch die neue Startbahn über die Häuser hinwegziehen würden. Zahlen will Blank lieber nicht in der Zeitung lesen, falls er trotz aller Sorgfalt etwas übersehen hat. „Ich will den Leuten einfach zeigen, was die zweite Startbahn an Lärm bedeuten würde.“

3000 Menschen informieren sich am Aktionstag, zu dem die Bürgerinitiative am Sonntag eingeladen hat. Auch Vertreter aller vier Landtagsfraktionen sind gekommen. Bauer Schumacher fährt mit dem Traktor Besucher zum geplanten Baugelände. Unterwegs macht er an seinen Äckern halt und zeigt den Leuten, wo in Zukunft Maschinen starten und landen könnten.

Diesmal soll kein Bauer Land abgeben müssen. „Wenn das Geld stimmt, dann wird verkauft“, da ist sich Flughafensprecher Krämer sicher. Der Widerstand der Landwirte gegen den Bau der neuen Messe brach im Sommer 2004 zusammen, als ausgerechnet ihr Anführer hinter dem Rücken der anderen Bauern sein Land verkaufte. „Der hat uns alle verraten“, heißt es noch heute. Diesmal, sagt Schumacher, läuft es anders. „Die täuschen sich. Wir verkaufen nicht.“

Doch Begehrlichkeiten wachsen nicht nur am Flughafen. Nachdem sich bei einer ersten kleinen Fachschau auf dem noch nicht eröffneten Messengelände Autos stauten, verkündete der Messegeschäftsführer Ulrich Kromer, man wolle langfristig expandieren. „Deswegen haben wir einen schweren Kampf vor uns“, sagt Filderbauer Schumacher, „die wollen immer mehr.“

**Der Flughafen-Betreiber prüft die Erweiterung. Ob dafür Bedarf besteht, ist fraglich: Erst Ende 2006 hat eine große Billigfluglinie ihr Drehkreuz in Stuttgart dichtgemacht.**