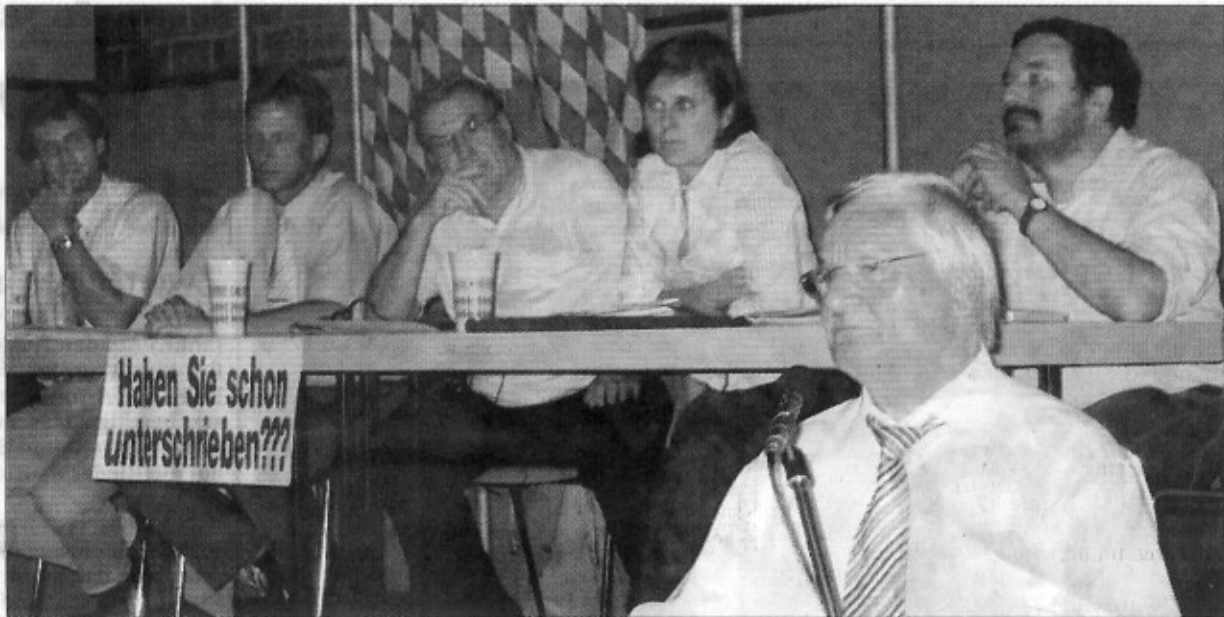


Kissing und Umgebung

Der Grabener Bürgermeister Hans Winkler spricht in der Diskussion, hinter ihm auf dem Podium von links Dr. Bodo Hasubeck, Vorsitzender der BI Mering, Burkhard Jansen und Gerhard Werzinger von der BI Graben, die beiden Landtagsabgeordneten Dr. Simone Strohmayr (SPD) und Dr. Christian Magerl (Grüne).

Bild: Hermann Schmid



Viel Lärm und zu wenig Geld

Veranstaltung der Gegner des Zivilflughafens Lechfeld mit vielen Bürgerinitiativen

Von unserem Redaktionsmitglied
Hermann Schmid

Lagerlechfeld

„Potential vorhanden – Investitionen überschaubar – Lärm gering.“ Diese Zusammenfassung der Machbarkeitsstudie zum geplanten Zivilflughafen auf dem Lechfeld, die ausführlich am kommenden Montag in München vorgestellt wird, versahen Gegner des Projekts am Mittwochabend mit zahlreichen Fragezeichen. Sie hatten sich zu einer gemeinsamen Veranstaltung in Lagerlechfeld getroffen, mit dabei auch die Bürgerinitiativen aus Kissing und Mering.

Und selbst wenn der Flughafen machbar sei, so betonte Gerhard Werzinger unter dem Applaus hunderter Bürger aus drei Landkreisen, „wir wollen ihn aus denselben Gründen nicht, aus denen wir ihn ohne Machbarkeitsstudie nicht wollen!“ Werzinger ist Vorsitzender der Bürgerinitiative (BI) Graben gegen die zivile Nutzung und vom kürzlich gegründeten „Bündnis gegen einen Zivilflughafen Lechfeld e.V.“, dem Dachverband der Flughafengegner auf beiden Seiten des Lechs. Was aus Sicht der Flughafengegner ein möglicher Zivilflughafen den Anliegern und der Region bringt, schil-

derte der Meringer BI-Vorsitzende Dr. Bodo Hasubeck. Ein reiner Geschäftsflugverkehr wie derzeit in Augsburg-Mühlhausen rechne sich nicht, rentabel seien Charterflüge an Wochenende und auch nachts. In Frankfurt-Hahn etwa seien sie ein Jahr nach der Eröffnung eingeführt worden. Den knapp 4000 Arbeitsplätzen durch den Fliegerhorst stellte er allenfalls einige hundert neue Arbeitsplätze durch zivile Flüge gegenüber – denn Billigflieger würden gerade in diesem Bereich sparen.

Die Ausbaurkosten, so Hasubeck, seien schwer abzuschätzen, es fehle nicht nur ein Abfertigungsbereich und eine Ringkanalisation um die Start- und Landebahn, zusätzlich müsse auch deren Tragfähigkeit geprüft werden. Auch müssten Bahn und B 17 erst angepasst werden. Um die Lärmbelastung abzuschätzen, hatten Hasubeck und seine Mitstreiter die Auswirkungen der international vorgeschriebenen Anflugverfahren ermittelt. Von Nordosten kommend würden die Maschinen etwa über Friedberg in einer Höhe von knapp 1000 Metern auf den geraden Anflug zum Fliegerhorst einschwenken, über der Staustufe 23 seien sie noch knapp 500 Meter über Grund. In Mering werde die Spitzenlärmbelastung etwa 66 Dezibel betragen – „Bei 55 Dezibel wachen Sie auf“ – und in Gra-

ben seien 70 Dezibel zu erwarten: „Wenn die nachts fliegen, dann machen Sie besser das Fenster zu.“

Der grüne Landtagsabgeordnete Dr. Christian Magerl sprach sowohl als Wirtschafts- und Verkehrsexperte wie auch als Anlieger des Großflughafens München-Erding. Er bestätigte Hasubecks Erläuterungen und informierte, dass Flughafenbetreiber bei Startrouten sehr flexibel seien: „Die Flieger können gleich nach der Startbahn abdrehen.“ Einmal festgelegte Routen könnten zudem immer wieder geändert werden.

Studie teilweise geheim

Schwachpunkt eines Zivilflughafens Lechfeld sei aber die Finanzierung, so Magerl. Private Investoren würden das Risiko scheuen, Kommunen, Land und Bund müssten sparen. Dies bestätigten für den Landkreis auch Landtagsabgeordnete und Kreisrätin Dr. Simone Strohmayr (SPD) und die grüne Kreisrätin Ursula Jung, Königsbrunn. Pressesprecher Stefan Schell vom Bayerischen Wirtschaftsministerium sagte gestern, die Presse bekäme nur eine Kurzfassung der Machbarkeitsstudie zum Flughafen. Was die Bundeswehr auf dem Lechfeld betraf, sei nämlich geheim.