

Fakten und Visionen: Es geht um zwei Millionen Menschen

Das könnte aus einem Flughafen auf dem Lechfeld werden

Lechfeld (pit). Das Einzugsgebiet eines Flughafens Lechfeld zu beschreiben, fällt Dieter R. Kirchmair leicht: „Alles, was nicht schneller zu einem anderen Flughafen kommt.“ Ein Gebiet von Nördlingen bis weit über Landsberg hinaus hat der Impulsgeber des Projektes besonders im Auge, den Großraum Augsburg und den Westen sowie den Südwesten von München.

Es geht um ein Gebiet mit rund zwei Millionen Menschen. Ihre Kaufkraft liegt um 35 Prozent über dem europäischen Index. Es geht um rund 50 000 Betriebe aus Handel, Handwerk, Industrie und Dienstleistung. Es geht um den Erhalt dieser Firmen und es geht um die Chance auf Neuansiedlungen. Kirchmair: Ein funktionierender Regionalflughafen könne 2000 bis 3500 neue Arbeitsplätze bringen. Nicht sofort, aber auf Dauer.

Und vor allem könnte er ein Abwandern von Arbeitsplätzen aus der Region verhindern. Denn, so Kirchmair: „Unsere Betriebe fragen sich: Wie komme ich zum Kunden? Wie kommt mein Kunde zu mir? Wie kann ich ihm guten Service bieten?“ Dazu gehören schnelle Wege. Und da ist der Großraum Augsburg nicht verwöhnt: Minus-Kriterien bei IC-Verbindungen, Autobahnstaus auf der A8 und nun die Gefahr, nach dem gescheiterten Ausbau in Mühldorf womöglich ganz ohne Flughafen dazustehen.

„Sparen ist gut,“ sagt der frühere Chef der Deutschen Bank in Augsburg zu Finanzierungsorgen. „Sparen allein reicht aber nicht.

Man muss auch etwas für die Einnahmenseite tun.“ Das gelte für Wirtschaftsbetriebe genauso wie für Kommunen. Und Einnahmen anzukurbeln, heißt für ihn, Rahmenbedingungen zu verbessern. Bei einer gedeihenden Wirtschaft gehe es auch den Kommunen besser sowie ihren Bürgern. Denn das Geld für jeden Arbeitsplatz gehe weiter von Hand zu Hand, kurble dann die Konjunktur wieder an.

Dieter R. Kirchmair hat Visionen, die er leidenschaftlich vertreten kann. Als Banker kennt er aber auch die Notwendigkeit und ebenso die Fragwürdigkeit von Zahlen. Er räumt ein, dass man im Geschäftsleben auch mal von Annahmen ausgehen müsse - vorausgesetzt die Basis sei dafür da. Und auf der Basis von Zahlen und Erfahrungen reichen seine Visionen dann sogar ein Stück weiter als die bekannte Machbarkeitsstudie zum Flughafen Lechfeld. Aber er macht Verfechtern und

Gegnern des Projektes auch klar: „Ein Vielfaches ist nicht drin.“

Seine Rechnung ist ganz einfach: „280 000 Passagiere hatte Mühldorf zu seiner Spitzenzeit. Davon waren 85 Prozent Businessflieger.“ 300 000 Geschäftsflieger hält er langfristig

für denkbar. Zur Finanzierung des Flugbetriebes brauche man dann noch Charterflieger: „Die könne wir nicht neu auf dem Markt gewinnen. Die müssen wir München erst abwerben und wir müssen Airlines finden, die ab dem Lechfeld fliegen.“

Was Schwabens Wirtschaft keinesfalls brauche sei Frachtflug. „Das brauchen auch unsere Spediteure nicht. Wir werden den Beluga für den Airbus behalten. Aber alles andere funktioniert über die bisherigen Frachtwege bestens“, beteuert Kirchmair. Und für Billigflieger bleibt Bayern bekanntlich dicht. Dafür stehe die Staatsregierung.

Insgesamt 300 000 Passagiere nach drei Jahren oder 550 000 Passagiere ab dem 15. Betriebsjahr kalkuliert daher die Machbarkeitsstudie. Als Visionär rechnet Kirchmair großzügiger: Mögen es einmal 700 000 werden, würde er sich freuen. Mit 500 000 sei der annähernd vergleichbare Flughafen Friedrichshafen jetzt schon rentabel.

Weil auf dem Lechfeld größere Maschinen als in Mühldorf starten und landen könnten, erwartet Kirchmair in ferner Zukunft somit maximal 15 bis 20 Starts oder Landungen pro Tag. So wie die der Tornados des JaboG 32, würden sich diese zeitlich wohl konzentrieren: morgens Starts, mittags Rückkehr von Charterfliegern und abends Rückkehr von Geschäftsfliegern.

Sparen ist gut, aber Einnahmen sind wichtiger

