

„Der Flughafen ist kein Projekt für die Bürger“

Dr. Bodo Hasubek glaubt an immer stärkeren Widerstand

Mering
Hohe Investitionen, die die in sie gesetzten Erwartungen an neuen Arbeitsplätzen nicht erfüllen werden, sondern allein ein ewiges Zuschussgeschäft durch den Steuerzahler bedeuten, das ist die Hauptbefürchtung der Bürgerinitiativen, die sich gegen eine zivile Nutzung des Flughafens Lechfeld gebildet haben. Hinzu kommt eine Einschränkung der Lebensqualität. Dr. Bodo Hasubek sieht dies auch durch Wirtschaftlichkeitsberechnungen bestätigt.

● **Thema Arbeitsplätze.** Etwa 3000 Arbeitsplätze rund um den neuen Flughafen – diese Zahl ist für Bodo Hasubek nicht zu halten. Sollten tatsächlich 500000 Fluggäste den Flughafen Lechfeld zivil nutzen, denkt Hasubek zwar auch an rund 500 neue Stellen dort. Allerdings werde man sicher einen großen Teil der Arbeitsplätze mit jenen Leuten besetzen, die in Mühldorf nicht mehr gebraucht werden.

● **Thema Standort.** Nicht überzeugen kann Bodo Hasubek das Argument, der Flughafen solle für die Ansiedlung vieler Firmen rund um Augsburg. Er nennt eine Umfrage, in der Firmen zu bewerten hatten, welche Infrastrukturen für sie ausschlaggebend für die Ansiedlung an einem bestimmten Ort seien. „Da erschien ein Flughafen erst auf Platz 16 von 19 möglichen Antworten. Auf Platz eins ist und bleibt für die Firmen die Straßenanbindung“, so Hasubek mit Verweis auf die Situation auf der A8. Als Beispiel nennt er den so genannten SciencePark der Stadt Ulm. Dort haben sich, trotz wirtschaftlicher Flaute, eine ganze Reihe namhafter HighTech-Firmen angesiedelt, von Siemens bis zu Nokia oder Telekom. „Und in Ulm ist wirklich weit und breit kein Regionalflughafen zu sehen“, so Hasubek. Attraktiv für die Wirtschaft werde ein Standort durch ganz andere Faktoren.

● **Thema Finanzierung und Finanzen.** In einer Studie zur Wirtschaftlichkeit des gesamten Projekts wirft das Bündnis gegen einen Zivilflughafen auf dem Lechfeld den Befürwortern vor, nicht alle Karten sauber auf den Tisch zu legen. So werden von offizieller Seite die Investitionskosten im Moment mit 35 Mil-

lionen Euro angegeben, doch selbst die Machbarkeitsstudie des Bayerischen Staatsministeriums gehe inzwischen von Kosten in Höhe von 50 Millionen Euro aus, so Bodo Hasubek, wenn beide Ausbaustufen und die technische Ausstattung eingerechnet würden. Hinzu kämen weitere 18,5 Millionen Euro, die die Bundeswehr selbst angebe, wenn es um den Ausbau der Sicherheitsstandards für die zivile Mitnutzung des Flughafens gehe. Bei der technischen Ausstattung sei es sicher auch nicht mit den jetzt angegebenen 16 Millionen Euro für die Erweiterung der Kanalisation getan, gibt Hasubek ein Beispiel. „Die Bundeswehr hatte schon einmal eigene Berechnungen für eine Ringkanalisation angestellt und kam hier allein auf 100 Millionen Euro.“ In jedem Fall müsse doch der Steuerzahler den Ausbau und wohl auch den Betrieb des Flughafens mitfinanzieren. „Die Annahmen der Befürworter sind zu optimistisch. Wir glauben, dass der Flughafen operativ nicht wirtschaftlich arbeiten kann“, so Hasubek. Das BGZL rechnet mit einem Verlust von 25 Millionen Euro nach den ersten sechs Jahren und dann mit 3,5 Millionen Euro jährlich. Die Wirtschaftlichkeits-Rechnung der BGZL geht davon aus, dass kein Regionalflughafen mit weniger als 1,4 Millionen Fluggästen wirtschaftlich arbeiten könne.

● **Thema Rückhalt und Einfluss.** „Die Stimmung in den Gemeinden kippt“, ist Bodo Hasubek überzeugt. Er verweist auf die Bürgerentscheide Kleinaitingen und Untermeitingen, die sich bei einer enorm hohen Beteiligung von jeweils mehr als 50 Prozent der Stimmberechtigten zweimal mit etwa einer Zwei-Drittel-Mehrheit gegen die zivile Nutzung des Flughafens ausgesprochen hätten. Außerdem müssten die inzwischen 20 Bürgerinitiativen einfach ernst genommen werden. „Die 20 000 Unterschriften, die gegen das Projekt gesammelt werden konnten, sind keine einzelnen Stimmen mehr“, erinnert Hasubek. Ein ganz zentrales Thema der Gegner sei auch die Angst vor Lärm und der damit verbundenen Einschränkung der Lebensqualität. Der zivile Flughafen sei einfach kein Projekt für die Bürger. Das werde von immer mehr Menschen erkannt.

Für Firmen ist Flughafen nicht wesentlich