

Dr. Christian Magerl:

Widerstand gegen München II muß sich auf Nachtflugregelung konzentrieren

Täglich 150 Maschinen über dem Schweitenkirchener Gemeindegebiet

Pfaffenhofen. „Ich kann schon nachvollziehen, wie hart es ist zu glauben, daß man vom eigenen Minister angeschmiert worden ist“. Dies erklärte der Landtagsabgeordnete der Grünen, Dr. Christian Magerl, am Montag bei einer Informationsveranstaltung zum Thema Fluglärm mit Blick auf die CSU-Kommunalpolitiker im Landkreis Pfaffenhofen. Bezüglich der Auswirkungen des Großflughafens München II, so Magerl, seien die betroffenen Gemeinden von den zuständigen Stellen des Wirtschaftsministeriums jahrelang „angelogen“ und „zum Narren gehalten“ worden. An den jetzt bekanntgewordenen Flugrouten werde sich nach Ansicht Magerls kaum noch etwas ändern. Für die vom Fluglärm betroffenen Bürger bleibe nur die Möglichkeit, durch gezielten Widerstand gegen die Ausweitung des Nachtflugverkehrs wenigstens noch einen Teil an Lebensqualität zu retten.

Auch in CSU-Kreisen werde mittlerweile kräftig geschimpft, nachdem die neuen Flugrouten bekanntgeworden seien, leitete der Kreisvorsitzende der Pfaffenhofener Grünen, Wolf Reiff, im vollbesetzten Müllerbräu-Nebenzimmer die Veranstaltung ein. Otto Wiesheu und andere CSU-Politiker würden zwar versuchen, Wirtschaftsminister Anton Jaumann „abzuschießen“, für den wirklichen Schuldigen in Sachen Flughafen hält Reiff allerdings den Bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß.

Wie Dr. Christian Magerl in seinem Referat feststellte, seien die Anfang dieses Jahres vom Bayerischen Wirtschaftsministerium veröffentlichten Karten mit den neuen Abflugrouten im Grunde bereits seit 1972 bekannt gewesen. Die englische Firma „Software science limited“, kurz SSL, habe damals computergestützt das einzige plausible Modell im Auftrag der Flughafen GmbH vorgelegt. Dieses zeige ein völlig anderes Bild als die bisherigen regierungsamtlichen Angaben. Nach den Worten des Grünen-Abgeordneten würden die Flugzeuge an rund 70 Prozent aller Tage im Jahr nach Westen starten. Über die Hälfte des gesamten Flugaufkommens führe in Richtung USA. Diese Maschinen, schwere Boeings 747 und Douglas DC 10, würden das Funkfeuer „Mike“ am Autobahndreieck Holledau ansteuern und damit das Gemeindegebiet von Schweitenkirchen überfliegen. Magerl rechnet mit mindestens 150 Überflügen pro Tag. Dabei liege die Dauerlärmbelastung in Schweitenkir-

chen noch unter 62 dB (A), die als Grenze für die Einbeziehung in die Lärmschutzzone gelten. Christian Magerl: „Fünf Flugzeuge pro Nacht mit 62 dB (A), das ist im Dauerschall gleich Null, aber fünfmal wird man wach“. Bei einem Dauerpegel von 62 dB (A) würden Spitzenwerte von 81 dB (A) plus oder minus fünf dB (A) auftreten. Wer

ANZEIGE

Ihre Versicherungspartner

J. Kirzinger/H. Kneidl

Auenstr. 36 · 80688 PAF · Tel. 08441/71070

Mo.-Fr. 8.30-12 Uhr, 15-18 Uhr

Mittwochnachmittag
geschlossen

BAYERN
VERSICHERUNG

wissen wolle, welche Lärmbelastung von dem neuen Flughafen ausgehen werde, solle seine Ortschaft im Verhältnis zu München Riem ausmessen und einmal „probehören“.

Der Widerstand gegen München II muß sich nach Ansicht Magerls jetzt auf die Verhinderung von Nachtflügen konzentrieren. In Riem gebe es derzeit im Jahresmittel etwa vier Flüge pro Nacht. Bei München II sei von 30 Flügen außerhalb der regulären Zeiten die Rede und die Lufthansa fordere sogar schon 60 pro Nacht. Die Flughafen GmbH spreche von einer „vermehrten Nutzung der Tagesrandzeit“ und meine damit einen Flugbetrieb rund um die Uhr.

Zur Lärmbelastung komme noch ein weiteres Umweltproblem: Abgase und Kerosin, das die Jets in die Luft ablassen. So habe allein die Deutsche Lufthansa bei notfallbedingten Flugabbrüchen nach dem Start in den Jahren 1985 und 1986 elfmal Kerosin abgelassen, damit die Maschinen für die Landung nicht zu schwer waren. Magerl berichtete von Fällen, wo auf diese Weise bis zu 90000 Liter Treibstoff in die Atmosphäre geblasen worden seien. Derartige Probleme könnten sich nach Ansicht Magerls noch häufen, da München II auch von vielen kleineren Gesellschaften angefliegen werde, die nicht den Sicherheitsstandard der Lufthansa besitzen.

Die „allgemeine Luftfahrt“, Sportmaschinen und Privatflieger, stelle eine zusätzliche Belastung dar. Noch nicht ausdiskutiert sei die Gefahr für die Fliegerei durch „Vogelschlag“. Er habe vor Jahren davor gewarnt, daß die Pullinger Weiher zugeschlachtet werden müßten, weil dort viele Vögel nisten und eine Gefahr für die Flugzeuge darstellen, meinte Magerl. Damals sei er ausgelacht worden, aber heute sei genau diese Maßnahme im Gespräch.

Wo die landenden Maschinen künftig ihre Warteschleifen ziehen werden, sei noch nicht bekannt. Vermutlich komme ein Gebiet von zehn bis 15 Kilometern im Umkreis des Flughafens in Frage. Noch ungeklärt ist nach Magerls Worten auch die Frage, wie sich München II auf die Militärflughäfen in Freising, Erding und Manching auswirken wird. Der Abgeordnete: „Es gibt nur zwei Alternativen: entweder die Düsenjäger meiden die zivilen Korridore und verschwinden von hier oder sie unterfliegen die Routen der Verkehrsmaschinen, das heißt, sie fliegen tiefer als je zuvor“. Der millionenteure Ausbau des Freisinger Militärflughafens und die geplante Ansiedlung einer Tornado-Staffel lasse die erste Alternative aber als utopisch erscheinen.

Heftige Kritik an den verantwortlichen Politikern übten in der Diskussion mehrere Versammlungsteilnehmer, die sich während der letzten Jahre in den betroffenen Gemeinden Häuser gebaut haben. Auch bei den Gemeindeverwaltungen, bei denen sie sich über die Flugrouten erkundigt hätten, wären ihnen falsche Auskünfte erteilt worden. Dies bestätigte Dr. Magerl, wies aber darauf hin, daß auch die Bürgermeister falsche Informationen vom Wirtschaftsministerium erhalten hätten. Magerl: „Wir sind 15 Jahre lang von München aus zum Narren gehalten worden“. ddt