

Notlandeplatz für die Lufthansa, Segelfliegerzentrum, Düsenjäger-Testplatz, US-Airport und Gleitschirmflieger-Standort. Der Greilinger Flughafen hat eine 90-jährige Geschichte. Mit der Nordspange wird seine Existenz in Frage gestellt.

VON CHRISTOPH SCHNITZER

Greiling – Drei Tage hatten Betroffene jüngst Gelegenheit, beim Erörterungstermin für den Planfeststellungsentwurf der Tölzer Nordspange ihre Einwände vorzubringen. Einer, der vorstellig wurde, war Michael Melzer, ehemaliger Vorsitzender der Luftsportvereinigung Greiling. Letztere ist heute letzter Hüter einer langen Tradition am Greilinger Flughafen. Nach dem Weggang der Amerikaner 1991 gab es Bestrebungen der Gemeinde Greiling, den Flughafen aus Lärmschutzgründen ganz zu schließen.

1998 wurde vor Gericht ein Vergleich geschlossen, der den Segelflugbetrieb mit Windschleppstart sowie den Betrieb von Hängegleitern und Gleitseglern erlaubte. Die damalige Haltergemeinschaft, bestehend aus fünf Luftsport-Vereinen, hat sich im Lauf der Jahre auf die Luftsportvereinigung Greiling reduziert. Sie führt seit 2010 den Flughafen und zahlt für die insgesamt rund 22 Hektar jährlich einen niedrigen fünfstelligen Betrag an Pacht an den Bund. „Für unseren kleinen Verein ist das schon eine Leistung“, sagt der aktuelle LSV-Vorsitzende Werner Jakobus. Am Flughafen wird



Die Pläne: In Grau ist die Trasse der Nordspange eingezeichnet. Darunter befindet sich das 3,6 Hektar große Areal, das die Gemeinde Greiling erwerben will. Pfeil 1 zeigt auf die bisher geplanten Ausgleichsflächen. Die Pfeile 2 bezeichnen links und rechts der Landebahn die Flächen, wo entsiegelt werden soll und Ausgleichsflächen geschaffen werden sollen. Pfeil 3 könnte die Restlandebahn für den Flughafen darstellen.

BILD: BAYERNATLAS

faktisch nur noch Gleitschirm und Drachen geflogen. Ab und zu ein Segelflieger. Alle starten inzwischen mit Winde oder mittels Elektrostart.

Für das nahe Bergwachtzentrum ist der Flughafen wichtiger Hubschrauberstütz-

punkt mit Tankmöglichkeit. Auch die Bundespolizei nutzt den Standort bei Rettungseinsätzen. Und muss ein kleiner Flieger, der von Salzburg in die Schweiz unterwegs ist, aus Wettergründen von der Flugsicherung heruntergeholt

werden, dient Greiling – wie vor nicht allzu langer Zeit geschehen – immer noch als Notlandeplatz. Denn im ganzen Süden von München, berichtet Jakobus, gebe es keinen öffentlich anliegbaren Flughafen mehr.



Der Greilinger Flughafen: Vorne rechts der Hangar der Bergwacht, dahinter die Betriebsgebäude und der Tower der Luftsportvereinigung Greiling.

FOTO: LSV

Der LSV könnte also 2017 sorgenfrei das offiziell 90-jährige Bestehen des Flugplatzes feiern. Doch der Blick in die Zukunft ist getrübt. Grund: die Nordumgehung. „Es war immer klar“, sagt Jakobus, „dass dem Straßenbau Vorrang eingeräumt wird.“ An der Trasse, die über den Greilinger Berg hinauf genau über die Flughafengebäude und den originellen kleinen Tower führt, wird also wohl nichts zu ändern sein. Das dadurch abgetrennte 3,6 Hektar große Areal im Süden der künftigen Trasse will die Gemeinde Greiling vom Bund erwerben und für sozialen Wohnungsbau entwickeln.

Statt 1300 Metern Landebahn hat der LSV dann noch rund 800 Meter. Das könnte eigentlich für den bestehenden Betrieb reichen.

Es gibt noch Unwägbarkeiten: Es hat sich nämlich herausgestellt, dass sich in der Nähe des Towers (auf der geplanten Straßentrasse) ein Brutgebiet für Feldlerchen befindet. Das muss nun verlegt werden und zwar auf die andere Seite der Landebahn. Noch ein Problem gibt es, wie

Jakobus berichtet. Auch das Bauamt Weilheim muss Ausgleichsflächen für Straßenbau bereitstellen. Die bis jetzt dafür vorgesehenen sechs Hektar Flächen im südöstlichen Bereich beeinträchtigen die Existenz zweier Greilinger Bauern und sollen nun ziemlich genau in der Mitte der bestehenden Landebahn rechts und links angelegt werden. Leidtragende wären der LSV und die ebenfalls dort ansässige Hundeschule.

Werner Jakobus hat beim Erörterungstermin die Bedenken vorgetragen und auch darauf verwiesen, dass die veränderten Verhältnisse den Verein ohne eigenes Zutun zwingen, die luftfahrtrechtlichen Genehmigungen für den nördlichen Landebahnbereich völlig neu zu beantragen. „Da müssen wir wieder bei Null anfangen.“

Im Grunde, so zieht Werner Jakobus nüchtern Bilanz, könne man nur hoffen, dass sich der Nordspangen-Bau durch die Klageverfahren möglichst lange hinauszieht. Große Illusionen macht sich der Reichersbeurer nicht: „Die Sanduhr läuft.“