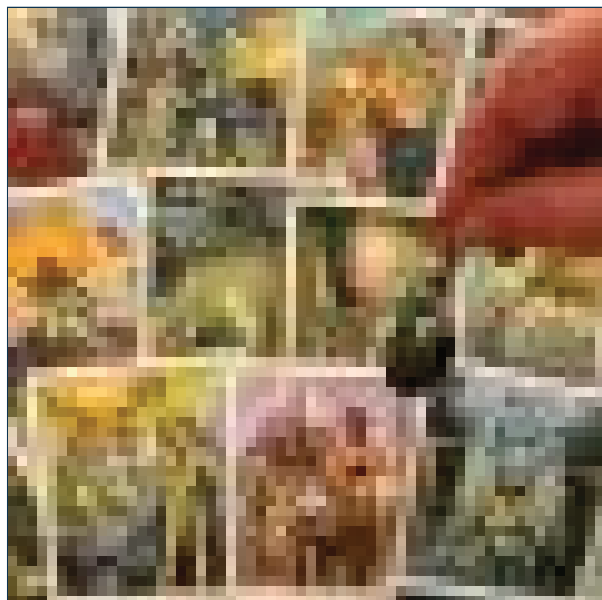


aus unserem Archiv vom 01. Januar 2010

Ein Blick in die Zukunft

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Niemand weiß, was die Zukunft bringt. Dennoch lässt sich erahnen, was den Eifelkreis im Jahr 2010 bewegen wird: Flugplätze, Schulen, Reformen, neue Köpfe, rollende Köpfe, ein großes Fest und Literatur. Eine Vorab-Analyse.



Das würden sich auch die Politiker im Eifelkreis wünschen: Einen Pendelschwinger, der ihnen genau vorhersagt, was ihnen beruflich in den kommenden 365 Tagen blüht. Foto: dpa

Bitburg/Prüm. Landkreise mögen eine Geburtsstunde haben. Dennoch fände sich wohl niemand, der ihnen ein Horoskop erstellt. Aus der Hand lesen fällt bei Kreisen wegen Handmangels flach. Karten legen, Kristallkugel gucken und Knochen würfeln sind einfach nicht seriös genug. Versuchen wir es also vernünftig: Was wird den Eifelkreis 2010 wohl bewegen?

Bewegen werden den Kreis 2010 sicher mal wieder die Flugzeuge. Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass aus Spangdahlem eine F-16-Staffel mit den dazugehörigen 575 Soldaten abgezogen wird. Ebenfalls hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass an ihrer Stelle andere Flugzeuge und Soldaten in die Eifel kommen: Im Gespräch ist, die Airbase zum Luft-Drehkreuz auszubauen, wo die großen Transportmaschinen der US-Air-Force auf ihrem Weg zu den Krisenherden dieser Welt einen Zwischenstopp einlegen.

Trotz hochfliegender Pläne ist wenig passiert

Mit weitaus weniger Bewegung ist am Flugplatz Bitburg zu rechnen. Für ihn gibt es zwar hochfliegende Pläne: Schon in wenigen Jahren will ein luxemburgischer Projektentwickler die ehemalige Airbase in einen richtigen Flughafen mit Werft, Frachtbetrieb und bis zu 2,5 Millionen Passagieren jährlich verwandelt haben. Finanzrahmen: 400 Millionen Euro oder auch mehr. Allerdings ist nach Bekanntwerden der Pläne weder viel passiert, was zu ihrer Realisierung beitragen würde, noch lässt sich ein Experte finden, der dem Projekt Aussicht auf Erfolg bescheinigt. Vermutlich wird es daher bei den bloßen Plänen bleiben - und der Projektentwickler so unauffällig wie möglich wieder in die Anonymität abtauchen, aus der das Projekt Bit-Airport ihn herauskatapultiert hatte.

Auch wenn das Scheitern der Flugplatz-Pläne für ihn ein weiterer herber Schlag wäre - wohl wieder aus der Versenkung auftauchen wird im Jahr 2010 der 2009 tief gestürzte CDU-Fürst Michael Billen. Er wird kämpfen: kämpfen um sein Landtagsmandat, kämpfen um seine Position im Eifelkreis Bitburg-Prüm, kämpfen um den Rest von Macht, der ihm geblieben ist. Ein Kampf mit offenem Ausgang, der aber in der Partei Spuren hinterlassen wird. Denn seine "Parteifreunde" haben ihn fallen gelassen. Nachdem bekannt wurde, dass er sich im Rahmen seiner Nürburgring-Recherche geheime Polizeidaten verschafft hatte, haben Landes- und Bezirks-CDU Billens Rücktritt von seinem Landtagsmandat gefordert, und selbst sein Kreisverband hat ihm das Vertrauen entzogen.

Der CDU-Vorstand im Kreis will 2010 einen neuen Kandidaten für die Landtagswahl 2011 aufstellen. Er wird Billen jedoch einbinden müssen, um zu verhindern, dass der Abgeordnete beim Nominierungs-Parteitag nicht doch seinen Hut in den Ring wirft. Dies würde dann den tiefen Riss, der durch die Bitburg-Prümer CDU geht, endgültig sichtbar machen. Fest steht, dass statt Billen der Bundestagsabgeordnete Patrick Schnieder den Vorsitz der Bezirks CDU übernehmen wird. Fest steht auch, dass nach der Wahl-Schlappe des Jahres 2009 und dem Fehltritt ihres ersten Mannes die Eifeler-CDU im Umbruch ist, der sich 2010 fortsetzen wird.

Zwar wird 2010 kein Superwahljahr. Doch hat der Erfolg, den Patrick Schnieder bei der Bundestagswahl verzeichnen konnte, Folgen: Die Verbandsgemeinde Arzfeld braucht einen neuen Bürgermeister. Die Wahl dürfte spannend werden. Schon jetzt sind sechs Kandidaten im Rennen. Dass zwei davon, Klaus Juchmes und Andreas Kruppert, aus einer in sich gespaltenen Arzfelder CDU stammen, bekräftigt das Bild einer Partei mit Personalproblemen.

In vielen der anderen Verbandsgemeinden und der Stadt Bitburg hingegen hat sich Mitte 2009 bereits entschieden, wer ab dem 1. Januar im Chefsessel sitzt. In den Verbandsgemeinden Irrel und Bitburg-Land sowie der Stadt Bitburg gibt es neue Bürgermeister und daher vielleicht auch neue Projekte, neue Schwerpunkte und neue Herangehensweisen. Für besonders viele Überraschungen dürfte der neue Landrat Joachim Streit gut sein - wie er an seinem zweiten Amtstag bereits mit beherztem Einschreiten demonstriert hat: Er besichtigte spontan die maroden Toiletten der Otto-Hahn-Realschule und versprach baldige Abhilfe.

Schulen bleiben ein wichtiges Thema

Ohnehin werden die Schulen auch 2010 ein wichtiges Thema sein: Viele von ihnen müssen - wie die Otto-Hahn-Realschule - dringend saniert werden. Für den Kreis ein Investitionspaket von rund 30 Millionen Euro. Auch die Zukunft der Schulstandorte wird den Kreis weiter beschäftigen: Das Ende der weiterführenden Schulen in Schönecken, Waxweiler, Daleiden Kyllburg und Mettendorf ist bereits besiegelt. Irrel und Speicher werden sich nach einem gescheiterten Versuch 2010 weiter bemühen, eine Integrierte Gesamtschule zu bekommen.

Ein ähnliches Dauerthema wie die Schulen ist die Kommunalreform. Drei Verbandsgemeinden des Eifelkreises stehen auf der Abschlusliste des Innenministeriums: Sie sollen bis 2013 freiwillig mit anderen Kommunen verschmelzen, oder sie werden zwangsfusioniert. 2010 wird die Uni Trier erforschen, wer zu wem passen würde und ihre Ergebnisse in einer Studie präsentieren.

Doch gleichgültig, wie das Ergebnis auch ausfällt: Es ist damit zu rechnen, dass sich die Kommunalpolitiker die Köpfe heißreden. So trocken das Wort Kommunalreform klingen mag - so emotional ist das Thema. Denn niemand stützt gerne seinen eigenen Kirchturm. Und es ist unwahrscheinlich, dass es der Uni gelingt, eine Lösung zu finden, mit der alle einverstanden sind.

Für wohl weniger explosiven Gesprächsstoff wird 2010 hingegen ein Großereignis sorgen, das seine Schatten vorauswirft: der Rheinland-Pfalz-Tag, der vom 27. bis 29. Mai 2011 in Prüm stattfinden wird.

Prüm ist auch die Heimatstadt Josef Zierdens, der der Eifel 2010 mal wieder zu einem angenehmen Großereignis verhelfen wird: dem Eifel-Literatur-Festival, das ab dem 23. April, dem Tag des Buches, hochkarätige Autoren in die Eifel lockt. Schon jetzt steht fest, dass Katja Riemann, Roger Willemsen, Richard David Precht, Sarah Kuttner und Inge Jens beim Festival dabei sein werden.

aus unserem Archiv vom 12. Januar 2010

Investor steigt diese Woche beim Flugplatz Bitburg ein

Die im Oktober 2009 verkündeten Ausbaupläne für den Flugplatz Bitburg haben viele Zweifler gefunden – kein Experte hat dem Projekt bisher Aussicht auf Erfolg eingeräumt. Doch nach Aussage des Investors Frank Lamparski läuft alles nach Plan.

Der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski möchte die ehemalige Airbase in einen Fracht-, Werft- und Passagierflughafen verwandeln. Noch diese Woche, so sagt er, wird er 40 Prozent der Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH kaufen. Bis Ende März soll die Flughafen-Planung abgeschlossen sein und Ende des Jahres die erste Ausbauphase beginnen: Ihr Herzstück ist ein Instrumentenlandesystem. Zudem soll ab Ende 2010 die Landebahn überprüft und ausgebessert werden.



© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 14. Januar 2010

Flugplatz Bitburg: Anteile noch bei der GmbH

Bitburg. (kah) Der gestrige Donnerstag war als Termin für den Verkauf eines großen Anteils an der Flugplatz Bitburg GmbH genannt worden. Dem beredten Schweigen Michael Billens ist allerdings zu entnehmen, dass das Geschäft noch nicht gelaufen ist.

Noch diese Woche solle der Verkauf der Flugplatz Bitburg GmbH-Anteile über die Bühne gehen, hatte der luxemburgische Projektplaner Frank Lamparski dem TV am Dienstag gesagt. Lamparski, der plant, den Flugplatz Bitburg zu einem richtigen Flughafen von den Ausmaßen des luxemburgischen Airports Findel auszubauen, will zunächst rund 40 Prozent der GmbH-Anteile übernehmen. Unter Vorbehalt hatte er den gestrigen Donnerstag als Kauf-Termin genannt. Lamparski selbst war gestern nicht zu erreichen - anders als der GmbH-Aufsichtsratsvorsitzende Michael Billen, der sich jedoch in Schweigen hüllte.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 15. Januar 2010

Flugplatz Bitburg: Bit-Airport übernimmt Anteile

Der erste grundlegende Schritt Richtung „Bit-Airport“ ist getan: Projektentwickler Frank Lamparski ist seit heute Anteilseigner der Flugplatz Bitburg GmbH. Er will die Airbase zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen ausbauen.

(kah) Rund drei Monate ist es her, dass seine hochfliegenden Pläne für den Flugplatz Bitburg bekannt wurden: Frank Lamparski aus Luxemburg will die ehemalige amerikanische Airbase Bitburg mit Hilfe von Investoren in den kommenden 15 Jahren zu einem richtigen Flughafen ausbauen.

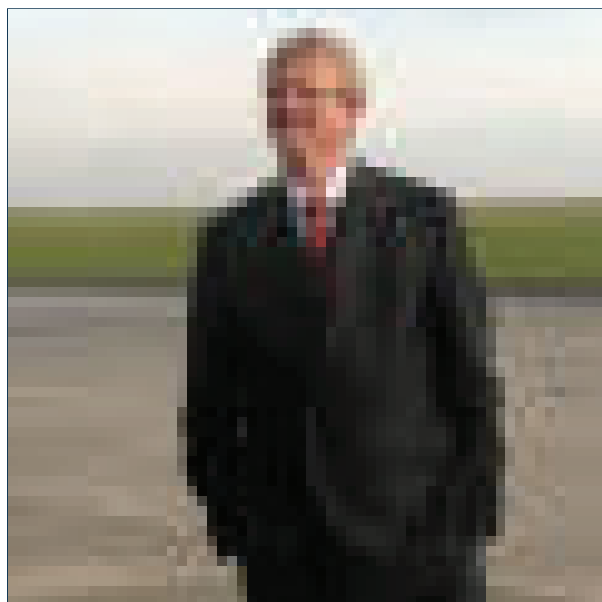
Zunächst soll sich eine Werft ansiedeln, dann soll Bitburg zum internationalen Luftfracht-Umschlagplatz werden und schließlich auch zum Ausgangspunkt für Urlaubsreisen Richtung Osteuropa. Mit 400 Millionen Euro oder mehr hat Lamparski den Finanzrahmen des Projekts beziffert.

Während viele Eifeler das ganze für ein großes Luftschloss halten und auch ausgewiesene Luftfahrtexperten nicht an einen wirtschaftlichen Erfolg des Vorhabens glauben können, treiben Lamparski und die Chefs der Flugplatz-GmbH das Vorhaben voran.

Und sie haben seit gestern ein erstes Ergebnis vorzuweisen. Der grundlegende Schritt ist getan: Lamparski ist seit gestern Anteilseigner der Flugplatz Bitburg GmbH. Für rund 80.000 Euro hat der Projektentwickler, wie er und der Aufsichtsratsvorsitzende Michael Billen gestern mitteilten, rund 40 Prozent der GmbH-Anteile gekauft. Nach einvernehmlicher Ansicht sei dies „der erste Schritt auf dem Weg zu einer erfolgreichen, vollständigen Privatisierung des Flugplatzes“ auf Basis der von Lamparski präsentierten Konzepte.

„Die zur angestrebten, vollständigen Übernahme der Flugplatz Bitburg GmbH notwendigen vertraglichen Regelungen, die auch und vor allem den Schutz öffentlicher Interessen absichern sollen, werden während der kommenden Monate erarbeitet“, heißt es weiter in der Pressemitteilung der Flugplatz-Chefs. Dies solle in vertrauensvoller Atmosphäre unter Beteiligung der jeweils Verantwortlichen des Eifelkreises Bitburg-Prüm und der Stadt Bitburg erfolgen – also mit Landrat Joachim Streit und Bürgermeister Joachim Kandels.

Es ist also sehr wahrscheinlich, dass auch Kreis und Stadt der Entwicklergruppe des „Bit-Airports“, an deren Kopf Lamparski steht, ihre Anteile verkaufen werden – zumal sie finanziell gar nicht in der Lage wären, die geplanten Investitionen mitzutragen.



3, 2, 1, meins... Frank Lamparski hat den Notarvertrag unterschrieben, mit dem seine Entwicklungsgruppe Bit Airport 40,53 Prozent der Anteile am Flugplatz Bitburg übernimmt.

aus unserem Archiv vom 15. Januar 2010

Der neue Herr des Flugplatzes

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Der erste grundlegende Schritt Richtung "Bit-Airport" ist getan: Projektentwickler Frank Lamparski ist seit gestern Anteilseigner der Flugplatz Bitburg GmbH. Er will die Airbase mit einer Entwicklergruppe zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen ausbauen.



Frank Lamparski am Flugplatz Bitburg. TV-Foto: Katharina Hammermann

Bitburg. Rund drei Monate ist es her, dass seine hochfliegenden Pläne für den Flugplatz Bitburg bekannt wurden: Frank Lamparski aus Luxemburg will die ehemalige amerikanische Airbase Bitburg mit Hilfe von Investoren in den kommenden 15 Jahren zu einem richtigen Flughafen ausbauen. Zunächst soll sich eine Werft ansiedeln, dann soll Bitburg zum internationalen Luftfracht-Umschlagplatz werden und schließlich auch zum Ausgangspunkt für Urlaubsreisen Richtung Osteuropa. Mit 400 Millionen Euro oder mehr hat Lamparski den Finanzrahmen des Projekts beziffert.

Während viele Eifeler das Ganze für ein großes Luftschloss halten und auch ausgewiesene Luftfahrtexperten nicht an einen wirtschaftlichen Erfolg des Projekts glauben, hoffen viele andere auf die rund 2000 versprochenen Arbeitsplätze, die der "Bit-Airport" bringen soll.

Ungeachtet all des Trubels treiben Lamparski und die Chefs der Flugplatz-GmbH das Vorhaben voran. Und sie haben seit Freitag ein erstes Ergebnis vorzuweisen. Der grundlegende Schritt ist getan: Lamparski ist nun Anteilseigner der Flugplatz Bitburg GmbH. Für rund 80 000 Euro hat der Projektentwickler, wie der Aufsichtsratsvorsitzende Michael Billen am Freitagnachmittag mitteilte, rund 40 Prozent der GmbH-Anteile gekauft - und zwar rückwirkend zum 1. November 2009. Nach einvernehmlicher Ansicht sei dies "der erste Schritt auf dem Weg zu einer erfolgreichen, vollständigen Privatisierung des Flugplatzes" auf der Basis von Lamparskis Konzepten.

"Die zur angestrebten vollständigen Übernahme der Flugplatz Bitburg GmbH notwendigen vertraglichen Regelungen, die auch und vor allem den Schutz öffentlicher Interessen absichern sollen, werden während der kommenden Monate erarbeitet", heißt es weiter in der Pressemitteilung der Flugplatz-Chefs. Dies solle in vertrauensvoller Atmosphäre unter Beteiligung der jeweils Verantwortlichen des Eifelkreises Bitburg-Prüm und der Stadt Bitburg erfolgen - also mit Landrat Joachim Streit und Bürgermeister Joachim Kandels.

Es ist also sehr wahrscheinlich, dass auch Kreis und Stadt der Entwicklergruppe des "Bit-Airports", an deren Kopf Lamparski steht, ihre Anteile verkaufen werden - zumal sie finanziell gar nicht in der Lage wären, die geplanten Investitionen mitzutragen. Und so wird ein von den Verantwortlichen lang erstrebtes Ziel absehbar erreicht: Der Flugplatz wird privat, und der Steuerzahler muss sich nicht mehr an den rund 600 000 Euro Minus beteiligen, die die Flugplatz GmbH jährlich zu verzeichnen hat.

Hauptanteilseigner: Frank Lamparski (40,53 Prozent), Eifelkreis Bitburg-Prüm (37,89), Stadt Bitburg (16,32), Den Rest teilen sich zurzeit zwei weitere Teilhaber. Die Auwer Firma Backes plant außerdem einzusteigen.

MEINUNG

Gegen den Strom

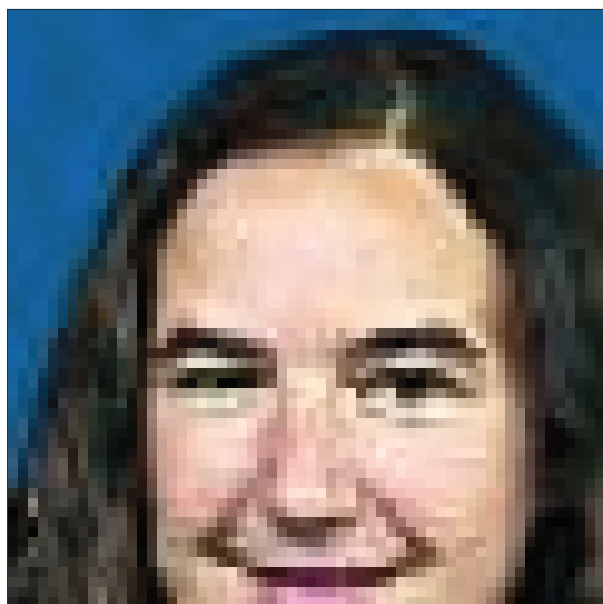
Es verdient Respekt, wenn Menschen unbeirrt gegen den Strom schwimmend ihrer Überzeugung folgen - so wie Michael Billen und Frank Lamparski beim Flugplatz Bitburg. Doch alle Experten, die sich dazu geäußert haben, zweifeln daran, dass der "Bit-Airport" sich finanziell tragen könnte. Die geplanten 20 Frachtflieger pro Woche seien zu wenig, um wirtschaftlich zu sein. Dass jemals die maximal anvisierten 2,5 Millionen Passagiere pro Jahr nach Bitburg kommen, halten sie für unrealistisch. Und sollten doch eines Tages viele Fluggäste von Bitburg aus starten, dann nur, weil der Bit-Airport Preisdumping betreibt. Doch daran verdient man nichts. Kurzum: Die Experten glauben nicht an einen Bit-Airport. Wir lassen uns gerne eines Besseren belehren. Sollte das Privat-Projekt aber scheitern, darf sich die öffentliche Hand nicht verpflichtet fühlen, es zu retten! [**k.hammermann@volksfreund.de**](mailto:k.hammermann@volksfreund.de)

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 15. Januar 2010

Gegen den Strom

Von Katharina Hammermann



Es verdient Respekt, wenn Menschen unbeirrt gegen den Strom schwimmend ihrer Überzeugung folgen - so wie Michael Billen und Frank Lamparski dies mit ihrem Flugplatz Bitburg tun. Aber - mit welcher Aussicht auf Erfolg? Alle Experten, die sich dazu geäußert haben, zweifeln daran, dass der "Bit-Airport" sich finanziell tragen könnte. Die geplanten 20 Frachtflieger pro Woche seien zu wenig, um wirtschaftlich zu sein. Dass jemals die maximal anvisierten 2,5 Millionen Passagiere pro Jahr nach Bitburg kommen, halten sie für unrealistisch. Und sollten doch eines Tages viele Fluggäste von Bitburg aus starten, dann - so sagen sie - nur, weil der Bit-Airport Preisdumping betreibt. Doch daran verdient man nichts. Kurzum: Die Experten glauben nicht an einen Bit-Airport. Wir lassen uns gerne eines Besseren belehren. Sollte das Privat-Projekt aber scheitern, darf sich die öffentliche Hand nicht verpflichtet fühlen, es zu retten!

k.hammermann@volksfreund.de

Meinung

Gegen den Strom

Es verdient Respekt, wenn Menschen unbeirrt gegen den Strom schwimmend ihrer Überzeugung folgen - so wie Michael Billen und Frank Lamparski dies mit ihrem Flugplatz Bitburg tun. Aber - mit welcher Aussicht auf Erfolg? Alle Experten, die sich dazu geäußert haben, zweifeln daran, dass der "Bit-Airport" sich finanziell tragen könnte. Die geplanten 20 Frachtflieger pro Woche seien zu wenig, um wirtschaftlich zu sein. Dass jemals die maximal anvisierten 2,5 Millionen Passagiere pro Jahr nach Bitburg kommen, halten sie für unrealistisch. Und sollten doch eines Tages viele Fluggäste von Bitburg aus starten, dann - so sagen sie - nur, weil der Bit-Airport Preisdumping betreibt. Doch daran verdient man nichts. Kurzum: Die Experten glauben nicht an einen Bit-Airport. Wir lassen uns gerne eines Besseren belehren. Sollte das Privat-Projekt aber scheitern, darf sich die öffentliche Hand nicht verpflichtet fühlen, es zu retten! ***k.hammermann@volksfreund.de***

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 26. Januar 2010

Ohne blaues Auge durch die Krise gekommen

Mehr Passagiere, mehr Fracht: Auf dem Flughafen Hahn ist man optimistisch, dass man die Zahlen in diesem Jahr weiter steigern kann. Der kaufmännische Geschäftsführer, Wolfgang Pollety, äußert sich im TV-Interview.

Lautzenhausen. (wie) Ein turbulentes Jahr liegt hinter dem Flughafen Hahn. Vor einem Jahr stieg die Frankfurter Flughafengesellschaft Fraport als Mitgesellschafterin aus, nachdem sie mit dem Projekt Hahn-Taler, einer Passagier-Gebühr, gescheitert war. Das Land Rheinland-Pfalz übernahm die Anteile und wurde Mehrheitsgesellschafter. Über das zurückliegende Jahr und die Aussichten des Hahn sprach TV-Redakteur Bernd Wientjes mit dem kaufmännischen Geschäftsführer Wolfgang Pollety (41).

Was hat sich seit dem Ausstieg von Fraport verändert?

Pollety: Nach den anfänglichen Wirren, die ein Gesellschafter-Wechsel mit sich bringt, ist es gut zu wissen, dass wir nun mit dem Land Rheinland-Pfalz einen Gesellschafter haben, der voll hinter uns steht und der den Hahn voranbringen will. Wir haben jetzt Möglichkeiten, die wir vorher mit Fraport nicht hatten.

Die da wären?

Pollety: Fraport hat sich beim Hahn jahrelang nur auf das reine Luftgeschäft konzentriert. Allerdings nur, wenn es dem Frankfurter Flughafen nicht schadete. So wanderte der eine oder andere renommierte Kunde schließlich doch nach Frankfurt und nicht zu uns.

Was sich aber wohl nicht verändert hat, ist das Defizit. Wie werden Sie das Jahr 2009 abschließen?

Pollety: Wir werden wider Erwarten ein besseres Ergebnis haben als 2008. Und zwar ein wesentlich besseres als das von der Fraport geplante, obwohl wir mit Umsatzeinbußen zu kämpfen hatten.

Konkret: Wie wird das Ergebnis 2009 sein?

Pollety: Der Jahresabschluss muss erst noch von den Wirtschaftsprüfern geprüft werden. Ich kann aber sagen, dass das Defizit unter 15 Millionen Euro liegen wird.

Das heißt: Sie sind mit einem blauen Auge durch die Wirtschaftskrise gekommen?

Pollety: Nein, wir sind ohne blaues Auge durch die Krise gekommen. Wir hatten im November mit 21 600 und Dezember und rund 18 000 Tonnen Fracht zwei bombastische Monate, die wir so selbst nicht erwartet hatten. Auf's Jahr gesehen liegen wir bei rund 180 000 Tonnen. Und mit 3,8 Millionen Passagiere liegen wir auf jeden Fall besser als Mitte des Jahres befürchtet.

Ihr Vorgänger hat den Hahn-Taler, eine Passagiergebühr von drei Euro, ins Gespräch gebracht, um das Defizit zu senken. Aus Sicht eines kaufmännischen Geschäftsführers doch eigentlich eine gute Idee, oder?

Pollety: Als kaufmännischer Geschäftsführer muss man sich Gedanken machen, wie man zusätzliche Einnahmen erwirtschaften kann. Die Frage ist aber, ob der Hahn-Taler dafür das richtige Mittel war.

Statt eine zusätzliche Gebühr zu verlangen wollen Sie nun die Passagiere dazu bringen, vor dem Abflug mehr Geld auszugeben und damit die Einnahmen zu verbessern. Glauben Sie, das wird was bringen? Der klassische Billigflieger-

Passagier ist doch wohl kaum bereit, mehr Geld am Flughafen zu lassen.

Pollety: Das Gegenteil ist der Fall. Umfragen zeigen, dass unsere Passagiere rund 15 Euro am Flughafen ausgeben wollen, aber derzeit gerade mal ein Drittel davon ausgeben. Das heißt, wenn ein entsprechendes Angebot da ist, wird auch die Nachfrage steigen. Daher werden wir die Verkaufsflächen in der Abflughalle erweitern.

Wo sehen Sie denn noch weitere zusätzliche Einnahmemöglichkeiten?

Pollety: Wir werden gemeinsam mit der neuen Entwicklungsgesellschaft Hahn weiter daran arbeiten, die vorhandenen Immobilien zu vermarkten. Auch bei der Standardeinnahmequelle Parken werden wir neue Konzepte anbieten. Aber unser Kerngeschäft ist und bleibt das Fluggeschäft. Wir müssen alles dransetzen, die kritische Größe zu erreichen, die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendig ist.

Und wie ist die kritische Größe?

Pollety: Bei den Passagieren peilen wir weiterhin die fünf Millionen an. Zunächst natürlich müssen wir in diesem Jahr die Vier-Millionen-Marke knacken.

Bei der Fracht wollen wir 200 000 Tonnen erreichen.

Und bis wann wollen Sie diese kritische Größe erreicht haben?

Pollety: Realistisch gesehen, in fünf Jahren.

Sie gehen also trotz aller Warnungen davon aus, dass Billigflieger weiter wachsen werden?

Pollety: Die höchsten Wachstumsraten in diesem Bereich liegen hinter uns. Aber dass Billigflieger nicht in der Krise sind, zeigt sich doch gerade. Trotz Wirtschaftsflaute ist die Passagierzahl auf dem Hahn 2009 nur gering zurückgegangen. Der Hahn hat mit seinem Hauptkunden, der irischen Ryanair, einen verlässlichen Partner.

Tatsächlich? Im vergangenen Jahr haben die Iren ja immerhin damit gedroht, sich komplett vom Hahn zurückzuziehen.

Pollety: Das würde ich eher als Zeichen der Verlässlichkeit sehen. Wir haben einen gültigen Vertrag mit Ryanair, der erst im nächsten Jahr nachverhandelt werden kann. In der Diskussion um den Hahn-Taler hat Ryanair argumentiert, dass dies nicht dem mit Hahn geschlossenen Vertrag entspricht. Das ist zumindest nicht ganz unschlüssig. Ryanair ist ein seriöser Partner.

Das heißt: Allein mit Ryanair und ein paar Charterflügen können Sie die Fünf-Millionen-Marke knacken?

Pollety: Ja. Das können wir. Aber wir werden auf mittlere Sicht weitere Fluggesellschaften hier auf dem Hahn haben.

Das wird seit Jahren verkündet. Aber außer Ryanair hat sich bislang noch kein ernstzunehmender Kunde in den Hunsrück verirrt.

Pollety: Es wird sich was tun, da bin ich fest davon überzeugt. Wizz Air und Iceland Express werden in diesem Jahr vom Hahn ins bulgarische Sofia und die isländische Hauptstadt Reykjavik

fliegen. Aber wir haben natürlich noch Platz für weitere Fluggesellschaften.

Wie stehen Sie zur möglichen Konkurrenz durch den Bit-Airport in Bitburg?

Pollety: Wir verfallen deswegen nicht in Panik. Wir sind in Rheinland-Pfalz der Platzhirsch. Und mit dem Land als Mehrheitseigentümer im Rücken habe ich keine Angst vor Konkurrenz.

Wo sehen Sie den Hahn in fünf Jahren?

Pollety: Dann möchte ich mir die Frage nicht mehr stellen lassen müssen, wann der Hahn endlich schwarze Zahlen schreibt.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 03. Februar 2010

Flugplatz: Grüne fürchten "unseriöse Geschäfte"

Bitburg. (scho) Der Kreisverband der Partei "Bündnis 90/Die Grünen" verfolgt die Privatisierung der Flugplatz Bitburg GmbH mit großer Skepsis. Nachdem der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski rund 40 Prozent der GmbH-Anteile aufgekauft hat (der TV berichtete), melden sich der neue Fraktions-Vorsitzende der Kreistags-Grünen, Helmut Fink, und Kreisvorsitzende Ulrike Höfken zu Wort: "Mit dem Ankauf dieser Anteile durch Lamparski ist der Anfang zu einer kompletten Privatisierung gemacht. Wir befürchten bei der Umsetzung seiner Pläne für einen Bit-Airport nicht nur erhebliche Belastungen für die Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, sondern möglicherweise auch Schaden für die Steuerzahler durch ein eventuell unseriöses Geschäftsmodell der Planungsgruppe um Lamparski." Die Grünen setzen sich nach wie vor dafür ein, das rund 180 Hektar große Areal für den Aufbau eines Energiezentrums für regenerative Energien zu nutzen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 03. Februar 2010

Grüne sehen Pläne für Bitburger Flugplatz skeptisch

Der Kreisverband Bitburg-Prüm von „Bündnis 90/Die Grünen“ verfolgt die Privatisierung der Flugplatz Bitburg GmbH mit großer Skepsis. Nachdem der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski rund 40 Prozent der GmbH-Anteile aufgekauft hat, melden sich der neue Fraktions-Vorsitzende der Kreistags-Grünen, Helmut Fink, und Kreisvorsitzende Ulrike Höfken zu Wort.

(scho) „Mit dem Ankauf dieser Anteile durch Lamparski ist der Anfang zu einer kompletten Privatisierung gemacht. Wir befürchten bei der Umsetzung seiner Pläne für einen Bit-Airport nicht nur erhebliche Belastungen für die Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, sondern möglicherweise auch Schaden für die Steuerzahler durch ein eventuell unseriöses Geschäftsmodell der Planungsgruppe um Lamparski.“ Die Grünen setzen sich nach wie vor dafür ein, das rund 180 Hektar große Areal für den Aufbau eines Energiezentrums für regenerative Energien zu nutzen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 24. Februar 2010

Antworten zum Bit-Airport

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Darüber, wann und wie der Eifelkreis seine Anteile an der Flugplatz-GmbH an den neuen Gesellschafter Frank Lamparski verkaufen soll, schweigt Aufsichtsratsvorsitzender Michael Billen. Zu einigen anderen Fragen hat er in nichtöffentlicher Kreistagssitzung allerdings Stellung bezogen.



Bis solch große Maschinen auch über die Bitburger Landebahn rollen, ist noch einiges zu klären. Foto: iStock

Ende 2010 sollen am Flugplatz Bitburg die ersten Baumaschinen rollen, um die Pläne des luxemburgischen Projektentwicklers Frank Lamparski Realität werden zu lassen. Er will die ehemalige Airbase in den kommenden 15 Jahren mit 400 Millionen Euro Investorengeld zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen ausbauen.

Ein Projekt, das viele Fragen aufwirft. Auch für die Kommunalpolitiker, die im Laufe des Jahres darüber entscheiden müssen, unter welchen Bedingungen der Eifelkreis Bitburg-Prüm und die Stadt Bitburg Lamparski ihre Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH verkaufen sollen. So hat die Grünen-Fraktion des Kreistags Landrat Joachim Streit einen umfangreichen Fragenkatalog geschickt. Dieser hat ihn mit Bitte um Beantwortung an den Aufsichtsratsvorsitzenden der Flugplatz GmbH, Michael Billen, weitergeleitet - den Einzigen, der in Sachen Flugplatz derzeit auskunftsberechtigt ist. Und Billen hat geantwortet - zumindest auf einige Fragen. Hier ein Überblick zu den Auskünften, die er dem Kreistag in nichtöffentlicher Sitzung gegeben hat:

Mit am spannendsten sind die Fragen, wie, unter welchen Bedingungen und wann der **Verkauf der GmbH-Anteile** erfolgen soll. Und wie sich die Kommunen absichern, falls das Projekt scheitert. Hierzu gab Billen mit dem Verweis auf die noch laufenden Vertragsverhandlungen mit Lamparski jedoch keine Auskunft. Er werde sich dazu äußern, "sobald die Verhandlungen einen entsprechenden Stand erreicht haben". Bei diesen Verhandlungen geht es nach TV-Informationen unter anderem um eine mögliche Rückübertragung der Immobilienwerte, die im Besitz der Flugplatz GmbH sind - wie der Tower des Flugplatzes. Frühestens im Sommer ist damit zu rechnen, dass Stadt und Kreis eine Entscheidung treffen müssen.

Auf andere Fragen hingegen gab es Antworten. So auch auf jene, ob die Flugplatz GmbH plant, das genehmigte **Instrumentenlandesystem** noch vor der Privatisierung zu errichten. Die Antwort lautet Nein. Vor der Privatisierung plane die GmbH keine solche Investition.

Die **Widersprüche**, die mehrere Gemeinden und Privatleute aus Angst vor dem Fluglärm gegen die Instrumentenfluggenehmigung eingelegt hatten, sind noch immer nicht alle bearbeitet. Laut Billen will der zuständige Landesbetrieb Mobilität (LBM) die geplante Privatisierung und damit verbundene Neuausrichtung des Projekts abwarten. Der LBM bestätigt dies. Eine abschließende Entscheidung könne derzeit nicht getroffen werden. Denn zu den Genehmigungsvoraussetzungen gehöre, dass die "wirtschaftliche Leistungsfähigkeit" des Flugplatzbetreibers/Investors geprüft werde. Lamparski hat den LBM jedoch bisher noch gar nicht offiziell über

seine Pläne informiert.

Doch reicht die vorhandene Genehmigung für Lamparskis Pläne überhaupt aus? Für die ersten Planungsschritte ja, heißt es von Billen. Zur vollständigen Umsetzung sei jedoch ein **Änderungsgenehmigungsverfahren** nach dem Luftfahrtgesetz nötig. Was genau geändert werden müsste, kann der LBM allerdings noch nicht sagen. Denn dazu müsse man zunächst das Konzept kennen.

Ein anderer "Erläuterungstermin" steht hingegen schon fest. Wie das **Wirtschaftsministerium** bestätigt, hat Lamparski für den 23. März einen Gesprächstermin im Ministerium, bei dem er seine Pläne dort erstmals offiziell vorstellt.

Eine weitere Frage der Grünen war, wie viel die ausscheidenden Gesellschafter von dem Geld zurückbekommen, das sie in den Besitz der Flugplatz GmbH investiert haben. Die **Abfindung** berechne sich nach dem sogenannten Stuttgarter Verfahren, erklärt Billen. Eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft habe errechnet, dass den Ex-Gesellschaftern jeweils eine Abfindung in Höhe von 51 Prozent ihrer Stammeinlage zusteht. Für den Landkreis Bernkastel-Wittlich sind dies 20 910 Euro, für den Landkreis Trier-Saarburg 36 720 Euro und für die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Daun 20 910 Euro - zu zahlen in fünf gleichen Jahresraten.

Darüber hinaus teilt Billen mit, dass die **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben**, der ein Großteil des Flugplatzareals (noch) gehört, von Anfang an einbezogen worden sei und die Bemühungen um eine luftverkehrliche Nutzung unterstütze.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 25. Februar 2010

Chancen und Gefahren der Fliegerei

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Der eine glaubt, dass Fluglärm Feriengäste vergraulen wird. Zwei andere sehen die Möglichkeit, neue Besucher in die Region zu locken. Der TV hat mit Tourismusexperten über die möglichen Auswirkungen des geplanten Bit-Airports gesprochen.

Bitburg. Wird der Fluglärm diejenigen verschrecken, die in der Eifeler Natur nach Ruhe suchen? Oder werden ganz im Gegenteil immer mehr Menschen die Region als Urlaubsziel entdecken? Der TV hat mit drei Tourismus-Fachleuten darüber gesprochen, welche Entwicklung sie erwarten, wenn der Flugplatz Bitburg tatsächlich zu einem Passagierflughafen werden sollte. Ihre Meinungen gehen stark auseinander.

Frank Schaal, Leiter der Tourist-Information Bitburger und Speicherer Land, sieht die Flugplatzpläne "sehr kritisch". Sollten sie Wirklichkeit werden, erwartet er eine "massive Beeinträchtigung" des Eifel-Tourismus. "Die Leute kommen hierher, um Natur zu erleben und sich zu erholen", sagt er. Schaal geht davon aus, dass Fluglärm einen Teil der nordrhein-westfälischen, belgischen und holländischen Stammgäste vergraulen würde. "Was bringt es, wenn ich auf dem Flugplatz 200 neue Arbeitsplätze schaffe und im Tourismus dafür 200 wegbrechen?" Auch für die heimische Wirtschaft befürchtet er Folgen. Die Wertschöpfung durch übernachtenden Tourismus liege im Feriengebiet bei 35 Millionen Euro jährlich. Wenn die Touristen wegblieben, dann hätte dies noch auf andere Betriebe als Hotels Auswirkungen, sagt Schaal - auf Bäcker, Metzger, Dachdecker oder Maler, die für die Hotels arbeiten. "Wenn Bitburg die Touristen nicht hätte, stünde die Hälfte der Geschäfte leer", sagt er. Dass der Flugplatz neue Gäste in die Region locken wird, glaubt Schaal nicht.

Ganz anders sieht all dies **Marc Bonny**, Tourismus-Experte der Verbandsgemeinde Irrel. "Den Flugplatz kann man als Chance nutzen", sagt er. Obwohl Billigflugtourismus stark auf Städte ausgerichtet sei, sieht er die Möglichkeit, neue Zielgruppen anzusprechen. Er denkt an Tagungsgäste, die man in die Stadthalle Bitburg, das Schloss Niederweis oder das Echternacher Trifolion locken könnte. An Weinliebhaber, die zur Mosel wollen. Oder an Menschen, die wegen des geplanten Zentrums für ganzheitliche Medizin im Schloss Weilerbach (der TV berichtete) in die Eifel kommen. Auch im sogenannten Heimwehtourismus sieht er Chancen: Auswanderer osteuropäischer Herkunft, die von Bitburg aus ihre alte Heimat besuchen. Schwer einzuschätzen ist für ihn, wie sich der Fluglärm auswirken wird. Er glaubt jedoch nicht, dass es deswegen Einbrüche bei den Touristenzahlen geben wird.

Ähnlich sieht dies **Heinz-Dieter Quack**, Leiter des Europäischen Tourismus Instituts in Trier. Zum einen gebe es in der Eifel ja jetzt schon Fluglärm, zum anderen werde der Lärm am Anfang so extrem nicht sein. Die wichtigere Frage sei, wie es der Region gelingen soll, große Quellmärkte zu erschließen. Denn bei Billigflughäfen sei es in der Regel so, dass 80 Prozent der Passagiere sie als Ausgangs- und nur 20 Prozent sie als Zielort nutzen.

Es komme zudem stark darauf an, mit welcher Stadt in der Umgebung sich der Flugplatz vermarkten will. Sind doch großstädtische Kultur und Shoppingangebote wichtige Argumente. Skeptisch ist Quack bei den anvisierten Zahlen. 2,5 Millionen Fluggäste könne man nur über Wettbewerb nach Bitburg locken. Doch die vielen anderen Flughäfen der Region würden dabei sicherlich nicht tatenlos zusehen. Dennoch: Quacks Ansicht nach überwiegen die möglichen Chancen, die der Bit-Airport bieten würde.

Bit-Airport: Eine luxemburgische Planungsgruppe will den Flugplatz Bitburg in den kommenden 15 Jahren zu einem Wert-, Fracht- und Passagierflughafen ausbauen. Schon in fünf Jahren soll ein Terminal stehen, von dem aus bis zu 2,5 Millionen Passagiere Flüge Richtung Osteuropa antreten können.

aus unserem Archiv vom 19. März 2010

Großbrand am Bitburger Flugplatz

Am Bitburger Flugplatz auf dem Betriebsgelände der BRG Baudienstleistung und Recycling GmbH ist ein Großbrand ausgebrochen. Schon von Weitem sind die Rauchschwaden zu erkennen.

(ksh) Rund 150 Feuerwehrleute sind vor Ort. Nach ersten Informationen haben diesmal nicht nur Müllberge, sondern auch die Müll-Sortieranlage gebrannt. Verletzte scheint es keine zu geben.

Es handelt sich um die gleiche Firma, zu der erst vor rund einem Jahr, im Februar 2009, mehr als 100 Feuerwehrleute ausrücken mussten, weil ein Müllberg in Brand geraten war. Damals hatten Videoaufzeichnungen belegt, dass sich der Müllberg von alleine entzündet hatte. Die Feuerwehr vermutete, dass sich in einer der Müll-Ladungen Glut oder heiße Asche befand.

Die Adresse war den Feuerwehrleuten schon damals bestens bekannt. Denn dies war auf dem Firmengelände bereits der fünfte Brand innerhalb von zehn Jahren. 2006 brannte es dort innerhalb von acht Wochen sogar gleich zweimal.

In den Orten Sülm, Gondorf, Metterich und Gransdorf will die Feuerwehr in den nächsten Stunden Luftmessungen vornehmen, um zu prüfen, ob von dem Rauch eine Gefahr für die Bevölkerung ausgeht.



© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 13. April 2010

Flugplatz Bitburg: Verantwortliche schweigen zum Ausbau

Die Informationen zur Finanzierung des Millionenprojekts Bit-Airport reichen dem rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium nicht aus. Es wird daher einen neuen Gesprächstermin mit dem Projektentwickler geben. Wer Konkretes zum Ausbau des Flugplatzes wissen will, stößt derzeit auf eine Mauer des Schweigens. Ein Schweigen, das die Grünen kritisieren.

(kah) Es gibt so viele Fragen. Aber nur sehr wenige Antworten zum weiteren Geschehen auf dem Bitburger Flugplatz, den der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski in den kommenden 15 Jahren zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen ausbauen möchte. Lamparski selbst hat sich komplett aus der Öffentlichkeit zurückgezogen.

Sein Sprachrohr – und auch jenes des Kreises und der Stadt Bitburg, die nach wie vor Anteilseigner der Flugplatz GmbH sind – ist Aufsichtsratsvorsitzender Michael Billen. Doch schon seit Monaten ist von ihm nur das eine zu erfahren: „Wir sind in Vertragsverhandlungen“. Doch nicht nur die Verantwortlichen vor Ort, auch die verschiedenen Ministerien, die sich früher oder später mit den Flugplatz-Plänen auseinandersetzen müssen, halten sich bedeckt.

Bundestagsabgeordnete Ulrike Höfken (Bündnis90/Die Grünen) hat eine ganze Batterie an Anfragen verschickt. Die Antworten sind wenig aufschlussreich. Das Bundesverkehrsministerium teilt mit, dass der Bund derzeit keinen Bedarf für einen Neubau von Flughäfen sieht. Darüber zu entscheiden sei allerdings Aufgabe des Landes. Ob es diesen Bedarf in Rheinland-Pfalz gibt, ist vom Landesverkehrsministerium nicht zu erfahren, ebenso wenig, ob es plant, das Flughafenprojekt finanziell zu unterstützen oder welche weiteren Genehmigungen für den Ausbau nötig wären. Denn in einem Gespräch, das Lamparski kürzlich mit dem Staatssekretär Alexander Schweitzer hatte, seien Fragen offengeblieben.

Laut Ministerium fehlen Angaben zur Genehmigungssituation und zum Finanzierungshintergrund – und insgesamt „prüfbare Unterlagen“. Derzeit werde auf Fachebene über das Thema diskutiert. Zudem sei ein weiterer Termin mit Lamparski geplant, heißt es auf TV-Anfrage. „Die mangelnde Transparenz ist ein Riesenproblem“, sagt Ulrike Höfken, die sich über die Informationspolitik der Verantwortlichen ärgert. „Wir müssen endlich wissen, was da läuft und worauf die Steuerzahler sich einlassen“, sagt Höfken. Vermutlich wird dieser Wunsch erst in Erfüllung gehen, wenn die Verträge so weit sind, dass sie Kreistag und Stadtrat zur Abstimmung vorgelegt werden können. Und damit ist bis zum Sommer wohl nicht zu rechnen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 16. April 2010

Furcht vor Eifeler China-Drehkreuz

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Möglicherweise soll der Bit-Airport Teil der chinesischen Logistikkette für Warenexporte Richtung Europa werden. Ein Experte hält das für denkbar. Die Verantwortlichen schweigen. Und die Grünen äußern Kritik.

Bitburg. Sie sollen bis zu 1,2 Milliarden Euro haben. Doch wer sie sind, wird nicht verraten. Sie haben das Ziel, die ehemalige Airbase Bitburg in den kommenden Jahren mit rund 400 Millionen Euro zu einem Fracht-, Werft- und Passagierflughafen auszubauen. Doch was sie in Zeiten der Wirtschaftskrise daran reizt, derart viel Geld in einen Provinzflughafen zu stecken, während ähnliche Projekte ringsum nichts als Minus machen, bleibt rätselhaft.

Kurz: Die Bitburger Flugplatz-Investoren sind ein Mysterium. Der Mann, der Genaueres über sie wissen muss, da er das Bindeglied zwischen Geldgebern und Projekt ist, schweigt. Das Einzige, was der luxemburgische Projektplaner Frank Lamparski bisher preisgegeben hat, ist, dass seine Investoren aus Italien, Frankreich, Luxemburg und Deutschland kommen sollen. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass er damit lediglich die "Grundinvestoren" beschreibt: also jene Architekten, Planer, Rechtsanwälte oder Finanzexperten, die als Mitglieder der Flugplatz-Entwicklungsgruppe gemeinsam fünf Millionen zur Anschubfinanzierung zusammentragen. Es handelt sich dabei gleichzeitig um diejenigen, die später die Entscheidungen treffen und für ihre beim Flughafenausbau erbrachten Leistungen Honorare einstreichen werden.

Das große Geld, so der Plan, sollen andere Investoren in den Fonds einer noch zu gründenden Kommanditgesellschaft auf Aktie einzahlen. Die Mindesteinlage beträgt 1,25 Millionen Euro. Wer diese "dicken Fische" sind, ist ungewiss. Doch nach unbestätigten Informationen der Bundestagsabgeordneten Ulrike Höfken soll es sich um Chinesen handeln.

Die China-Theorie scheint auch so abwegig nicht zu sein. Erstens wäre Bitburg nicht der erste deutsche Flughafen, der mit chinesischem Geld finanziert wird (siehe weiteren Bericht). Zweitens hat Lamparski auch in Shanghai ein Ingenieurbüro. Und drittens attestieren Experten China einen Hang, in europäische Infrastrukturprojekte zu investieren. "China hat Deutschland als Exportweltmeister überholt", sagt Thomas Zimmer vom Institut für China-Studien der Uni Köln. Nun gelte es, die Logistikkette sicherzustellen. Und Flughäfen seien ein Teil davon. "Die Chinesen wollen sich hier Claims sichern, Märkte aufbauen und sich von den großen, teuren Umschlagplätzen unabhängig machen", sagt Zimmer. Er kann sich daher gut vorstellen, dass der grenznahe Bitburger Flugplatz für China strategisch interessant ist. Seiner Erfahrung nach treten bei Projekten dieser Größenordnung meistens Staatskonzerne als Geldgeber auf. Doch auch, wenn es wie am Flughafen Parchim (siehe weiteren Bericht) um privates Geld geht, scheint der chinesische Staat sein Ja geben zu müssen.

Weit von einem Ja zu alledem entfernt ist Ulrike Höfken. Sie kritisiert nicht nur die Informationspolitik der Verantwortlichen, sondern auch, dass der Steuerzahler so womöglich die "logistische Basis für Billigexporte anderer Länder legt". Denn die zu nutzende Infrastruktur sei letztlich mit Steuergeld finanziert worden. Höfken fordert, dass endlich im Klartext darüber gesprochen wird, was am Bitburger Flugplatz geschehen soll - um über mögliche Folgen für die heimische Wirtschaft und Bevölkerung diskutieren zu können.

aus unserem Archiv vom 23. April 2010

Flugplatz Bitburg: Entscheidung rückt näher

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Grüne, SPD und Linke aus Kreistag und Stadtrat Bitburg lehnen derzeit einen Verkauf der kommunalen Anteile an der Flugplatz-GmbH ab - oder knüpfen zumindest Bedingungen daran. Die anderen Fraktionen - und damit die Mehrheit - sind prinzipiell bereit, den Flugplatz zu privatisieren.



Warten auf Lamparski: Wie es mit dem Flugplatz weitergeht, soll auf der Sitzung von Kreistag und Stadtrat im Juni entschieden werden. TV-Foto: Archiv/Bettina Bartzten

Bitburg. In wenigen Monaten werden Kreistag und Stadtrat Bitburg in einer Sitzung entscheiden, ob sie ihre Anteile an der Flugplatz GmbH an den luxemburgischen Projektentwickler Frank Lamparski verkaufen (siehe Extra).

Dem Eifelkreis gehören noch 37,89 Prozent der Flugplatz-GmbH, der Stadt Bitburg 16,32. Lamparski will diese Anteile übernehmen, um die ehemalige Airbase zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen auszubauen. Nach bisher unbestätigten Informationen sollen seine Investoren aus China kommen und insbesondere am Frachtflug interessiert sein (der TV berichtete).

Nun ist die Frage: Stimmen die Gremien dem Verkauf der Flugplatzanteile auch zu, falls es stimmt, dass chinesische Investoren hinter dem Projekt stehen und diese vorhaben, in Bitburg ein eurasisches Frachtdrehkreuz aufzubauen? Diese Frage hat der TV den Fraktionssprechern des Kreistages und des Stadtrats Bitburg gestellt. Hier die Antworten aus dem Kreistag:

Landrat Joachim Streit: Das Projekt ist viel zu wichtig, als dass ich anfangs, über mutmaßliche Investoren zu spekulieren. Warten wir den 11. Juni und die Einlassungen von Herrn Lamparski ab.

Patrick Schnieder (CDU): Die CDU-Fraktion hat immer eine Entwicklung des Flugplatzes unter der Voraussetzung befürwortet, dass Konzept und Rahmenbedingungen stimmen. Dabei ist nicht in erster Linie die Herkunft der Investoren entscheidend. Wir warten gespannt auf weitere Informationen durch Herrn Lamparski.

Rudolf Rinnen (FWG): Einem Verkauf der Anteile des Kreises steht die FWG-Fraktion positiv gegenüber. Die Förderung privater Investitionen und dadurch die Entlastung der öffentlichen Hand war immer das Ziel, als die Kreise damals die fliegerische Nutzung gemeinsam fördern wollten. Somit ist ein Verkauf, auch ohne ein mögliches Rückübertragungsrecht, durchaus wünschenswert.

Bernd Spindler (SPD): Ein Verkauf ist für mich nur vorstellbar, wenn das "eurasische Frachtdrehkreuz" eine fachlich geprüfte und nachhaltige Investition darstellt. Es darf keinen Nachtflug und keine unmittelbare oder mittelbare finanzielle Beteiligung des Kreises geben; sollte Eigentum des Kreises veräußert werden, ist dessen Rückübertragung bei Scheitern des Vorhabens rechtlich abzusichern.

Marie-Luise Niewodniczanska (FDP): Die FDP steht für die wirtschaftliche, private Entwicklung des Flugplatzes Bitburg. Wir erwarten eine solide und sachliche Diskussion unter Einbindung des Bürgerwillens für eine positive Entscheidung.

Helmut Fink (Bündnis90/Die Grünen): Wer wohnt schon gerne an einem "Frachtdrehkreuz", über das chinesische Billigimporte nach Europa gebracht werden oder macht dort gerne naturnahen Urlaub? Das bringt nicht automatisch Segen für die Region, aber Belastungen für die Menschen und die sowieso schon überforderte B 51. Verkauf nur, wenn eine er- und verträgliche Entwicklung unseres Raumes garantiert werden kann.

Wolfgang Ferner (Die Linke): Wir sind gegen einen Verkauf der Anteile, weil der Kreis seinen Einfluss nicht aufgeben darf. Die Form der finanziellen Beteiligung kann nur im Gesellschaftsvertrag geregelt werden. Andere Vorschläge können leicht unterlaufen werden. Der Einfluss ist notwendig, da die Verwaltung für die Infrastruktur, wie Straßen, verantwortlich bleibt.

Die Fraktionssprecher des Stadtrats Bitburg (dazu zählt auch Marie-Luise Niewodniczanska, FDP, siehe oben) antworten folgendermaßen:

Peter Wagner (CDU): Der Verkauf der kommunalen Anteile am Bit-Airport ist aus finanziellen Gründen alternativlos. Dritt- und Schwellenländer sind möglicherweise der Schlüssel zur Entwicklung solcher Konversionsareale. Neue Arbeitsplätze und die wirtschaftliche Belebung mit internationalem Bezug begrüßen wir ausdrücklich.

Willi Notte (Liste Streit): Prinzipiell freuen wir uns über jeden, der in Bitburg investiert und über jede Maßnahme, die die positive Entwicklung der Stadt fördert. Allerdings ist es jetzt noch zu früh, um zu sagen, ob die geplante Entwicklung positiv sein wird.

Johannes Roß-Klein (Bündnis90/Die Grünen): Wir sprechen uns sehr deutlich gegen den Verkauf, bevor nicht Klarheit besteht. Die Stadt muss weiterhin mit am Tisch der GmbH sitzen. Sollte in Bitburg ein eurasisches Frachtdrehkreuz aufgebaut werden, dann ist es absehbar, dass die Tag- zu einer Nachtflug-Genehmigung wird - und das wäre für die Bevölkerung unerträglich.

Stephan Garçon (SPD): Die SPD-Fraktion möchte überhaupt keine fliegerische Nutzung des alten Flugplatzes. Die Bevölkerung hat 40 Jahre unter dem Lärm- und Umweltstress gelitten, das ist genug. Der Verkauf der Anteile ist eine taktisch-politische Frage, die erst nach genauer Kenntnis des Verkaufsvertrages beantwortet werden kann. Konsequenterweise müssten wir gegen einen Verkauf der Anteile stimmen.

Manfred Böttel (FBL): Wir haben in der Nutzung des Flugplatzes immer eine Chance gesehen, Arbeitsplätze

anzusiedeln. Unser Standpunkt war immer: Fracht- und Industrieflug ja, Passagierflug nein.

Da die Stadt sich keinen "Abenteuer- Airport" leisten kann, sollte sie ihre Anteile verkaufen. Vertraglich muss jedoch einiges an Mitsprache geregelt werden. Zum Beispiel: kein Nachtflug. **Extra Flugplatz-Sitzung:** In einer gemeinsamen Sitzung werden sich Kreistag und Stadtrat am 11. Juni in der Bitburger Stadthalle mit dem Verkauf der Flugplatzanteile an den luxemburgischen Projektentwickler Frank Lamparski beschäftigen. Lamparski wird ihnen zuvor seine Pläne präsentieren und auch Fragen beantworten, die Bürger ab sofort auf einem eigens eingerichteten Fragenportal der Kreisverwaltung stellen können (www.bitburg-pruem.de) oder direkt per Mail: flugplatzfragen@bitburg-pruem.de. Auf diesem Weg wollen Stadt und Kreis in Sachen Flugplatz für mehr Transparenz sorgen. Die Bürger-Befragung und die darauf fußende öffentliche Anhörung seien wesentlicher Bestandteil der Meinungsbildung. Über eine Absichtserklärung zum Verkauf der Anteile entscheiden die beiden Gremien dann in einer Sitzung am 22. Juni.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 29. April 2010

2015 soll die Bahn zum Flugplatz rollen

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Zu den großen Fragen rund um den Bit-Airport bezieht der Projektentwickler Frank Lamparski derzeit nicht öffentlich Stellung. Zu kleineren jedoch schon. Er kommentiert einen Fehler auf der Homepage seiner chinesischen Firma: Nicht die deutsche Regierung, sondern seine Entwicklungsgruppe plane, den Flugplatz an die Bahn anzuschließen. Und zwar in fünf Jahren.

Eigentlich darf Frank Lamparski nichts sagen. Auch, wenn er es ist, der die Hintergründe des geplanten 400 Millionen schweren Ausbaus des Bitburger Flugplatzes am besten kennt. Schließlich plant er das Großprojekt. Doch hat er - wie alle anderen auch - eingewilligt, dass Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der Flugplatz GmbH, der Einzige ist, der Auskünfte zu dem Flugplatzausbau geben darf. Und Billen schweigt.

All die großen Flugplatz-Fragen stellt man daher derzeit vergeblich: Wer sind die Investoren? Kommen sie wirklich aus China? Was soll auf dem Bit-Airport passieren? Soll er wirklich ein Frachtdrehkreuz werden?

Schienenanschluss ist eine Fehlinformation

Hierzu will Lamparski sich nicht öffentlich äußern. Anders als zu ein paar kleinen Flugplatz-Fragen, die sich um die Homepage seiner chinesischen Firma Stintec Shanghai Limited drehen. Bis vor kurzem war auf dieser Internetseite auf Englisch zu lesen, die deutsche Regierung plane, den Bitburger Flugplatz an die Schiene anzuschließen. Eine Fehlinformation.

Denn weder die Stadt Bitburg, der die noch vorhandene Bahntrasse zum Flugplatz gehört, noch das Land Rheinland-Pfalz haben derzeit konkrete Pläne, den Flugplatz ans Schienennetz anzuschließen (der TV berichtete).

Inzwischen ist die Internetseite auch nicht mehr auf Englisch, sondern nur noch auf Chinesisch zu lesen.

Ausnahmsweise hat Lamparski eingewilligt, sich hierzu zu äußern - um zu erklären, was es damit auf sich hat. So wie es auf der Seite stehe, sei es in der Tat falsch: Nicht die deutsche Regierung, sondern die Flugplatzentwickler selbst planen, den Bit-Airport an die Schiene anzuschließen. Die Flugplatz-Geschäftsführung habe zugesagt, dass dies möglich sei, da die Bahntrasse noch vorhanden ist und absichtlich freigehalten wurde. Man müsse nur etwas mehr als zwei Kilometer Schienen verlegen.

Lamparski: Cargo-Halle hat Priorität

Damit wäre der Bit-Airport an die Kylltal-Route zwischen Trier und Köln angeschlossen. "Wir wollen das nach fünf Jahren machen, weil wir vorher andere Prioritäten haben", sagt Lamparski. Die erste Priorität sei es, eine Cargo-Halle zu bauen, "weil die einfach am meisten bringt".

Auf die Frage, warum die Stintec-Homepage nur noch auf Chinesisch zu lesen ist, reagiert er amüsiert. Es habe sich um ein Missverständnis gehandelt. Die englische Version hätte gar nicht online gehen sollen. Der Entwickler, der die Inhalte übersetzt hat, damit Lamparski sie Korrektur lesen kann, habe das falsch verstanden.

So viel zu den kleinen Flugplatz-Fragen. Bis Lamparski zu den großen Fragen öffentlich Stellung bezieht, wird es wohl Juni. Denn am 11. Juni soll er dem Stadtrat Bitburg und dem Kreistag während einer gemeinsamen öffentlichen Sitzung in der Bitburger Stadthalle Rede und Antwort stehen. Ebenso wie allen interessierten Bürgern, die bis dahin unter www.bitburg-pruem.de in einem eigens eingerichteten Flugplatzportal ihre Fragen zum Bit-Airport loswerden können.

aus unserem Archiv vom 06. Mai 2010

Bit-Airport: Bürger fordern Transparenz

Bitburg. (kah) Die Vereinigung Bürger gegen Nachtflug kritisiert die nach ihrer Ansicht mangelnde Transparenz des Bit-Airport-Projekts. Der Stein des Anstoßes: Seit Monaten äußert sich Frank Lamparski, der plant, den Flugplatz Bitburg auszubauen, nicht öffentlich zu seinen Plänen. Dazu ist nur Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der Flugplatz GmbH, berechtigt. Beschlossen hätten dies gewählte Volksvertreter, deren Aufgabe es eigentlich sei, Transparenz herzustellen für die Zukunft einer Gesellschaft, die mit öffentlichen Mitteln finanziert worden sei, sagt Ludwig Kewes, Sprecher der Bürgerinitiative. "Wie übrigens auch das Salär des Aufsichtsratsvorsitzenden", betont er. Er verstehe nicht, warum Lamparski "sich den Mund verbieten lässt." Er sei nicht abhängig von der Flugplatz GmbH, sondern letzter Rettungsanker. Auch die Landesregierung fordert Kewes auf, Stellung zu beziehen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 07. Mai 2010

Alternativkonzept zum Bit-Airport

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Der größte Solarpark der Republik, kleine Flugzeuge, eine Elektro-Tankstelle und ein Fliegerdorf: Der Speicherer Unternehmer Wolfgang Elsen hat ein Alternativ-Konzept für den Bitburger Flugplatz. Auch Mitstreiter gibt es schon, darunter die Stadtwerke Trier und die auf solche Projekte spezialisierte Firma Juwi.



Bitburg. Wolfgang Elsen nennt es Plan B. Ein Plan für den Fall, dass es dem luxemburgischen Projektentwickler Frank Lamparski nicht gelingen sollte, die ehemalige Airbase in Bitburg mit 400 Millionen Euro in einen Werft-, Fracht- und Passagierflughafen zu verwandeln. "Eine gute Alternative", wie Elsen sagt. Rund 30 Arbeitsplätze soll sie bringen. Das sind seine Pläne:

Eine gigantische Photovoltaik-Anlage ist das Herzstück des Alternativ-Plans: Auf rund 100 Hektar soll sie sich über die große Landebahn und angrenzende Biotopflächen erstrecken - und wäre damit die größte der Republik. Kostenpunkt: 100 Millionen Euro.

Das Geld zusammenzubekommen, hält Elsen für unproblematisch. Er selbst möchte als Privatmann zur Anschubfinanzierung 500 000 Euro in das Projekt stecken. Auch solvente Mitstreiter hat er bereits gefunden. Darunter die Stadtwerke Trier (SWT), die in den vergangenen drei Jahren rund 60 Millionen Euro in Photovoltaikprojekte investiert haben. Die Aussage von Rudolf Schöller, SWT-Bereichsleiter Erneuerbare Energien, ist deutlich: "Wenn der Plan B für den Flugplatz in den Fokus rückt, ist der ‚Energiepark Bitburg‘ für uns hochinteressant." Die SWT freue sich über jede Möglichkeit, weitere dezentrale Kraftwerke in der Region zu entwickeln und zu betreiben.

Auch Juwi - eine der europaweit führenden Firmen für Entwicklung, Planung, Bau und Betrieb von Solaranlagen - wäre, so das Ergebnis erster Gespräche, dabei. "Wir würden das Projekt dort gerne realisieren", sagt Unternehmenssprecher Ralf Heidenreich. Solche Konversionsareale seien dafür bestens geeignet. Man befreie sie von Altlasten und führe sie einer sinnvollen Nutzung zu. "Wenn einer das kann, sind wir das", sagt er. Denn Juwi habe die größten Solarparks auf deutschen Konversionsflächen realisiert, zum Beispiel den Solarpark Lieberose bei Cottbus.

Organisieren sollen sich die Investoren in einer Aktiengesellschaft oder Bürgergenossenschaft, die jedem, auch Privatleuten oder Kommunen, offensteht. Die benötigten Flächen gehören dem Bund und müssten gepachtet werden.

Laut Elsen ist die Investition lohnend. Die erwartete Rendite liege über dem Marktniveau, sei dabei nachhaltig und sicher. Auch die öffentliche Hand würde profitieren: "Jährlich würden rund 500 000 Euro Steuereinnahmen in die

Kassen der beteiligten Kommunen gespült", sagt Elsen.

Elektro-Tankstelle: Der Solarstrom soll nicht nur ins Netz eingespeist, sondern direkt vor Ort an einer Tankstelle verkauft werden. "Elektro-Mobilität ist ein Zukunftsmarkt", sagt Elsen. Er denkt dabei nicht nur an Autos, die künftig Strom statt Sprit tanken, sondern auch an Flugzeuge.

Flugbetrieb gibt es in Elsens Vision nur in kleinem Rahmen: "Sportflugzeuge, Hubschrauber und ab und zu mal ein Business-Jet", sagt er. Die große Rollbahn, deren Instandhaltung nur unnötig viel Geld verschlinge, werde dazu nicht benötigt. Als Start- und Landebahn sollen die Taxiways dienen. Und weil Elsen findet, dass das Hobby einiger weniger nicht von der Allgemeinheit bezahlt werden sollte, will er die finanzielle und organisatorische Verantwortung für die Fliegerei auf eine noch zu gründende Interessengemeinschaft übertragen. Anteile an der Flugplatz-GmbH will er nicht kaufen. "Was soll ich mit einer Betriebsgesellschaft, die nichts zu betreiben hat", sagt er.

Fliegerdorf: Nach dem Frühstück in die Garage gehen, das Flugzeug rausfahren, zur Rollbahn rollen und losfliegen - diese in den USA geborene Wohnform, soll, so Elsens Vision, eines Tages auch in Bitburg Realität werden. Am westlichen Ende des Flugplatzes sähe er gerne ein Fliegerdorf, dessen rund 100 Häuser über breite Straßen mit den Taxiways verbunden sind. Auf erschlossenen Grundstücken, die sie kaufen oder pachten, sollen sich Bauherren ihren Traum vom Fliegerheim erfüllen können.

MEINUNG

Das sollte Plan A sein!

Von Katharina Hammermann

Warum erst warten, bis der Traum vom Fliegen platzt? Das Konzept, das Wolfgang Elsen für den Flugplatz Bitburg hat, ist aus verschiedenen Gründen deutlich besser als das von Frank Lamparski. Erstens: Es ist realistischer. Während der Blick auf die Regionalflughäfen der Großregion alles andere als Mut macht, gibt es genügend Beispiele, die zeigen, dass große Photovoltaikprojekte realisierbar sind. Zweitens: Es birgt weniger finanzielle Risiken. Denn im Gegensatz zu Flughäfen bringen Photovoltaikanlagen klar kalkulierbare Einnahmen. Das Geld soll auch nicht von irgendwelchen ausländischen Investoren kommen, sondern von Menschen aus der Region. Und noch viel wichtiger: Es bleibt auch in der Region. Heimische Betriebe, Bürger und Kommunen würden am Flugplatz verdienen. Drittens: Es bringt den Menschen in der Eifel keine zusätzlichen Verkehrs-, Lärm- oder Schadstoffbelastungen. Ist, ganz im Gegenteil, sogar unter ökologischen Gesichtspunkten eine gute Sache. Dass Plan B nur 30 und nicht 2000 Arbeitsplätze schaffen soll, ist nicht schlimm. Zum einen ist die Zahl 2000 ohnehin nicht realistisch. Zum anderen fehlen der Region Trier schon jetzt 2000 Fachkräfte. Das wären dann schon 4000. Wo sollen die denn herkommen? Kurz: Elsens Plan ist besser. Er sollte Plan A und nicht Plan B sein!

k.hammermann@volksfreund.de

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 07. Mai 2010

Plan B für den Flugplatz Bitburg

Solarpark statt Passagierflughafen: Der Speicherer Unternehmer Wolfgang Elsen hat ein Alternativ-Konzept für den Bitburger Flugplatz. Auch Mitstreiter gibt es schon, darunter die Stadtwerke Trier und die auf solche Projekte spezialisierte Firma Juwi.

(kah) Für den Fall, dass es dem luxemburgischen Projektentwickler Frank Lamparski nicht gelingen sollte, die ehemalige Airbase in Bitburg mit 400 Millionen Euro in einen Werft-, Fracht- und Passagierflughafen zu verwandeln, gibt es nun einen Alternativplan. Wolfgang Elsen, Unternehmer aus Speicher, möchte dort den größten Solarpark der Republik errichten. Auf rund 100 Hektar soll er sich über die große Landebahn und angrenzende Biotopflächen erstrecken. Kostenpunkt: 100 Millionen Euro.

Solvente Mitstreiter hat er bereits gefunden. Darunter die Stadtwerke Trier (SWT), die in den vergangenen drei Jahren rund 60 Millionen Euro in Fotovoltaikprojekte investiert haben. Die Aussage von Rudolf Schöller, SWT-Bereichsleiter Erneuerbare Energien, ist deutlich: „Wenn der Plan B für den Flugplatz in den Fokus rückt, ist der ‚Energiepark Bitburg‘ für uns hochinteressant.“ Auch Juwi – eine der europaweit führenden Firmen für Entwicklung, Planung, Bau und Betrieb von Solaranlagen – wäre, so das Ergebnis erster Gespräche, dabei. „Wir würden das Projekt dort gerne realisieren“, sagt Unternehmenssprecher Ralf Heidenreich.

Organisieren sollen sich die Investoren in einer Aktiengesellschaft oder Bürgergenossenschaft, die jedem, auch Privatleuten oder Kommunen offensteht. Die benötigten Flächen gehören dem Bund und müssten gepachtet werden.

Der Solarstrom soll allerdings nicht nur ins Netz eingespeist, sondern direkt vor Ort an einer Tankstelle verkauft werden. „Elektro-Mobilität ist ein Zukunftsmarkt“, sagt Elsen. Er denkt dabei nicht nur an Autos, die künftig Strom statt Sprit tanken, sondern auch an Flugzeuge.

Flugbetrieb gibt es in Elsens Vision nur in kleinem Rahmen. Die große Rollbahn werde dazu nicht benötigt. Als Start- und Landebahn sollen die Taxiways dienen. Und weil Elsen findet, dass das Hobby einiger weniger nicht von der Allgemeinheit bezahlt werden sollte, will er die finanzielle und organisatorische Verantwortung für die Fliegerei auf eine noch zu gründende Interessengemeinschaft übertragen. Anteile an der Flugplatz-GmbH will er nicht kaufen.

Zudem sähe Elsen am westlichen Ende des Flugplatzes gerne ein Fliegerdorf, dessen rund 100 Häuser über breite Straßen mit den Taxiways verbunden sind. Flugbegeisterte Bauherren könnten sich so den Traum erfüllen, vor der Haustüre direkt ins Flugzeug zu steigen und loszufliegen.

aus unserem Archiv vom 11. Mai 2010

Flug-Akrobaten erobern Bitburg

Die Elite der Kunstflieger trifft sich Ende Juni wieder in Bitburg. Zur Air-Show werden auf dem Flugplatz mehr als 130 verschiedene Flugzeuge aus mehr als 20 verschiedenen Ländern starten.



Mit diesem Bild der „Breitling Wingwalkers“ hat Michel Fries aus Guerlange/Belgien den Wettbewerb gewonnen, der zur Air-Show 2008 ausgelobt wurde. Dieses sowie weitere Bilder zeigt ab heute die Bitburger Stadthalle. Foto: Michel Fries

(scho) Die Air-Show auf dem Bitburger Flugplatz hat sich zu einer der bundesweit größten Kunstflug-Spektakel entwickelt. Premiere hatte die Flug-Show am Himmel über Bitburg vor fünf Jahren. "Wir sind auf die Idee gekommen, weil Bitburg mit der drei Kilometer langen Landebahn die Hardware hat - und wir mit unserer Erfahrung und unseren Kontakten die Software", sagt Jean Birgen, vom Luxemburg-Air-Show Verein. Kooperationspartner ist die Flugplatz Bitburg GmbH, die nach Auskunft von Helmut Berscheid mit mehr als 20 000 Besuchern rechnet. Berscheid wie Birgen haben nur einen Wunsch: "Möge das Wetter mitspielen."

Geboten wird auch diesmal eine Show, bei der vom Oldtimer-Doppeldecker über verschiedenste Kunstflugmaschinen bis hin zu Militärjets und Verkehrsflugzeugen den Besuchern mit mehr als 130 verschiedenen Maschinen eine große Bandbreite der Luftfahrt präsentiert wird. Neben Formationsflügen von Flugstaffeln und Kunstflügen wird einer der Höhepunkte auch die Vorführung einer Blériot XI sein, mit der an den Luftfahrtpionier Louis Blériot erinnert wird, der 1909 als erster Mensch in einem Flugzeug den Ärmelkanal von Calais nach Dover überquerte.

Für das flugbegeisterte Publikum werden auch Rundflüge sowie Fallschirm- und Tandemsprünge angeboten.

Termin und Ausstellung: Die Air-Show steigt am Samstag, 26. Juni, 14 bis 18 Uhr, und am Sonntag, 27. Juni, 10 bis 18 Uhr, auf dem Flugplatz Bitburg. Wer sich schon mal einstimmen möchte, hat dazu ab dem heutigen Mittwoch, 16.30 Uhr, in der Bitburger Stadthalle die Chance. Dort werden bis zum 21. Mai die 20 besten Fotos gezeigt, die im Rahmen eines Wettbewerbs bei der Air-Show 2008 geschossen wurden.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 27. Mai 2010

„Bit Airport“: Kommunen und Investor handelseinig

Die kommunalen Mehrheitsgesellschafter und der luxemburgische Investor Frank Lamparski haben sich über die Bedingungen einer Übernahme der Anteile geeinigt. Lamparski will Bitburg zu einem Fracht- und Passagierflugplatz ausbauen.

(sey) Wird aus der einstigen Airbase knapp zwei Jahrzehnte nach dem Abzug der Amerikaner doch noch ein Fracht- und Passagierflughafen? Seit gestern scheinen die Befürworter der Vision „Bit-Airport“ zumindest einen Schritt näher gekommen zu sein. Die Stadt Bitburg, der Eifelkreis Bitburg-Prüm und der Privatinvestor Frank Lamparski sind sich nach neunmonatigen Verhandlungen einig.

Der Luxemburger bekommt auch die restlichen kommunalen Anteile an der Flugplatz GmbH, wenn er sich vertraglich verpflichtet, spätestens drei Jahre nach dem Kauf fünf Millionen Euro in den Flugplatz zu investieren. Hält sich Lamparski nicht daran, muss er 800.000 Euro an die alten Gesellschafter zahlen. Abgesichert wird der Deal über eine Bürgschaft. Auch weitere Bedingungen wie etwa ein Nachtflugverbot sind an das Zustandekommen des Geschäfts geknüpft.

Lamparski will die ehemalige Airbase mit 400 Millionen Euro Investorengeld innerhalb von 15 Jahren zu einem internationalen Fracht- und Passagierflughafen ausbauen.

In einem ersten Schritt hatte der Luxemburger bereits die Fluplatzanteile der Kreise Trier-Saarburg, Bernkastel-Wittlich und Vulkaneifel (insgesamt gut 40 Prozent) übernommen. Details zu seinen Plänen will Lamparski in zwei Wochen der Öffentlichkeit vorstellen. Der Bitburg-Prümer Kreistag und der Stadtrat Bitburgs müssen der Vereinbarung noch zustimmen.

Flugplatz-Aufsichtsratschef Michael Billen, Landrat Joachim Streit und Bürgermeister Joachim Kandels begrüßten die Vereinbarung. „Es fehlt an Seriosität“, kritisierte dagegen der Vize-Vorsitzende des Vereins „Bürger gegen Nachtflug“, Peter Berger.



Die Vision ist der Wirklichkeit ein Stück näher gekommen:
Der luxemburgische Investor Frank Lamparski und die beteiligten Kommunen sind sich handelseinig über die Zukunft des Flugplatz Bitburg. Grafik: Ballini Pitt & Partners

aus unserem Archiv vom 27. Mai 2010

Die Bedingungen stehen fest

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann Von Rolf Seydewitz Von Katharina Hammermann

Kein Nachtflug, fünf Millionen Investitionen in drei Jahren, eine Bürgschaft und Geld für Gemeinden: Diese Bedingungen knüpfen der Eifelkreis Bitburg-Prüm und die Stadt Bitburg an den Verkauf ihrer Flugplatz-Anteile.

Bitburg. Für sie ist es die Entscheidung des Jahrzehnts. Und vermutlich auch für die gesamte Südeifel. Ein Dreivierteljahr lang haben Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der Flugplatz Bitburg GmbH, Joachim Streit, Landrat des Eifelkreises Bitburg-Prüm, und Joachim Kandels, Bürgermeister der Stadt Bitburg, mit Frank Lamparski verhandelt. Jenem Mann also, der im Oktober vergangenen Jahres angekündigt hat, die ehemalige Airbase in Bitburg mit 400 Millionen Euro in einen veritablen Flughafen zu verwandeln.

Am 11. Juni wird er sein Projekt erstmals in einer gemeinsamen Sitzung von Stadtrat Bitburg und Kreistag der breiten Öffentlichkeit vorstellen. Und am 22. Juni sollen die Gremien entscheiden, ob sie bereit sind, Lamparski ihre Anteile an der Flugplatz GmbH (siehe Extra) zu den ausgehandelten Konditionen zu überlassen.

Dass dies die Entscheidung des Jahrzehnts ist, haben offensichtlich auch die Medien verstanden. So viele Fernseh-, Radio- und Printjournalisten treffen in Bitburg selten aufeinander. Sie alle sind nach dem langen und beharrlichen Schweigen der politisch Verantwortlichen gespannt, welche Bedingungen Lamparski gestellt und welche Zugeständnisse ihm abgerungen wurden. Und so fliegen die vielen Augen neugierig über den "Letter of Intent", jene Absichtserklärung, die Kreistag und Stadtrat schon bald zur Entscheidung vorgelegt werden soll. Zu lesen sind dort folgende Bedingungen:

Eifelkreis und Stadt erhalten ein Informations- und Mitspracherecht in der künftigen Betreibergesellschaft.

Auf Nachtflug wird verzichtet.

Drei Jahre nach dem Verkauf der Anteile sollen der Instrumentenflug betriebsbereit und mindestens fünf Millionen Euro in die "flugbetriebliche Infrastruktur" investiert worden sein. Falls diese Bedingungen nicht eingehalten werden, muss Lamparski Stadt und Kreis insgesamt 800 000 Euro bezahlen, die er zuvor als Bürgschaft hinterlegt. Mit diesem Geld will die GmbH ihren Besitz, den Tower, absichern. "Damit keiner auf die Idee kommt, Lamparski gehe es darum, hier nur ein Immobiliengeschäft zu machen", sagt Billen.

Die neue Betreibergesellschaft des Bit-Airports verpflichtet sich zu einer Abgabe pro startendem oder landendem Flugzeug, die den umliegenden Gemeinden zugutekommen soll. Wem und in welcher Form, steht noch nicht fest. In fünf Jahren sollen so rund 80 000 Euro zusammenkommen.

Der Bund, dem die Landebahn, die Rollwege und Vorfelder gehören, räumt Lamparski bis Ende 2011 die Option ein, das Gelände zu kaufen.

Von einer möglichen Rückübertragung der Anteile ist in der Absichtserklärung keine Rede, obwohl laut Billen lange darüber diskutiert wurde. "Das können wir kommunal gar nicht stemmen", sagt er.

Auch wenn die Konditionen damit nun ausgehandelt sind - der eigentliche Verkauf der Flugplatz-Anteile (Wert: rund 100 000 Euro) soll erst nach einer Frist von 18 Monaten über die Bühne gehen. Zeit, die Lamparski nutzen kann, seine Investoren zusammenzubringen. Zeit, die ein unabhängiges Experten-Team dazu nutzen soll, Lamparskis Business-Plan zu prüfen. Und eine Zeit, in der die Verantwortlichen wieder zu schweigen planen. Also lieber schnell noch ein paar Fragen stellen. Zum Beispiel zu den Alternativen zum Bit-Airport. Es gebe Alternativen, sagt Streit. Doch sei das Ziel der Flugplatz GmbH ein Flughafen. "Wir sind wie ein Fußballteam, das seit 15 Jahren einen Fußballplatz haben will." Da helfe es nicht, wenn jemand komme und vorschlage, doch einen Angelteich daraus zu machen und Fische einzusetzen, sagt Streit - der wie Billen und Kandels voll und ganz hinter der fliegerischen Nutzung des Flugplatzes steht.

contra

Langer Atem zahlt sich aus

Das ist ein Luftschloss!

Langer Atem zahlt sich aus: Gut anderthalb Jahrzehnte nach dem Abzug der Amerikaner scheinen die ehrgeizigen Pläne etlicher Kommunalpolitiker und Privatleute doch noch in Erfüllung zu gehen. Der Bitburger Flugplatz bekommt langsam Flügel. Spätestens Ende nächsten Jahres wird der Luxemburger Investor Frank Lamparski die letzten kommunalen Anteile an der Flugplatzgesellschaft übernommen haben. Dann liegt es an ihm, seine Versprechungen umzusetzen.

Bislang hat sich Lamparski an seine Zusicherungen gehalten. Der Vertrag, den Stadt Bitburg und Eifelkreis mit ihm ausgehandelt haben, stimmt hoffnungsfroh. Das finanzielle Risiko trägt künftig Lamparski, nicht mehr die Kommunen und damit der Steuerzahler. Sollte der Luxemburger eine Bruchlandung hinlegen, wäre das zwar bedauerlich, aber auch noch kein Weltuntergang. r.seydewitz@volksfreund.de Klar, dass die Augen der heimischen Politiker zu leuchten beginnen: Bei 2,5 Millionen Passagieren, 2000 Arbeitsplätzen und 20 Frachtfliegern pro Woche hören sie es in den kommunalen Kassen klingeln. Doch ist der Bit-Airport nichts als ein großes Luftschloss! Wo sollen sie herkommen, all die Flieger, Arbeitsplätze und Passagiere? Und wozu braucht die Großregion noch einen Provinzflughafen, der aller Wahrscheinlichkeit nach ebenso scheitern wird wie die vielen ähnlichen "Großprojekte" in Deutschland? Man sollte lieber kleinere Brötchen backen - die auch den Einheimischen schmecken. Warum nicht Photovoltaik statt Flieger? Das bringt sichere Einnahmen, aber keinen Lärm, keine Umwelt- und Verkehrsbelastungen und vermutlich auch deutlich weniger Hickhack mit Investoren. Ein kleiner Trost ist: In Bitburg wird privates Geld verbrannt.

k.hammermann@volksfreund.de

Pro

Langer Atem zahlt sich aus

Das ist ein Luftschloss!

Langer Atem zahlt sich aus: Gut anderthalb Jahrzehnte nach dem Abzug der Amerikaner scheinen die ehrgeizigen Pläne etlicher Kommunalpolitiker und Privatleute doch noch in Erfüllung zu gehen. Der Bitburger Flugplatz bekommt langsam Flügel. Spätestens Ende nächsten Jahres wird der Luxemburger Investor Frank Lamparski die letzten kommunalen Anteile an der Flugplatzgesellschaft übernommen haben. Dann liegt es an ihm, seine Versprechungen umzusetzen. Bislang hat sich Lamparski an seine Zusicherungen gehalten. Der Vertrag, den Stadt Bitburg und Eifelkreis mit ihm ausgehandelt haben, stimmt hoffnungsfroh. Das finanzielle Risiko trägt künftig Lamparski, nicht mehr die Kommunen und damit der Steuerzahler. Sollte der Luxemburger eine Bruchlandung hinlegen, wäre das zwar bedauerlich, aber auch noch kein Weltuntergang. r.seydewitz@volksfreund.de Klar, dass die Augen der heimischen Politiker zu leuchten beginnen: Bei 2,5 Millionen Passagieren, 2000 Arbeitsplätzen und 20 Frachtfliegern pro Woche hören sie es in den kommunalen Kassen klingeln. Doch ist der Bit-Airport nichts als ein großes Luftschloss! Wo sollen sie herkommen, all die Flieger, Arbeitsplätze und Passagiere? Und wozu braucht die Großregion noch einen Provinzflughafen, der aller Wahrscheinlichkeit nach ebenso scheitern wird wie die vielen ähnlichen "Großprojekte" in Deutschland? Man sollte lieber kleinere Brötchen backen - die auch den Einheimischen schmecken. Warum nicht Photovoltaik statt Flieger? Das bringt sichere Einnahmen, aber keinen Lärm, keine Umwelt- und Verkehrsbelastungen und vermutlich auch deutlich weniger Hickhack mit Investoren. Ein kleiner Trost ist: In Bitburg wird privates Geld verbrannt.

k.hammermann@volksfreund.de**Extra Flugplatz Bitburg GmbH:** Frank Lamparski (40,53 Prozent), Eifelkreis (37,89), Stadt Bitburg (16,32), Adolf Hess GmbH (2,63), Hermann Köppen KG (2,63). Vor kurzem hat Lamparski die **Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Bitburg mbH** (EBFB) gekauft. Sie trägt 26 Prozent der Verluste, die der Flugplatz derzeit macht (insgesamt 220 000 Euro pro Jahr). Daher kommt Lamparski jetzt schon für mehr als die Hälfte der Verluste auf.

Flugplatz Bitburg GmbH will künftige Planungen vorstellen



Die Flugplatz Bitburg GmbH will am Donnerstag (14.00 Uhr) im Towergebäude ihr Schweigen lüften und konkretere Aussagen zu den weiteren Planungen machen. Es geht um das Entwicklungskonzept «Bit-Airport» und die Absichtserklärung des luxemburgischen Investors Frank Kamparski zur Übernahme der restlichen kommunalen Anteile an der Gesellschaft, sagte Aufsichtsratsvorsitzender Michael Billen am Mittwoch auf ddp-Anfrage. Auch Genaueres zur Finanzierung der Planungen werde öffentlich gemacht.

Flugplatz Bitburg GmbH will künftige... Billen zufolge will der luxemburgische Projektentwickler Bitburg innerhalb der nächsten 15 Jahre zu einem internationalen Wert-, Fracht- und Passagierflughafen ausbauen. Kamparski hatte im Januar schon Anteile der Kreise Berncastel-Wittlich und Trier-Saarburg sowie der Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WFG) Vulkaneifel in einem Gesamtvolumen von 40,53 Prozent übernommen. Die WFG und die Kreise hatten für den Flughafen keine Zukunftschancen gesehen und waren aus der GmbH ausgetreten.

Nun will Kamparski offenbar auch die Anteile des Eifelkreises Bitburg-Prüm (37,89 Prozent) und der Stadt Bitburg (16,32 Prozent) übernehmen. Die restlichen Anteile liegen bei zwei privaten Gesellschaftern aus Trier und Bitburg.

Ob es dazu kommt, steht noch nicht fest. Erst einmal sei für den 11. Juni in der Stadthalle Bitburg eine öffentliche Anhörung vorgesehen, erklärte Billen. Die endgültigen Entscheidungen erwartet der Aufsichtsratsvorsitzende dann am 22. Juni in Sitzungen des Bitburger Stadtrates und des Kreistages.

ddp/kda/pon

← Übersicht | Drucken | nach Oben →

Bookmark bei: [Oneworld](#) [W](#) [Linkarena](#) [D](#) [B](#) [G](#) [S](#) [T](#) [G](#) [G](#) [G](#) [G](#) [G](#)

DAS KÖNNTE SIE AUCH INTERESSIEREN



Steinmeier: Populärer Kanzlerkandidat kann Interesse an SPD wecken
SPD-Fraktionschef Frank-Walter Steinmeier erhofft sich von der Debatte über den SPD-Kanzlerkandidaten neuen Schub für seine Partei. 'Ich sehe überhaupt keinen Grund zum Lamento', sagte er der 'Frankfurter Rundschau'... [mehr](#)



LUSTVOLL LESEN: Das Buchprogramm mit Leidenschaft!
Die besten aktuellen Erotik-Bücher von Frauen, geschrieben für Männer und Frauen. Versand in Deutschland immer portofrei. Lustvoll, sexy, anregend & heiß. www.lustvoll-lesen.de [mehr](#) ANZEIGE



Stresstest-Beobachter zweifelt an Sicherheit des AKW Cattenom
Der Beobachter des Stresstests im Atomkraftwerk Cattenom, Dieter Majer, hat Zweifel an der Sicherheit der französischen Anlage. Das Kernkraftwerk sei nach deutschem Recht 'vermutlich nicht genehmigungsfähig', sagte... [mehr](#)



Straßburger Richter lehnen Klage gegen Schweizer Minarett-Verbot ab
Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat eine Klage muslimischer Gruppen gegen das Minarett-Verbot in der Schweiz am Freitag abgelehnt. Die Kläger hätten nicht glaubhaft nachweisen können, dass ihre Rechte... [mehr](#)

powered by plista

Artikel 1 - 10 von 6616

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Vorwärts

09.07.11 15:11 Uhr
[Halbjahresrekord bei Volkswagen Sachsen](#) - Volkswagen Sachsen hat im ersten Halbjahr 2011 einen Produktionsrekord erzielt. Bislang haben 160.000 Fahrzeuge der Typen Passat und Golf das Zwickauer Werk...

09.07.11 13:49 Uhr
[Festplattenrecorder DR+: Tore auf Knopfdruck - Die WM Highlight-Funktionen von Loewe](#) - Automatisch werden die vorangegangenen 30 Sekunden - also zum Beispiel die Szene, die zum Torerfolg der Lieblingsmannschaft führte - und die nächsten...

09.07.11 13:48 Uhr
[Alltag in Deutschland: Sklavensarbeit für die eigene Mutter - Selbstausbeutung von pflegenden Angehörigen entspricht Tatbestand § Art. 4 EMRK](#) - Die Selbstausbeutung von Menschen, die einen kranken, alten oder dementen Familienangehörigen zu Hause...

09.07.11 13:48 Uhr
[Neue Spitze im Tagesgeld-Vergleich: Cortal Consors erhöht Zinsen auf 2.60 %](#) - Denn die Direktbank hat ihre

Tagesgeldzinsen...

09.07.11 13:46 Uhr

[AIT 3D-Digitalscanner erleichtert den Zahnarztbesuch - a-tron 3D vermarktet preisgekrönte AIT-Dentalscanner-Technologie](#) - Der so genannte a.tron 3D Intraoral Scanner ermöglicht künftig voll-digitale Zahnabbildungen und macht dadurch die für PatientInnen unangenehme...

09.07.11 13:46 Uhr

[Praxisforum Event - Adrenalin. Action. Abenteuer - Brancheninterne Insights am 3. September 2011 im Europapark Rust](#) - Abenteuer - Brancheninterne Insights am...

09.07.11 13:45 Uhr

[TREND Service GmbH bietet professionelle Sponsorenakquisition - Lukratives Angebot zur Sponsorenfindung vom Erstkontakt bis zum Termin](#) - Ausserdem mangelt es zumeist an dem Willen und dem Durchhaltevermögen das Produkt 'Sponsoring' an eine große Zahl von Unternehmen zu...

09.07.11 13:26 Uhr

[Bericht: Bundesregierung plant Mega-Tests mit 100.000 Elektro-Autos](#) - Die Bundesregierung plant einem Magazinbericht zufolge vier regionale Großprojekte in Deutschland zur Erforschung der Elektromobilität mit insgesamt...

09.07.11 13:25 Uhr

[Der Tagesspiegel: Siemens-Vorstand Roland Busch erwartet eine stabilere Geschäftsentwicklung](#) - Berlin (ots) - Berlin - Der Technologiekonzern Siemens erwartet, dass sich sein Geschäft durch den neuen Unternehmensbereich Infrastruktur und Städte...

09.07.11 13:24 Uhr

['Spiegel': Großmann erwägt Gazprom-Beteiligung an RWE](#) - RWE-Chef Jürgen Großmann erwägt einem Magazinbericht zufolge eine weitreichende Verknüpfung des Essener Energieunternehmens mit dem...

Artikel 1 - 10 von 6616

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Vorwärts

[Registrieren](#) | [Einloggen](#)[Vorlesen](#) | [RSS](#) | [Newsletter](#) | [iPhone](#) | [Mobil](#) | [E-Paper](#) | [LW Abo](#) |  **Vorlesen**

28.05.2010 07:39 Uhr

**Übernahme durch Luxemburger Investor**

BIT-Airport: Bedingungen für Investor Lamparski

**Innerhalb von drei Jahren müssen mindestens fünf Millionen Euro in Infrastrukturausbau fließen**

Foto: Andreas Holpert

Drei Jahre bekommt der Luxemburger Projektentwickler Zeit, um den Flugplatz Bitburg zu einem zivilen Verkehrsflughafen auszubauen.

(aho) - In den letzten Monaten war es still geworden um den geplanten Ausbau des Flugplatzes Bitburg. Am Donnerstag wurde bekannt warum. Die Gesellschafter der Flugplatz Bitburg GmbH haben mit dem Luxemburger Investor Frank Lamparski eine Absichtserklärung ausgehandelt, mit der die Bedingungen für die vollständige Übernahme der GmbH-Anteile festgeschrieben werden. Projektentwickler Lamparski will in der Südeifel auf dem ehemaligen Gelände der US-Airbase einen neuen Verkehrsflughafen bauen. Die Absichtserklärung ist Vorbedingung für den Abschluss eines endgültigen Vertrages zum Ausbau des Flugplatzes.



Foto: Andreas Holpert

Michael Billen ist Aufsichtsratsvorsitzender der Flugplatz Bitburg GmbH, die im Besitz des Towergebäudes ist.

Rund neun Monate haben der Eifelkreis Bitburg-Prüm und die Stadt Bitburg – Altgesellschafter der Flugplatz Bitburg GmbH – mit Lamparski über die Absichtserklärung verhandelt. „Unser Ziel war es, die Bedingungen für den Verkauf unserer Anteile vertraglich festzuhalten“, erklärt Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der GmbH im Rahmen einer Pressekonferenz. Am 22. Juni sollen Kreistag und Stadtrat über die Absichtserklärung abstimmen. Bitburgs Bürgermeister Joachim Kandels unterstrich, dass es der Stadt Ernst sei, nach dem Abzug der US-Armee 1994 endlich eine Lösung zur Weiterverwendung des Flugplatzes gefunden zu haben. Kandels rechnet zudem mit einer breiten Zustimmung der Gremien.

Stadt und Kreis Bitburg sichern sich gegen Scheitern ab

Die Zuversicht des Bürgermeisters teilen Billen und der Landrat Joachim Streit. Schließlich sichern sie sich erstens gegen einen Wertverlust ab, sollte Lamparski mit seinen Plänen scheitern. Zweitens wird verhindert, dass der Investor statt den Flughafen auszubauen ein

Immobiliengeschäft aufzieht und drittens erhalten die Altgesellschafter einen Ausgleichsbetrag, falls die Betriebsfähigkeit nicht innerhalb von drei Jahren erfolgt. Lamparski, der persönlich am Donnerstag nicht anwesend war, um Stellung zu beziehen, scheint sich seiner Pläne ziemlich sicher.

Er hat nicht nur der Absichtserklärung zugestimmt, sondern seine Ambitionen mit der Übernahme der Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Bitburg GmbH (EBFB) untermauert. Der Luxemburger Investor übernimmt damit die stille Beteiligung der EBFB an der Flugplatz Bitburg GmbH und trägt damit 56 Prozent der Verluste der unrentabel wirtschaftenden Gesellschaft. Am Kapital der Flugplatz GmbH hält Lamparski derzeit noch 40,53 Prozent. Das soll sich innerhalb der kommenden 18 Monate ändern, solange läuft die Option der Absichtserklärung.

Lamparski würde dann auch die Anteile des Eifelkreis Bitburg-Prüm sowie der Stadt Bitburg (zusammen 54,21 Prozent) erhalten. Dafür müsste er voraussichtlich rund 105 000 Euro bezahlen. Für die 40,53 Prozent zahlte er 80 000 Euro. Die übrigen 5,26 Prozent halten zwei Privatinvestoren, die Firma Adolf Hess und Hermann Köppen. Mit ihnen muss Lamparski gesondert verhandeln. Bevor sich die zwei Großaktionäre zum Verkauf entscheiden, muss Lamparski eine ganze Reihe Bedingungen erfüllen. Dazu zählt laut Billen ein „angemessenes Informations- und Mitspracherecht“ bei der Entwicklung des Flughafens.

Außerdem soll Lamparski bei der luftrechtlichen Neu-Genehmigung auf eine Nachtflugerlaubnis verzichten. Der Luxemburger Projektentwickler, dessen Investoren nicht bekannt sind, muss innerhalb von drei Jahren mindestens fünf Millionen Euro in den Ausbau der „flugbetrieblichen Infrastruktur“ investieren. Dazu zählen Geräte oder technische Einheiten, erklärte Billen. Wesentlicher Punkt sei die Betriebsfähigkeit für den Instrumentenflug. Derzeit habe der Flugplatz Bitburg nur eine Genehmigung für den Sichtflug bis 14 Tonnen, hieß es.

Zudem wird der „Neugesellschafter“ verpflichtet, keine betriebsbedingten Kündigungen für die vier Mitarbeiter auszusprechen. Damit die an den Flugplatz angrenzenden Gemeinden „das Umfeld gestalten können“, soll jährlich eine „Kommunalebeteiligungsabgabe“ in Höhe von bis zu 80 000 Euro gezahlt werden. Abgesichert haben sich die Altgesellschafter auch gegen den Fall des Scheiterns. Sollte der Flugplatz nicht innerhalb von drei Jahren die Betriebsfähigkeit eines modernen Verkehrsflughafens haben (Stichwort: Instrumentenflug) und sollten nicht mindestens fünf Millionen Euro investiert worden sein, wird es für Lamparski teuer.

Verhandlungen über Kauf der Flugbetriebsflächen

Dann wird ein Ausgleichsbetrag von 800 000 Euro fällig. Über die Summe hat Lamparski eine Bankbürgschaft vorgelegt. Weil weder die Stadt Bitburg noch die Vertreter des Landkreises über genügend Erfahrung im Umgang mit solch einem Großprojekt verfügen, soll ein unabhängiges Expertenteam, bestehend aus Wirtschaftsprüfern und Juristen, das Konzept des Luxemburgers genau unter die Lupe nehmen. Auch das ist Teil der Absichtserklärung.

Mit der Übernahme der ausstehenden Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH ist Lamparski noch nicht am Ziel. Gleichzeitig muss er mit dem deutschen Staat über den Kauf der Landebahn, der Rollwege und der Vorfelder – den Flugbetriebsflächen – verhandeln. Das Gelände von 190 Hektar zuzüglich etwa 35 Hektar weiteres Betriebsgelände gehört dem Bund. Bis Ende 2011 besteht eine Option zum Erwerb seitens der zuständigen Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA). Über die Höhe des möglichen Preises konnte Billen keine Angaben machen.

Seit 20 Jahren denkt man in der Südeifel über die Zukunft des Flughafens Bitburg nach. Für Landrat Streit ist man einer Lösung ganz nah. „Es war immer unser Ziel, einen Flugbetrieb in Bitburg zu ermöglichen“, sagte Streit. Lamparski, der zusammen mit Investoren 400 Millionen Euro in den nächsten 15 Jahren in Bitburg investieren will, wird sein Konzept am 11. Juni der Öffentlichkeit vorstellen. Dann findet in der Stadthalle Bitburg eine gemeinsame öffentliche Sitzung von Kreistag Bitburg-Prüm und Stadtrat Bitburg statt.



Versenden



Bookmarks



Drucken



Artikel Bookmarks

Ihre Meinung zum Thema

(0)

[Hier anmelden und kommentieren »](#)

© saint-paul luxembourg

Redaktion wort.lu

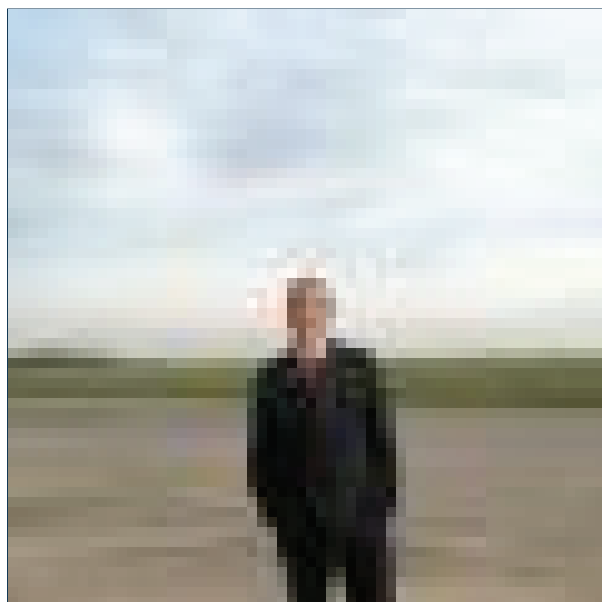
2, rue Christophe Plantin L-2988 Luxemburg Gasperich

aus unserem Archiv vom 30. Mai 2010

Die Gremien sind auf Lamparskis Seite

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Entspannt zurücklehnen kann Frank Lamparski sich wohl kaum. Doch sieht es so aus, als würde sich in Kreistag und Stadtrat eine Mehrheit finden, die für den Verkauf der kommunalen Flugplatz-Anteile stimmt und Lamparski damit den Weg zum Bit-Airport freimacht. Sollte die fliegerische Nutzung scheitern, gibt es nach wie vor einen Plan B.



Bitburg. Kein Nachtflug, fünf Millionen Euro Investitionen in drei Jahren, eine Bürgschaft und Geld für die betroffenen Gemeinden: Seit wenigen Tagen ist klar, unter welchen Bedingungen sich Landrat Joachim Streit, Bitburgs Bürgermeister Joachim Kandels und Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der Flugplatz Bitburg GmbH, vorstellen könnten, die kommunalen Anteile an der Flugplatz GmbH an den luxemburgischen Projektentwickler Frank Lamparski zu verkaufen. Lamparski plant, die ehemalige Airbase zu einem Flughafen von der Größe des luxemburgischen Airports Findel auszubauen.

Um ihn diesem Ziel ein Stück näher zu bringen, haben die Verhandlungspartner eine Absichtserklärung entworfen, die am 22. Juni dem Kreistag und Stadtrat zur Abstimmung vorgelegt werden soll. Die große Frage ist nun: Werden die Gremien zustimmen?

Die Antwort ist schon jetzt absehbar. Und sie lautet: Ja. Eine Umfrage unter den Fraktionssprechern zeichnet ein recht deutliches Bild. Die Mehrheit sowohl in Kreistag als auch in Stadtrat scheint für Lamparskis Pläne zu sein.

Und nicht für jene des Speicherer Unternehmers Wolfgang Elsen, der vor wenigen Wochen ein Alternativkonzept vorgestellt hat, einen Plan B. Herzstück dieses Konzepts ist es, auf dem Flugplatz die größte Photovoltaik-Anlage Deutschlands zu bauen. Auch Investoren hat Elsen bereits benannt. Wolfgang Ferner (Die Linke), die Bitburger SPD und vor allem die Grünen aus Kreistag und Stadtrat unterstützen Elsen. Sie ziehen sein Projekt dem Lamparskis vor. Und sie es sähen gerne, dass beide Projekte in den kommenden Ratssitzungen am 11. und 22. Juni gleichberechtigt behandelt werden, so dass Elsen wie Lamparski die Chance erhält, seine Pläne vorzustellen.

Doch so weit wird es nicht kommen. Einen entsprechenden Antrag der Grünen hat der Stadtrat Bitburg nach Informationen von Ratsmitgliedern in nichtöffentlicher Sitzung bereits abgelehnt - wenn auch mit knapper Mehrheit. Auch im Kreistag, der am heutigen Montag über den Antrag der Grünen entscheiden wird, zeichnet sich nach TV-Informationen keine Mehrheit ab. Doch selbst wenn alles anders wäre, würde Elsen seine Pläne derzeit nicht vorstellen. Denn er will es nicht.

Zum einen will er sich, wie er sagt, nicht "vor einen parteipolitischen Karren spannen lassen". Zum anderen betrachtet Elsen sein Vorhaben nach wie vor als Plan B - eine Alternative für den Fall, dass Lamparski scheitert.

Hauptgrund dafür ist, dass die günstigen Pachtverträge für Landebahn & Co., die die Flugplatz GmbH mit dem Bund abgeschlossen hat, nur für eine fliegerische Nutzung gelten. Und diese fliegerische Nutzung ist politisch gewollt.

"Aus der jetzigen Sicht der Dinge kann daher meine Konzeption erst dann umgesetzt werden, wenn eine gemeinsam erarbeitete Planungsgrundlage geschaffen wurde oder die Zusagen des neuen Betreibers nicht eingehalten werden", schreibt Elsen in einem Brief an Kandels - dem er ebenso wie dem Landrat versichert, dass er jederzeit, auch kurzfristig, für die Umsetzung der Alternative zur Verfügung stehe, falls sich die in Lamparski gesetzten Erwartungen nicht erfüllen sollten.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 31. Mai 2010

Kreistag lehnt Antrag der Grünen ab

Die Grünen haben in einem Antrag gefordert, dass in der Flugplatz-Sitzung am 11. Juni auch ein Alternativkonzept zum Bit-Airport präsentiert wird. Der Kreistag hat dies mehrheitlich abgelehnt.

Bitburg/Prüm. (kah) Der Kreistag Bitburg-Prüm hat mehrheitlich einen Antrag der Grünen abgelehnt, in dem diese gefordert hatten, die beiden Konzepte, die es derzeit für die Weiterentwicklung des Flugplatzes Bitburg gibt, gleichberechtigt zu behandeln. Der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski plant, die ehemalige Airbase mit 400 Millionen Euro in einen Werft-, Fracht- und Passagierflughafen zu verwandeln. Sollte dieser Plan scheitern, hat der Speicherer Unternehmer Wolfgang Elsen angekündigt, auf dem Gelände eine große Photovoltaikanlage errichten zu wollen. Obwohl Elsen bereits bekanntgegeben hatte, das Projekt erst dann präsentieren zu wollen, wenn sich die Planungsgrundlagen geändert haben, beantragten die Grünen, dass er in der gemeinsamen Sitzung von Kreistag und Stadtrat am 11. Juni ebenso angehört werden soll wie Lamparski. Horst Büttner (SPD), die Grünen und die Linke stimmten dafür. Die restliche SPD enthielt sich. CDU, FWG und FDP stimmten dagegen. Zudem forderten die Grünen, dass Lamparski und Elsen die gleichen Chancen eingeräumt werden, parallel entscheidungsreife Konzepte vorzulegen. Dieser Vorschlag wurde auch abgelehnt. Der Stadtrat Bitburg hatte sich bereits vergangene Woche gegen den Antrag entschieden.

"Wir haben eine Beschlusslage. Wir wollen den Flugbetrieb verwirklichen", sagte Landrat Joachim Streit. Und nun stehe man nach 16 Jahren, in denen dieses Ziel verfolgt wurde, nur 18 Monate vor der Entscheidung Ja oder Nein. "Wir sind für Alternativvorschläge" - aber man könne nicht, wenn der Termin gesetzt ist, plötzlich Alternativen hervorzaubern und jemanden in die Öffentlichkeit zerrren, der das gar nicht will.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

Wenn Investoren Flughäfen übernehmen

Erfahrungen für Bitburg

Inhalt

1. Übersicht über die Flughäfen in Deutschland
2. Flughäfen mit Privat-Investoren
3. Frank Lamparski und seine Firmen

In Bitburg geht es in den nächsten Wochen um eine Vorentscheidung, ob die Flugplatz Bitburg GmbH vollständig privatisiert und die Anteile von Eifelkreis Bitburg-Prüm und Stadt Bitburg an Herrn Frank Lamparski aus Luxemburg verkauft werden.

Behalten Sie bei all den Informationen immer ein wenig **BITBURG** im Hintergrund, z.B. mit der Frage:

- **Kann uns das hier auch passieren?**
- **Welche Investitionssummen sind im Spiel?**
- **Wieviele Arbeitsplätze werden angekündigt und wieviele entstehen tatsächlich?**

Im Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 werden unter den Rubriken „Flughäfen mit Internationaler Vernetzung“ sowie „Große Regionalflughäfen“ 30 Flughäfen aufgelistet. Darunter sind die 7 ehemalige Militärflughäfen Hahn, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen, Weeze/Niederrhein, Leipzig-Altenburg, Zweibrücken und Memmingen.

Unter den „Kleinen Regionalflughäfen“ sowie sonstigen befinden sich die 6 früheren Militärflughäfen Magdeburg-Cochstedt, Schwerin-Parchim, Cottbus-Drewitz, Lahr, Neuhardenberg und Bitburg.

Das bedeutet, dass nach der Wende und der allgemeinen Abrüstung ab Anfang der 90er Jahre zu den 23 bestehenden größeren zivilen

Flughäfen 13 Konversionsflughäfen dazukamen, – das sind über 50 % - die alle einen Teil vom Luftfahrerkuchen haben wollten.

Trotz erheblicher Steigerungen im Luftverkehr entbrennt ein harter Konkurrenzkampf.

Wir sehen, dass einige Konversionsflughäfen den Sprung geschafft haben, wenigstens vorläufig. Die Mehrzahl aber kommt trotz guter technischer Ausstattung nicht auf einen grünen Zweig

Bitburg will nach den Plänen von Herrn Lamparski (20 Frachtflugzeuge pro Woche, Verbindungen nach Asien und Südamerika, Terminalkapazität 2,5 Mio. Passagiere pro Jahr) nun in die Liga der „Kleinen Flughäfen mit Internationaler Vernetzung“ vorstoßen.

Von den Konversionsflughäfen hat es im Frachtbereich nur einer nach oben geschafft:

Hahn, weil es vom Engagement der Fraport profitiert hat, weil sehr viel militärische Fracht mit zivilen Flugzeugen transportiert wird und weil dort ein großer Teil der sogenannten Luft-Fracht nicht geflogen, sondern mit LKWs gefahren wird.

U.a. an folgenden Flughäfen waren in den letzten Jahren Privatinvestoren am Werk:

- Saarbrücken
- Lübeck
- Lahr
- Magdeburg-Cochstedt
- Cottbus-Drewitz
- Hahn
- Zweibrücken
- Schwerin-Parchim

(Bitburg geplant)

**Zunächst 2 Flughäfen, die keine Konversionsflughäfen sind:
Saarbrücken und Lübeck**

Saarbrücken

2000X 45 m, ILS

1997

Der Flughafen Saarbrücken übernimmt eine bundesweite Vorreiterrolle bei der Privatisierung: 51 % und damit die Anteilsmehrheit geht an die Fraport, 48 % bleiben beim Saarland, 1 % bei der Stadt Saarbrücken).

2006

Nach einem Rekord-Passagieraufkommen von 486.000 im Jahr 2005 bekräftigt die Fraport im Jahr 2006 ihr Engagement in Saarbrücken.

2007

Nachdem die Hapagfly/Tuifly nicht mehr von Saarbrücken, sondern von Zweibrücken aus fliegt, steigt die Fraport aus dem Flughafen Saarbrücken aus. Das Land muss die Anteile übernehmen, da sich kein anderer Investor findet.

Das Saarland muss den Zuschuss für den Flughafen von erhöhen.

Fazit:

Der Investor ist weg.

Es gibt eine heftige Konkurrenz zum benachbarten Flughafen Zweibrücken.

Der Flughafen Saarbrücken belastet weiterhin das Land mit Millionenbeträgen.

Lübeck

2100x 60 m, ILS Cat I,

Bis Anfang der 90er Jahre ist der Flugplatz Lübeck ein kleiner Verkehrslandeplatz mit relativ wenig Verkehr. Nach der Wiedervereinigung wird er von Charterfluggesellschaften genutzt. Er hat eine Landebahn von über 2 km und ein Instrumentenlandesystem.

Ab **2002** fliegt Ryanair ab Lübeck., die Passagierzahlen steigen, aber auch die Verluste.

2005 verkauft die Stadt Lübeck als bisheriger alleiniger Betreiber 90 % der Anteile an die neuseeländische Firmengruppe Infratil.

Ryanair erklärt, hier eine 2. Basis in Deutschland errichten zu wollen. Dazu soll der Flughafen erweitert werden. Bis **2009** werden Auseinandersetzungen um die Flugplatzerweiterung geführt.

In den Jahren 2005 bis 2008 erwirtschaftet der Flughafen ein Defizit von 22 Mio. Euro.

Infratil nutzt eine Option im Vertrag und steigt im Oktober 2009 aus.

Damit die hochverschuldete Hansestadt durch die Verluste nicht weitere Schulden anhäufen muss, verweigert der rot-rot-grüne Stadtrat Lübeck Ende **2009** dem Flughafen weitere finanzielle Unterstützung, wenn nicht bis Anfang 2010 ein neuer Investor den Betrieb übernehme.

Ryanair bietet an, den Flughafen als weitere Basis auszubauen und die Passagierzahl zu verdoppeln. Voraussetzung dafür sei allerdings ein **weiterer Preisnachlass, Lübeck sei "zur Zeit noch zu teuer"**. Dabei hat die Hansestadt Lübeck beispielsweise in den Jahren 2006 bis 2008 Marketing-Zuschüsse von weit über 500.000 EUR an Ryanair gezahlt.

Vor die Wahl gestellt, den Flugplatz zu schließen oder mit öffentlichen Geldern weiterzubetreiben, wird die Entscheidung des Stadtrates in einem Bürgerbegehren im April 2010 gekippt. Der Ausbau solle in Eigenregie erfolgen und der Flughafen bis mindestens 2012 weiterbetrieben werden.

Das bedeutet für die Stadt Lübeck bis 2012:

Rückzahlung der getätigten Investitionen an Infratil	25,5 Mio
Euro	
Übernahme der Verluste aus 2009	6
angenommene Verluste Jahre 2010,2011,2012	16
Flughafenausbau Anteil Stadt, wenn Land 8 Mio Euro zahlt	7
Aufgelaufene Schulden	<u>30</u>
Belastung für die Stadt Lübeck bis 2012	ca. 85 Mio.
Euro	

Fazit:

Billigflieger sind für manche Flughäfen die einzige Möglichkeit, einen nennenswerten Flugbetrieb zu bekommen.

In Lübeck fliegt fast ausschließlich Ryanair, Wizzair in ganz kleinem Umfang.

Die Abhängigkeit von einer Billigfluglinie beschert vielleicht hohe Passagierzahlen, mit Sicherheit aber Defizite für den Flughafen. Das sehen wir in Lübeck und Hahn, aber auch an anderen Flughäfen.

Jedenfalls können wir gespannt sein, ob Lübeck in den kommenden beiden Jahren einen Investor findet.

Es stellt sich immer wieder die Frage:

Weshalb machen die das?

2 wichtige Gründe:

- Erhalt der vorhandenen Arbeitsplätze
- Man will oder kann sich nicht eingestehen, dass der bisherige Weg der falsche war und dass die Investitionen praktisch verloren sind

Und nun zu den ehemaligen Militärflugflughäfen

Lahr

3000 x 45, **PCN 100**, ILS

Lahr ist ein früherer Flugplatz der kanadischen Luftwaffe. Er hat eine 3 km-Startbahn mit sehr hoher Tragfähigkeit, da der Platz seit 1970 überwiegend für militärische Frachtflüge genutzt wurde, und ein Instrumentenlandesystem.

1993, nach dem Abzug der kanadischen Streitkräfte, wird die zivile Nutzung des Verkehrslandeplatz Lahr durch die Flugplatz Lahr GmbH angestrebt. Sie ist von Anfang an sehr umstritten. Der Flugplatz soll Magnet für Industrieansiedlungen werden.

Seit **1996** gehört die Flugplatz GmbH den Städten Lahr, Offenburg und Freiburg, also der öffentlichen Hand.

Zahlreiche namhafte Firmen, die Flugplatz Lahr GmbH und regionale Politiker stellen Ansiedlungen auf dem Flugplatz Lahr mit **weit über 3.000 Arbeitsplätzen** in Aussicht unter der Bedingung, dass auch größerer Flugbetrieb zugelassen werde.

Mit diesen rosigen Aussichten stimmt in einer Bürgerentscheid eine Mehrheit für eine fliegerische Nutzung.

1995 wird die Sichtfluggenehmigung bis 14 t erteilt.

1997 stellt die Post in Aussicht, Lahr zum Teil eines Luftpost-Nachtsterns zu machen. Daraufhin gehen 14.000 Einwände beim Regierungspräsidium ein.

Die Pläne werden zurückgezogen.

Im gleichen Jahr will die indonesische Flugzeugfirma IPTN des Ministers Habibie Lahr als "homebase" nutzen für den Verkauf des geplanten neuen Regionalflugzeuges N250 auf dem europäischen Markt. In Lahr soll die Endmontage der Flugzeuge erfolgen und ein Ausbildungszentrum für Piloten soll errichtet werden. Habibie wird Staatspräsident, aber trotzdem hört man nach 1998 nichts mehr von IPTN und seiner N250.

1999 tritt ein neuer Investor auf den Plan, die britische „Wiggins Group“, die erklärt, sie plane Investitionen von **150 Mio. Euro** und **1.600 neue Arbeitsplätze**.

Der Flugplatz gibt bekannt, man verhandle mit asiatischen Frachtfluggesellschaften. 6 Luftfracht- oder Logistikunternehmen brächten **1.850 Arbeitsplätze**.

2001 ist es dann endlich soweit. Die kommunalen Flugplatzgesellschafter können die finanzielle Last loswerden und verkaufen 99 % an die „Wiggins Group“, die allerdings nicht mehr **150 Mio Euro, aber immerhin noch 60 Mio.** investieren will. Bis Ende des Jahres werde die Mike Krüger Airlines aus Südafrika den Betrieb aufnehmen und jährlich bis zu **200 000 t** Blumen, Obst und Gemüse nach Lahr bringen.

2002 wird eine Klage gegen die Frachtflugerlaubnis abgelehnt. Nachdem Mike Krüger nicht gekommen ist, plant Wiggins, Fisch aus Vietnam einzufliegen und eine Passagierflugverbindung nach Florida aufzunehmen.

2004 lehnt die Landesregierung eine Genehmigung von Passagierflug ab.

In der Zwischenzeit ist „Wiggins“ in finanzielle Schwierigkeiten geraten, wird reorganisiert und in „Plane Station Group“ umbenannt.

Die geht **2005** pleite.

Das Flughafengelände wird – ähnlich wie es in Bitburg der Fall ist – zweigeteilt, in einen gewerblichen und einen fliegerischen Teil.

Auf dem gewerblichen Teil sind bisher knapp 3.000 Arbeitsplätze entstanden.

Der fliegerische Teil, nun Black Forest Airport genannt, wird **2005** für **500.000 Euro** an die australischen Investorengruppe „Babcock & Brown“ verkauft.

Nun soll ein „Sonderflughafen Lahr“ als Zubringerflughafen für den Europapark Rust die Lösung bringen. Die Genehmigung kommt,

„Babcock & Brown“ kündigt an, eine **einstellige Millionensumme** investieren und **70 Arbeitsplätze** schaffen.

Neben den Privatfliegern gibt es nun nur noch Charterflüge für Europapark-Gäste.

Das Geschäft boomt:

2007 2.500 Passagiere

2008 500 Passagiere

2009 400 Passagiere.

2009: „Babcock & Brown“ ist pleite.

2010: „Babcock & Brown“ will den Flugplatz verkaufen.

Fazit:

Die in der Diskussion um die Notwendigkeit eines Flughafens ursprünglich angekündigten 3.000 Arbeitsplätze wurden auf dem gewerblichen Teil annähernd geschaffen, auch ohne Frachtflug.

Mehrere Investoren sind pleite gegangen.

Die gewerbliche fliegerische Nutzung steht vor dem Aus, obwohl die Landebahn von Lahr beste Voraussetzungen bietet.

Mit dazu beigetragen hat die Entscheidung der Landesregierung, hier nicht noch einen weiteren Passagierflughafen zuzulassen.

Magdeburg-Cochstedt

Sachsen-Anhalt

2500 x 45 m, Verkehrsflughafen,

ILS Cat I seit 2001, IFR-Genehmigung 2000 bis 2001, nach

Betreiberpleite 2001 zurückgezogen, ab 2006 VFR-Betrieb, aber nur nach Sondergenehmigung

Magdeburg-Cochstedt ist ein ehemaliger sowjetischer Militärflugplatz. Er ist als Verkehrsflughafen klassifiziert, hat eine 2,5km-Landebahn und hat oder hatte ein Instrumentenlandesystem.

Der Flughafen ist ein besonders schönes Beispiel vorausschauender Verkehrspolitik.

In den Jahren **1997** bis **2001** werden Flugbetriebsflächen und Kontrollturm erneuert, ein Instrumentenlandesystem eingebaut, eine Feuerwache gebaut und mit einem Abfertigungsgebäude begonnen. Der Verkehrsflughafen hat eine 24-Stunden Betriebsgenehmigung. Damit sind alle Voraussetzungen für den Erfolg gegeben.

2001 ist der Betreiber pleite und der Flughafen wird stillgelegt.

2003

Die griechische Meteora-Gruppe kündigt an, den Flughafen Cochstedt ab Anfang 2004 übernehmen zu wollen. Es sei das Ziel, dort mit **täglich bis zu 60 Maschinen** jährlich knapp **1 Million Tonnen** an Obst, Gemüse und Fruchtkonzentraten sowie Maschinen und Ersatzteilen umzuschlagen. Man wolle **100 Millionen Dollar** in Cochstedt investieren. Es würden bis zu **2.500 Arbeitsplätze** entstehen.

Die Pläne scheitern.

2006

Nachdem für Ausbau und Entwicklung des Flughafens Cochstedt insgesamt über 50 Mio. € aufgewendet wurden, geht der Flughafen für Flüge nach Sondergenehmigung 2006 wieder in Betrieb

2008

Im Dezember wird der Flughafen an die **International Investment House Co. LLC (IIH)**, eine Investmentgruppe aus Abu Dhabi, für **9 Mio. €** verkauft. Das Unternehmen plant den Bau eines Cargo- und Logistikcenters.

2009

Der Investor bittet um Zahlungsaufschub wegen finanzieller Probleme.

Der Deal platzt.

2010

Der Flughafen Cochstedt wird an die dänische Betreibergesellschaft Airport Development A/S verkauft, die bereits die kleinen Flugplätze Neuhardenberg und Fürstenwalde/Spree betreibt. Die Gesellschaft will versuchen, die Genehmigung für den Instrumentenflugbetrieb, die 2001 zurückgezogen wurde, wieder zu erlangen.

Fazit:

Viel öffentliches Geld investiert.
3 Betreiber verschlissen.

IFR-Genehmigung verloren.
Keine Zukunftschancen.

Cottbus-Drewitz

2500 x 45 m

Schon der Start ist holprig.

Als ehemaliger Militärflughafen mit einer 2,5 km-Piste wird Cottbus-Drewitz 1992 für den zivilen Flugverkehr geöffnet, erhält aber erst 1995 die Betriebserlaubnis.

In den folgenden Jahren baut man einen neuen Tower, beginnt mit einem neuen Terminal und startet im Jahr 2002 den Instrumentenflugbetrieb. Cottbus hat eine 24-Stunden-Erlaubnis. Ziel ist ein Frachtflughafen. Da die kommunale Flughafengesellschaft dieses Ziel aus eigenen Kräften nicht realisieren kann, begibt man sich auf Investorensuche.

In den Jahren **2003 bis 2006** verhandelt man mit einem US-amerikanischen Unternehmen aus Erie in Pennsylvania, das Drewitz mit **35 Millionen Euro** zu einem internationalen Frachtflughafen und Logistikzentrum ausbauen und die Landebahn um 800 m verlängern will. **50 direkte Arbeitsplätze** sollen entstehen. Dazu wird die **Erie-Drewitz-International GmbH** gegründet. Aus finanziellen Gründen werden die Verhandlungen 2006 abgebrochen, später aber wieder aufgenommen. Endgültig scheitern sie **2007**.

Auf der neuerlichen Suche nach einem Investor ist der Flugplatz **2008** wieder fündig geworden. Die **Stührenberg Holding GmbH** aus Detmold will den Flugplatz übernehmen. Sie will Flugzeuge aller Kategorien warten und reparieren. Dazu will sie **knapp 70 Millionen Euro** investieren. Es werden **300 neue Arbeitsplätze** „in einem zukunftsfähigen Hochtechnologiesegment“ in Aussicht gestellt.

Leider entpuppt sich der Projektentwickler, der von der Sparkasse Detmold als „vermögender Mann“ gepriesene Friedhelm Brandhorst, als Krimineller, der wegen Untreue und Betrugs verurteilt, gerade auf Bewährung aus dem Gefängnis entlassen ist. Der Kauf platzt, und der Betreiber ist wieder auf Investorensuche.

2009 erfolgt die europaweite Ausschreibung, und mit zwei Bietern werden Verhandlungsgespräche geführt. Ende April 2010 ist dann auch der dritte Anlauf gescheitert, den Flugplatz an den Mann zu bringen. „Die Angebote hätten nicht den wirtschaftlichen Erwartungen der kommunalen Gesellschafter entsprochen, die jährlich etwa 400 000 Euro an Betriebskosten zu zahlen“, so die Betreibergesellschaft, die aber weiterhin am Flughafenbetrieb festhalten will.

Der Betrieb des Verkehrslandeplatzes – bis 30 t – besteht vorwiegend aus Hobbyflügen und Trainingsflügen mit kleinen Passagiermaschinen. Der Instrumentenflug ist eingestellt.

Fazit:

In etwa das Gleiche wie in Magdeburg-Cochstedt.

Nur die kriminelle Energie eines Investors ist hier etwas offensichtlicher.

Hahn

3.040/3.800 m, ILS

Der zivile Flugbetrieb auf der ehemaligen US Air Base beginnt **1993**.

1995 werden 75 % der Flugplatzanteile für 30 Mio. Euro an den Baukonzern Wayss & Freytag und die Investmentfirma Orgler verkauft, den Rest behält das Land Rheinland-Pfalz.

Es würde zu weit führen, die ganzen verschachtelten Kaufverträge und Verkäufe zwischen dem Konzern, der damaligen Hahn Holding und der Flughafen-Hahn-Gesellschaft darzulegen.

Es erinnert aus heutiger Sicht ein wenig an die Nürburgring-Affäre.

Nach 2 Jahren ist das Kapitel „Wayss & Freytag“ am Hahn bereits wieder geschlossen

1997 Die Fraport übernimmt für 44 Millionen Euro mit 65 % die Mehrheit der Anteile am Flughafen Hahn.

2009

Nach andauernden Verlusten und der Drohung von Ryanair, den Flughafen wegen der geplanten Einführung einer Flughafengebühr zu verlassen, verkauft Fraport seine Anteile für 1 Euro an das Land Rheinland-Pfalz, obwohl der Vertrag mit dem Land noch eine Laufzeit von weiteren 16 Jahren hatte. Das Land mit seinem Flughafenanteil von nun 82,5 % und damit der Steuerzahler muss aber nicht nur die jährlichen Verluste (zwischen 15 und 20 Millionen Euro) allein tragen,

sondern auch die bis dahin aufgehäuften Schulden von ca. 130 Millionen Euro.

Im Februar kündigt Wirtschaftsminister Hering den baldigen Einstieg eines privaten Investors für die Betriebsgesellschaft an.

2010

Der private Investor kommt nicht, dafür kündigt Wirtschaftsminister Hering an, **das Land** werde in den nächsten 10 Jahren 89 Mio. Euro in den Flughafen investieren.

Die letzte Meldung:

Air France-KLM will seine Frachterflotte aufgeben, da die Gesellschaft in den letzten beiden Jahren 660 Millionen Euro im Frachtbereich verloren hat.

Dies wird ein schwerer Verlust für den Hahn, denn dort steht ein Cargoumschlagszentrum von Air-France, in dem bereits eine Anzahl von Mitarbeitern entlassen wurde. Im übrigen wurde die gesamte Air France-Fracht zwar als Luftfracht gezählt, und zwar doppelt, einmal als Eingangsfracht, und einmal als Ausgangsfracht, aber ausschließlich mit LKWs befördert.

Fazit:

Es spielt keine Rolle, ob Verträge bestehen oder nicht: Investoren gehen, wenn sie keine Gewinne erwirtschaften.

Extreme Abhängigkeit von einer Fluggesellschaft ist immer mit genauso extremen Problemen für den Flughafen verbunden.

Obwohl der Hahn der deutsche Flughafen ist, der sowohl im Fracht- als auch im Passagierbereich am stärksten gewachsen ist, kommt er nicht aus der Verlustzone heraus.

Zweibrücken

2950 x 45 m, ILS Cat I

Zweibrücken, eine der ersten Konversionsflugplätze in Rheinland-Pfalz, wird **1992** eröffnet. Vorher war er Air Base der US Luftwaffe.

Der französische Konzern Camar Finance will zusammen mit Land und Zweckverband den Flugplatz entwickeln, steigt aber **1994** - für die übrigen Beteiligten völlig überraschend – aus.

Die Investoren Dommermuth und Pascher steigen ein, aber die vier Säulen des Flugplatz-Nutzung

- Designer-Outlet-Center,
- Flugplatz
- Multi-Media-Komplex
- Erlebnisbereich

schaffen nicht annähernd die angestrebten 4.500 Arbeitsplätze

In den ersten zehn Jahren fließen rund 112 Mio. Euro von Land, Bund und EU in das Projekt.

Im Jahr **2002** erlaubt die Landesregierung Nachtflüge in Zweibrücken, um die Attraktivität des Airports zu erhöhen, aber es tut sich kaum etwas.

In den Jahren 2006 bis 2008 kommen mit Germanwings, Tuifly (zieht von Saarbrücken nach Zweibrücken) und Ryanair Fluggesellschaften nach Zweibrücken. Die Passagierzahlen steigen stark an, trotzdem bleibt der Flugplatz defizitär. Ryanair ist mittlerweile schon wieder weg.

2008

Im Juni schreibt das Land Rheinland-Pfalz 74,9 Prozent der Flughafenanteile europaweit zum Verkauf aus.

Die türkische Gesellschaft TAV Airports Holding, die neben Istanbul mehrere große Flughäfen betreibt, will den Flughafen kaufen.

Im November bricht die Landesregierung die Verkaufsverhandlungen ab weil der Interessent sich nicht in der Lage sehe, die in der Ausschreibung geforderten Investitionen in Höhe von 40 Millionen Euro zu tätigen.

2009

Im Mai schließt die Flughafen Zweibrücken GmbH einen Kooperationsvertrag mit der TAV ab.

Im Januar **2010** Zweibrücken wird formal zum Verkehrsflughafen heraufgestuft.

Fazit:

Zweibrücken hat Saarbrücken Kunden abgeworben und damit die finanziellen Probleme Saarbrückens verschärft.

Ob Zweibrücken in den nächsten Jahren die dort ansässigen Fluggesellschaften halten kann und aus den roten Zahlen kommt, ist sehr fraglich.

Schwerin-Parchim

3000 x 55 m

Parchim ist der Flughafen, in dem die Bitburger Pläne schon teilweise realisiert sind.

Bis **1992** wird der Flughafen Schwerin-Parchim von den russischen Streitkräften genutzt und dann privatisiert. Er ist als Verkehrsflughafen klassifiziert, hat eine drei Kilometer lange Startbahn und eine 24-Stunden-Betriebserlaubnis für bis zu 180.000 Flugbewegungen pro Jahr.

1994 wird das Land Mecklenburg-Vorpommern Hauptgesellschafter. Der Flughafen dümpelt vor sich hin und verursacht stetige Defizite.

2002 kauft die britische „Wiggins-Group“ den Flughafen und kündigt Gesamtinvestitionen von **120 Millionen Euro** an. Nach einer Umstrukturierung wird „Wiggins“ zu „Plane Station Group“.

Diese ist weder in der Lage, den gesamten Kaufpreis noch fällige Pachtzahlungen in Höhe von 1,5 Millionen Euro zu zahlen und gibt den Flughafen **2005** samt einer Entschädigung von 3 Millionen Euro wieder zurück. Im gleichen Jahr wird der Landkreis Parchim neuer Flughafen-Betreiber, und bietet ihn weltweit zum Kauf an.

Im Jahr **2007** treten neue Akteure auf den Plan, um den Flughafen einer glanzvollen Zukunft zuzuführen und den Kreis Parchim von diesem Klotz am Bein zu befreien:

Die chinesische Firma LinkGlobal Logistics mit Hauptsitz in Peking ist eine große und - wie es aussieht – finanzkräftige Gesellschaft. Sie ist Besitzerin mehrerer Flughäfen in China und eines in Nigeria. An der Spitze steht der Chinese Yuliang Pang, der sich im Ausland Jonathan Pang nennt, und die Firma hat auch einen deutschen Berater.

Dann ist noch im Spiel die australische Bauinvestitionsfirma Goodman mit einem deutschen Geschäftsführer. Sie will auf dem Flughafen die notwendigen Hallen und Gebäude bauen

2007 kauft LinkGlobal Logistics die Betreibergesellschaft des Flughafens, das Gelände sowie angrenzende Gewerbeflächen, rund **800 Hektar**, für **30 Millionen Euro**. Es ist eine **Bürgschaft von 15 Millionen Euro** zur Sicherung des Flughafenbetriebs bis 2010 nachzuweisen.

Der Investor verpflichtet sich, **70 Millionen Euro zu investieren**. LinkGlobal ist damit das erste chinesische Unternehmen, das eine Betriebserlaubnis für einen europäischen Flughafen erhält.

Das Ziel: Logistik und Produktion

Erklärtes Ziel von LinkGlobal Logistics ist ein Luftfahrt-Drehkreuz zwischen China, Europa und Afrika, Ansiedlung internationaler Logistikfirmen, Endmontage von Teilen aus chinesischer Produktion in Parchim, um so ein „Made in Germany“ zu bekommen.

Am Anfang sollen wöchentlich drei Flugzeuge von Zhengzhou, der Hauptstadt der bevölkerungsreichsten chinesischen Provinz Henan, nach Parchim und weiter nach Afrika fliegen, später bis zu **30**

Maschinen pro Tag.

Bis zum Jahr 2010 sollen ein neuer Tower und bis zu 5 Cargo-Hallen gebaut werden.

Nach den Plänen der Flughafenbetreiber sollen auf längere Sicht **1.000 Arbeitsplätze** entstehen.

Der SPD Bundestagsabgeordnete Hans-Joachim Hacker erklärt in einer Rede Ende 2008 sogar: „Die Investoren versprechen, dass kurz und mittelfristig bis zu **20.000 Arbeitsplätze** entstehen sollen.“

2007

LinkGlobal Logistics eröffnet Frachtverbindungen nach Zhengzhou und Urumuqi, China.

Die am 15. Dezember fällige erste Rate des Kaufpreises in Höhe von 12 Millionen Euro wird nicht gezahlt.

2008

Im Juni 2008 werden 13 Millionen Euro als erste Kaufpreisrate eingezahlt. Offensichtlich stammt der Betrag von der australischen Goodman-Investorengruppe, denn sie erhält 52 ha Gewerbefläche von LinkGlobal Logistics.

Die Zahlung der zweiten Rate des Kaufpreises in Höhe von 17,5 Millionen Euro wird für Ende 2009 vereinbart.

2009

Im Mai wird Kurzarbeit eingeführt, die Frachtflüge sind fast zum Erliegen gekommen.

Im Juli besuchen hochrangige Delegationen aus Nigeria und China den Parchimer Flughafen. Es wird nicht mit hehren Worten gespott von einer Kooperationsplattform, von soliden deutsch-chinesischen Beziehungen, vom Vertrauen in die Zukunft usw.

Die Deutsche Flugsicherung stellt nach mehreren Aufforderungen ein Ultimatum, bis Anfang 2011 einen neuen Tower zu errichten, da der derzeitige Behelfstower den Vorschriften nicht entspricht.

Im Oktober kündigt Pang an, bis Jahresende würden 5.000 t transportiert und zwei neue Fluggesellschaften würden ihren Betrieb nach Parchim aufnehmen. Tatsächlich werden im gesamten Jahr **2009** insgesamt 2.000 t Luftfracht in Parchim abgefertigt.

Der Kreistag gewährt einen Zahlungsaufschub bis 15. Dezember.

Da Pang auch im Dezember nicht zahlen kann, erhält er vom Kreistag Parchim einen weiteren Zahlungsaufschub bis Mitte Februar 2010. Stundungszinsen in Höhe von 700.000 Euro werden ihm erlassen.

Pang zahlt nicht, sichert aber zu, binnen zwei Jahren 50 Millionen Euro zu investieren.

Landrat Iredi erklärt, die Verzögerung sei dadurch zustande gekommen, dass „alle Transfersummen von mehr als 20 Millionen US-Dollar vom chinesischen Handelsministerium genehmigt werden müssten. Seit dem 25. November sei nun die LinkGlobal-Gruppe im Besitz einer ‚Bescheinigung über die ausländische Investition eines Unternehmens‘. Damit dürfe der Investor den Flughafen Schwerin-Parchim auf unbestimmte Zeit als 100-prozentiger Gesellschafter betreiben.“

2010

Aktuell, im März 2010, kommt der Flughafen Parchim auf 4 Frachtflugbewegungen pro Woche. 30 Beschäftigte stehen dafür zur Verfügung.

Auch im Mai kann LinkGlobal die Restsumme zum Kauf des Flughafens Parchim nicht aufbringen. Nun hat der Landkreis der Änderung des Privatisierungsvertrags zugestimmt.

Von den ausstehenden 17,5 Millionen Euro braucht LinkGlobal innerhalb von 5 Jahren nur noch 5 Millionen direkt zu zahlen. 7,7 Millionen müssen in die Infrastruktur fließen. Damit verzichtet die kommunale Seite auf

12,5 Millionen Euro gegenüber dem Kaufvertrag.

Die chinesische Seite hat in Deutschland einen Claim abgesteckt und nutzt die Situation gnadenlos aus.

Durch das Mitwirken der chinesischen Provinzregierung wurden auf der deutschen Seite hohe Erwartungen geweckt.

Für die chinesische Seite sind diese Erwartungen offensichtlich ohne Belang. Sie war äußerst erfolgreich, denn sie hat einen entwickelten Flughafen für 'n Appel und 'n Ei erhalten.

Als letztes ein Flugplatz, den Sie erraten sollen

Es handelt sich um einen ehemaligen Militärflughafen, den eine Investorengruppe aus mittelständischen Betrieben und einem großen Getränkeproduzenten in den 90ern zu einem Airport mit Fracht- und Passagierbetrieb entwickeln und ihn auch betreiben will.

Es kommt zu einem langwierigen Genehmigungsverfahren.

Hinzu kommt ein weiterer Investor, ein deutsch-russisches Joint Venture, der groß in die Produktion und weltweite Vermarktung von Fluggerät einsteigen will. Dieser Investor kündigt an, ebenfalls in die Investorengruppe einsteigen zu wollen. Auf jeden Fall spielen seine Geschäftspläne im Genehmigungsverfahren eine bedeutende Rolle. Es kommt wie in eben gehörten Beispielen:

Die Investorengruppe sieht keine Aussicht auf Gewinne und übergibt zunächst an die Öffentliche Hand, später verkauft sie den Rest ihrer Anteile an einen anderen Investor.

Der Fluggeräteproduzent geht pleite und wird von einer amerikanischen Investmentgesellschaft übernommen, die zwar ankündigt, die sich im gleichen Marktsegment zu engagieren, jahrelang aber keinen Euro investiert.

Auch die Öffentliche Hand sieht schließlich keine Möglichkeit mehr, das Projekt weiterzuführen, doch plötzlich:
aus dem Nichts taucht er auf, der Held und Retter aus der europäischen Finanzzentrale, Frank Lamparski.

Wenden wir uns nun Herrn Lamparski zu.

Er hat folgende Pflöcke für den BIT Airport eingeschlagen:

- **400 Mio. Euro Investitionen**
- **2.000 Arbeitsplätze innerhalb 15 Jahren**
- **20 Frachtmaschinen pro Woche**
- **Bis zu 2,5 Mio. Passagiere pro Jahr**

Aber wer sind eigentlich die Akteure?

Der Letter of Intent, also die Absichtserklärung, die am 22. Juni zur Abstimmung kommt, bezieht sich allein auf Herrn Lamparski als Person.

Er hat mehrfach erklärt, dass eine Gruppe das Projekt entwickeln will. einige der Herren waren ja bereits im Stadtrat Bitburg zu Besuch.

Dann gibt es aber auch eine Firma **Stintec Shanghai Limited** mit Sitz in Shanghai, die auf ihrer Internet-Seite erklärt, sie wolle den BIT Airport entwickeln.

Schauen wir uns die Firmen von Herrn Lamparski an:

Stintec SA, Avenue 10. September, Nr. 154, in Luxemburg-Stadt,

Geschäftsführer ist Herr Lamparski

Die Firma hat 10 Mitarbeiter (TV, 28.10.2009)

Die Internetseite der Firma, normalerweise **das** Aushängeschild eines Betriebes, ist seit Oktober 2009 bis heute „en construction“

Der Umsatz der Firma Stintec SA bewegte sich in den letzten Jahren zwischen 250.000 und 440.000 Euro, die Personalkosten waren nicht höher als 290.000 Euro, und das bei 10 Mitarbeitern.

Ballini Pitt & Partners, Architekturbüro

hat die schönen Computergrafiken erstellt, wie das Bitburger Terminal in Zukunft aussehen soll. Die Firma will sich um die Flughafengestaltung kümmern

Paragon Project Management and Consulting SA

ist ein Zusammenschluss von Stintec SA und Ballini Pitt & Partners und soll ebenfalls an der Flughafenplanung beteiligt werden.

Auf den Briefkästen des Hauses Avenue 10. September, Nr. 154 sind folgende Firmen aufgeführt:

- Bureau d'études Frank Lamparski
- Shanghai Investment and Finance SA
- Stintec Ingenieurs Conseils SA
- Fitness Academy and Club SARL
- Association Momentanee Loire Frank Lamparski
- DB Construction SA
- Design Build Promotions SA

Es muss ein ziemliches Gedränge in dem relativ kleinen Gebäude herrschen.

Eine Firma fehlt, nämlich

Stintec Shanghai Limited

die gibt nämlich genau diese Adresse und auch die Telefonnummern von Stintec SA als Büro in Europa an.

Auszüge aus dem Internet-Auftritt von Stintec Shanghai Limited, Stand 18.4.2010

(Die Internet-Seite erschien etwa 2 Wochen in Englisch und Chinesisch, jetzt nur noch in chinesisches. Ob man sie in Europa nicht lesen soll?)

Das Unternehmen:

Stintec Shanghai Limited (STINTEC) ist ein aus dem Ausland investiertes Unternehmen **im gemeinsamen Besitz von Stintec und Daniel Wu und seinem Team in der Volksrepublik China**

Ansprechpartner und email Adresse ist nicht Lamparski, sondern Daniel Wu: daniel@stintec.com.cn

Die Firma besitzt Büros in Luxembourg, Deutschland ??????(unleserlich), Shanghai sowie in den Provinzen Yunnan und Fujian.

Unser aktuelles Projekt: BIT Airport

...“unser langfristiger Plan ist es, einen Flugplatz zu gründen, der Personenverkehr mit Fracht/Güter-Transport verbindet, indem man **uneingeschränkt** die Vorzüge des Transports ...nutzt.

Als Full-Service Handels- und Investmentberater in Europa und in China, hat Stintec die personellen und technischen Ressourcen (Mittel), sowie das Know-how und die große Erfahrung, um Erfolg in jeder Ecke der Welt zu haben.

Wir arbeiten mit Ihnen, um eine bessere Welt aufzubauen, indem wir anstreben, eine Technik über Ihren Erwartungen und jenseits der aktuellen Industrie-Standards auszuführen.

Von industriellen Anlagen in Belgien über Landentwicklung in Frankreich, von Dekontamination in Luxemburg über Abfallentsorgungsanlagen in Österreich, unsere Projekterfahrung und die von uns bedienten Märkten sind so vielfältig wie die Welt selbst. Wir arbeiten mit Ihnen und bringen die Erkenntnisse mit, die wir aus einer großen Anzahl von Projekten in ganz Europa gewonnen haben.

Das Unternehmen Stintec, gegründet im Jahr 1998, basiert auf Ehrlichkeit, Ethik und Moral, unsere Präsenz in regionalen Büros in den wichtigsten Städten Europas und Asiens, sowie unsere finanzielle Stabilität, macht uns zur besten Wahl für Ihre aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse in Zivil-Beratung

Investoren

Im „Letzebuenger Journal“ vom 4.11.2009 heißt es über Lamparski: „Das Geld stammt nicht von ihm, doch von wem die Millionen fließen würden,

deutet er nur an: „**Großkunden**, darunter Investmentfonds, Versicherungsgesellschaften und Unternehmen aus der Erdölbranche.“

Im Luxemburger Wort vom 2.11.2009 sagt Lamparski:
„Das Geld kommt nicht von einigen wenigen Investoren. Vielmehr handelt es sich um Luxemburger Investmentfonds. **Wir verwenden den Flughafen Bitburg als Investitionsobjekt, um eine ordentliche Rendite zu erzielen.**“

Im Trierischen Volksfreund vom 5.11.2009 verweist er auf Abschreibungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit Special-Investment-Fonds und versteigt sich dann zu der wörtlichen Behauptung:
„**Das ist eine Gelddruckmaschine, die hier entsteht.**“

Die folgenden Zitate sind aus dem Artikel
„Welcome to my backyard“ aus der Zeitung „Letzebuenger Land“ vom 30.10.2009

Lamparski:
„Die 400 Millionen Euro, die insgesamt über einen Zeitraum von 15 Jahren investiert werden sollen, stammen nicht, wie in verschiedenen Berichten suggeriert, aus seinen eigenen Taschen, sondern aus denen anderer Großinvestoren. Darunter chinesische Investoren, mit denen er schon gemeinsame Projekte, wie Hotel- und Golfanlagen in der Volksrepublik, durchgeführt hat“

Lamparski:
„Hahn platze aus allen Nähten, sagt Lamparski, und jeder, der dort in den vergangenen Monaten versucht hat, unverletzt in ein Flugzeug zu steigen, wird ihm Recht geben. Rund **6,5 Millionen Passagiere** werden dort jährlich abgefertigt, führt er aus, mehr passten in die Abflughalle nicht mehr rein“

Tatsache
Die meisten Passagiere hatte der Hahn im Jahr 2007 mit 4,01 Millionen. 2008 waren es 3,9 Millionen, 2009 3,8 Millionen Passagiere, davon 50.000 US-Soldaten.

Lamparski:
„Es ist kein Geld da, um Hahn auszubauen“

Tatsache

Wirtschaftsminister Hering hat im Mai 2009 angekündigt, dass das Land Rheinland-Pfalz in den nächsten 10 Jahren **89 Millionen Euro** in den Hahn investieren will.

Derzeit wird das **Terminal für 5,5 Millionen Euro** erweitert

Lamparski:

„In einer ersten, 18-monatigen Phase sollen die Instrumententechnik eingebaut und Abschnitte der Landebahn stabilisiert werden, damit sie auf der vollen Länge von 3,056 Kilometern dem Tragfähigkeitsstandard PCN 100 entspricht. Möglichst sofort soll eine Kapitalerhöhung von fünf Millionen vorgenommen werden, um die erste Entwicklungsphase finanziell abzudecken.“

Tatsache

In den Antragsunterlagen für die IFR-Genehmigung aus dem Jahr 2005 ist die Tragfähigkeit mit PCN 64 angegeben. Das entspricht dem Wert, den sie auch bei den US-Streitkräften hatte.

In der IFR-Genehmigung von 2008 wurde sie auf PCN 51 herabgesetzt.

Es ist natürlich technisch möglich, die Landebahn auf PCN 100 zu verstärken. Ein Fachmann, der selber jahrelang Flughäfen im in- und Ausland geplant hat, beziffert die Kosten allein für eine solche Landebahnverstärkung auf einen Betrag um 9 Mio. Euro. Für das ILS und andere Investitionen für den Instrumentenflug ist nach Abzug der Zuschüsse des Landes noch mindestens 1 Million zu investieren, so dass man auf ca. 10 Mio. kommt. Da reicht die Kapitalerhöhung von 5 Mio. Euro wohl nicht ganz.

Lamparski:

„ „Wieso sollten die Leute nicht nach Bitburg fahren, um ins Flugzeug zu steigen, wenn sie den beschwerlichen Weg nach Hahn und die dort gebotenen Bedingungen in Kauf nehmen?“ fragt er. „Es sind 15 Minuten bis nach Trier, 45 Minuten bis nach Koblenz.“ „

Tatsache

Will man vom Bitburger Flugplatz innerhalb dieser Zeiten die beiden Städte erreichen, muss man nach Trier eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 112 km, nach Koblenz von 185 km fahren.

Ich denke, man kann es riskieren, Herrn Lamparski einen Aufschneider zu nennen, der es mit den Zahlen nicht allzu genau nimmt..

Lamparski ist aber auch der Ankündigungsmeister, denn es hat bisher noch kein Investor in Aussicht gestellt, einen Flughafen mit 400 Mio. Euro auszubauen.

Würden Sie mit ihm Geschäfte machen wollen???

Der vorstehende Text ist das Manuskript einer Veranstaltung des Vereins Bürger gegen Nachtflug e.V., Bitburg am 1.6.2010 in Bitburg

02.06.2010 / "Luxemburger Lamparski baut Luftschlösser"

Eifel-Zeitung nimmt Luxemburger Promoter aufs Korn

Folgender heutiger Kommentar der deutschen [Eifel-Zeitung](#) hat es in sich und ist unbedingt lesenswert:

Der Luxemburger Lamparski will einen Riesenflughafen, namens Bit-Airport in Bitburg realisieren, mit angeblich 400 Millionen Euro Investment. Das Ganze kann nicht klappen, aber die Gremien in Bitburg werden wahrscheinlich in Kürze für die kuriosen, absurden Pläne des Luftikus Lamparski stimmen. Luftschlösser sind tolle Träume, aber werden meist nicht wahr. Wir brauchen hier keinen neuen Fracht- und Passagierflughafen in der Region. Wir haben schon das Millionen-RLP-Grab Flughafen Hahn – Zweibrücken ist auch nicht sehr weit weg und der Airport Luxemburg-Findel auch nicht. Lamparski hat etwas mit Chinesen zu tun – die EAZ Eifelzeitung berichtete bereits vor einigen Wochen darüber. Zwischenzeitlich hat Lamparski bestimmte Informationen von der Chinesen-Webseite wegwischen lassen.

Da hieß es doch tatsächlich, dass die Regierungen Deutschlands eine Zusage zum Bitburger Bald-Großflughafen bauen werden. Das alles ist „Absurdistan“ der ersten Güteordnung. Wenn jetzt Gremien in Bitburg glauben, sie könnten mit Lamparski etwas bewegen, dann handeln sie naiv. Landrat Joachim Streit ist ein toller Typ, aber er sollte realistisch sein. Lamparski wird nichts bewegen können. Bitburgs Bürgermeister Joachim Kandels und auch der CDU-Exot Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der Flugplatz Bitburg GmbH, sind auch für Lamparski. Warum nur? Sind das alles unrealistische Herrschaften? Die ehemalige USA-Airbase kann nicht zu einem Flughafen von der Größe des luxemburgischen Airports Findel ausgebaut werden. Das ist alles so unrealistisch, da ist sogar das SPD-Skandaltheema Nürburgring eine kleine Petitesse.

aus unserem Archiv vom 08. Juni 2010

Flugplatz-Investor stellt erstmals öffentlich seine Pläne vor

Bitburg. (kah) Eine ungewöhnlichen Sitzung: Der Kreistag Bitburg-Prüm und der Stadtrat Bitburg werden am Freitag gemeinsam in der Bitburger Stadthalle tagen. Erstmals wird der Projektentwickler Frank Lamparski dort einer breiten Öffentlichkeit seine Pläne für den Bit-Airport vorstellen. Darüber hinaus werden Fragen beantwortet, die Bürger in den vergangenen Wochen bei Stadt und Kreis eingereicht haben, und die Bedingungen vorgestellt, unter denen sich die Kommunen einen Verkauf ihrer Flugplatzanteile vorstellen könnten.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

++ 16:08 37-Jähriger soll Mary-Jane getötet haben · Suhl

Startseite » Regionales

08.06.2010, 16:34 Uhr

Lamparski stellt Planungen zu Flugplatz Bitburg vor

Bitburg (dpa/lrs) - Der Verkauf kommunaler Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH wird öffentlich diskutiert. In einer gemeinsamen Sitzung wollen sich der Kreistag Bitburg-Prüm und der Stadtrat Bitburg an diesem Freitag um 17.00 Uhr vor Publikum mit der Frage beschäftigen. Der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski wird dabei seine Planungen in der Stadthalle Bitburg vorstellen. Nach Angaben auf der Homepage des Kreises vom Dienstag sind keine Publikumsfragen zugelassen, da es sich um eine offizielle gemeinsame Kreistags- und Stadtratssitzung handelt. Im Internet wurde daher ein Portal eingerichtet, in dem Bürger Fragen stellen können. Diese würden im Vorfeld ausgewertet und in der Sitzung beantwortet.



Das könnte Sie auch interessieren



Hausmüll brennt auf der A 61

Mendig. Böse Überraschung für den Fahrer eines Müll-Lkw auf der A 61 bei Mendig: Der Auflieger seines Zuges stand... **mehr**



Virenschutz aktualisieren

Ob Kasperky, F-Secure, Avira, Norton. Die neuen Internet Security 2011 Suiten schützen zuverlässig für wenig Geld. **mehr**

ANZEIGE



Dämgen sucht in Siegen die richtige Mischung

Koblenz - Seit Montag bittet TuS-Trainer Michael Dämgen seine Schützlinge zweimal täglich zum Sichtungstraining, nur... **mehr**

Buga begrüßt den 1,5 millionsten- Besucher

Koblenz - Die Bundesgartenschau in Koblenz hat ihren 1,5-millionsten Besucher gefeiert. "Die Seilbahn ist der... **mehr**



Bischof lässt den Limburger Dom aufpolieren:...

Für viele Menschen sind die Sommermonate Anlass, die Limburger Altstadt mit dem Dom zu besuchen. „Das himmliche... **mehr**



Ab 45 Jahren: PKV Tarifwechsel spart 40%

Beim Tarifwechsel innerhalb der Gesellschaft sind Einsparungen von mehreren hundert Euro monatlich möglich. Ab 45... **mehr**

ANZEIGE

powered by plista

Artikel kommentieren

Um Artikel kommentieren zu können, müssen Sie eingeloggt sein.

Registrieren Sie sich jetzt hier kostenlos oder loggen Sie sich mit ihrem Benutzernamen und ihrem Passwort ein.

Benutzername:

Passwort:

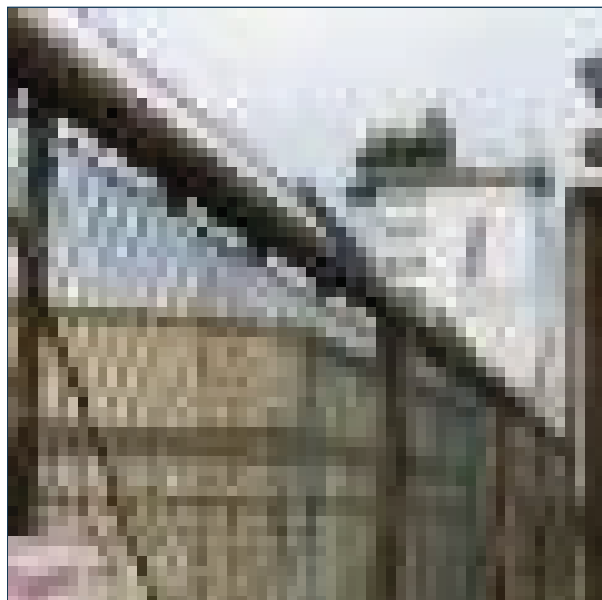
Login

aus unserem Archiv vom 10. Juni 2010

Heute große Flugplatzsitzung

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Eine außergewöhnliche Sitzung, ein außergewöhnliches Projekt: Kreistag und Stadtrat tagen heute ab 17 Uhr gemeinsam in der Stadthalle Bitburg. Einziger Tagesordnungspunkt ist die Präsentation des Großprojekts Bit-Airport. Die Sitzung ist öffentlich.



In der Stadthalle verschwinden symbolisch die Zäune um den Flughafen Bitburg: Der Investor stellt seine Pläne öffentlich vor. TV-Foto: Patrick Wiermer

Normalerweise machen sie so etwas nicht zusammen. Normalerweise machen sie es auch nicht in der Bitburger Stadthalle. Denn normalerweise kommt vielleicht eine Handvoll Bürger, um die Sitzungen von Kreistag und Stadtrat Bitburg zu verfolgen.

Heute jedoch ist alles anders. Denn heute wird ab 17 Uhr die wohl wichtigste Entscheidung vorbereitet, die die beiden Gremien für die kommenden Jahre zu treffen haben: Wollen Kreis und Stadt, dass der Flugplatz zum Bit-Airport - einem internationalen Fracht- und Passagierflughafen - ausgebaut wird? Oder konkreter: Wollen sie dem luxemburgischen Projektentwickler Frank Lamparski ihre Anteile an der Flugplatz GmbH zu den ausgehandelten Konditionen verkaufen?

Entschieden wird dies erst bei der nächsten gemeinsamen Sitzung am 22. Juni. Heute gibt es lediglich Informationen - diese jedoch aus erster Hand.

Frank Lamparski, dem seit Januar 40,53 Prozent der Geschäftsanteile an der Flugplatz GmbH gehören, wird erstmals einer breiten Öffentlichkeit vorstellen, was er auf dem Gelände der ehemaligen Airbase Bitburg genau vorhat. Dass er sich zuletzt öffentlich geäußert hat, ist bereits einige Monate her. Denn einziger Sprecher des Projekts war seitdem Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der Flugplatz GmbH - und der wollte nichts sagen, ehe die Vertragsverhandlungen mit Lamparski abgeschlossen sind. Es ist daher gut möglich, dass sich die ursprünglichen Pläne für den Bit-Airport (siehe Extra), was den Zeitplan oder Umfang der Flugbewegungen angeht, inzwischen geändert haben. Auch über Lamparskis Investoren, die die 400 Millionen Euro für den Flughafen ausbauen sollen, ist bisher nichts bekannt.

Selbst Michael Billen betont, nicht zu wissen, um wen es sich handelt, zeigt jedoch Verständnis dafür, dass Lamparski keine Namen preisgibt. Dass der Flughafenplaner dies nun öffentlich tut, ist unwahrscheinlich. Dennoch dürfte Lamparskis Vortrag spannend werden.

Gespannt sein dürften auch diejenigen, die die Möglichkeit genutzt haben, im Vorfeld bei Kreis und Stadt Fragen zum Flugplatzprojekt einzureichen (während der Sitzung können keine Fragen mehr gestellt werden). Insgesamt haben 26 Bürger 85 Fragen gestellt, in denen es um Themen wie Altlasten, Lärmschutz, Arbeitsplätze,

In-frastruktur oder finanzielle Risiken geht. Sie sollen heute Antworten bekommen.

Darüber, unter welchen Bedingungen die Flugplatzanteile nach einer Frist von 18 Monaten den Besitzer wechseln könnten, haben die Verantwortlichen bereits informiert (der TV berichtete) und wollen dies heute in einer ihrer wohl ungewöhnlichsten Sitzungen erneut tun.

Extra Im Oktober 2009 hat Frank Lamparski folgende **Ausbaupläne** bekanntgegeben: **Phase 1, Beginn Ende 2010:** Als Erstes will die Entwicklungsgruppe die Rollbahn ausbessern und das Instrumentenlandesystem installieren. Zudem war die Rede davon, in dieser Phase eine Werft anzusiedeln, die Flugzeuge auf den Export in die EU und nach Nordafrika vorbereitet. **Phase 2, drei Jahre:** Hinter dem Tower soll eine große Cargohalle entstehen, an der vier Boeing 747 gleichzeitig be- oder entladen werden können. Das Ziel: 20 Frachtflugzeuge pro Woche. **Phase 3, fünf Jahre:** Bis 2015 soll Bitburg einen Passagierflughafen haben. Flugziel: Osteuropa. Der Terminal ist auf maximal 2,5 Millionen Passagiere im Jahr ausgelegt. **Phase 4, 15 Jahre:** In der letzten Phase soll der Flughafen an die Schiene angeschlossen werden und am Ende in Größe und Struktur dem Luxemburger Flughafen ähneln. Mittlerweile gab es Änderungen: Das Fracht-Geschäft wird vorgezogen, der Schienen-Anschluss soll nach fünf Jahren bestehen. (kah)

MEINUNG

:

Hingehen und zuhören!

Monatelang war von den Verantwortlichen nichts darüber zu erfahren, wie es am Flugplatz Bitburg weitergehen soll. Ein ärgerliches Schweigen - geht das Großprojekt doch alle Menschen etwas an, die in der Umgebung Bitburgs leben. Umso erfreulicher ist es, dass Kreis und Stadt sich entschieden haben, ihre gemeinsame Flugplatz-Sitzung so zu gestalten, dass auch die ganz normalen Bürger problemlos dabei sein können. Die Chance sollte man nutzen und um 17 Uhr in die Stadthalle kommen. k.hammermann@volksfreund.de

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 11. Juni 2010

Bit-Airport soll „grün“ werden – "Kein Nachtflug"

Der geplante Bitburger Fracht- und Passagierflughafen soll ein „grüner Flughafen“ werden, bei dem ökologische Belange berücksichtigt werden. Das sagte Projektentwickler Frank Lamparski in Bitburg. Der Luxemburger geht von 2000 neuen Arbeitsplätzen aus.

Bitburg. (wie) Das Interesse war groß: Trotz Start der Fußball- Weltmeisterschaft und sommerlichen Temperaturen kamen Freitagnachmittag rund 300 Zuhörer in die Bitburger Stadthalle. In einer Sitzung des Bitburger Stadtrats und des Bitburg- Prümer Kreistages stellte der Luxemburger Frank Lamparski erstmals öffentlich seine Pläne für den Ausbau des Flughafens Bitburg vor – zunächst in einem 15-minütigen Film. Der 44-Jährige will den ehemaligen US-Flughafen zu einem Frachtund Passagierflughafen ausbauen. Der Bitburger Flughafen sei der beste Militärflughafen Europas, sagte Lamparski, der seit Anfang des Jahres rund 40 Prozent der Flughafenbetreibergesellschaft hält, in einem Gespräch mit unserer Zeitung. Zusammen mit internationalen Investoren will der Ingenieur und Pilot den geplanten Bit-Airport zu einem „grünen Flughafen“ machen, bei dem auf Energiesparmaßnahmen geachtet werden soll. Geplant sei der Bau einer Photovoltaik-Anlage zur Stromerzeugung. Lamparski versicherte, dass es keine Nachtflüge geben werde: „Daran sind wir nicht interessiert, das ist zu teuer.“ Bei den Investoren handele es sich nicht um Privatleute, sondern um Investmentgruppen, die Gelder in Flughäfen anlegten. Von einer solchen Gruppe stamme auch das Startkapital von zehn Millionen Euro. Insgesamt sollen, so Lamparski, in den nächsten Jahren 400 Millionen Euro in den Bitburger Flughafen fließen. „Ich halte das Risiko für kalkulierbar“, sagte er. Der Standort Bitburg sei attraktiv, sowohl für den Fracht- als auch für den Passagierverkehr. Die Bedingungen des Bit-Airports seien mit denen des Luxemburger Flughafens vergleichbar, er könne als Ausweichflughafen für überlastete Flughäfen dienen. Nach den Vorstellungen von Lamparski sollen in Zukunft – zum Zeitplan sagte er nichts – von Bitburg aus Frachtflieger nach Asien starten, Passagier- Jets nach Osteuropa und Geschäftsflüge („Air-Taxis“) zu Messestandorten. Ein Flugzeugbauer wolle eine Wartungshalle in Bitburg bauen und dort auch Piloten ausbilden. 40 Arbeitsplätze sollen dadurch entstehen. Insgesamt rechnet er mit 2000 neuen Jobs. Nach der einstündigen Präsentation wurden zuvor eingereichte Fragen von Ratsmitgliedern und Bürgern beantwortet.

Drei Fragen des TV an Frank Lamparski:

Herr Lamparski, mit der Bekanntgabe Ihrer Pläne haben Sie sich aus dem Leben eines normalen Geschäftsmanns hinauskatapultiert in eine kritische Öffentlichkeit, die wissbegierig in ihrem Leben herumstochert. Zudem gehen Sie ein großes finanzielles Risiko ein. Das ist mutig. Warum tun Sie das alles?

Lamparski: Es kommen da mehrere Leidenschaften zusammen. Ich bin selbst seit 26 Jahren Pilot und kenne den Flugplatz Bitburg und die Entwicklung des internationalen Flugverkehrs sehr gut. Grundlage des Investments sind internationale wissenschaftliche Studien, mit denen die großen Flugzeugbauer und Flughäfen selbst arbeiten und ihre Ausrichtung und Zukunftsplanungen machen. Als Ingenieure stützen wir unsere Arbeit auf seriöse Analysen und Gutachten. Deshalb ist das Risiko kalkulierbar, der Erfolg unseres Geschäftsmodells gewissermaßen berechenbar.

Wie würden sie sich selbst beschreiben?

Lamparski: Grundsätzlich bin ich eher ein zurückhaltender Mensch. Das bringt mein Beruf mit sich, es ist aber auch Teil meines Naturells. Ich bin leidenschaftlicher Flieger, trinke gerne gutes Luxemburger und Bitburger Bier, entspanne beim Golfen und Fliegen. Dass ich Luxemburger bin und meine Familie seit Jahrzehnten in Luxemburg Projekte entwickelt und mit Immobilien handelt, wissen Sie ja bestimmt schon. Ich bin 44. Ich bin gelernter Ingenieur und Inhaber des Ingenieurbüros Lamparski in Luxemburg, mit dem wir auch den Flughafen in Bitburg planen sowie Inhaber der Stintec Shanghai Gesellschaft, mit der wir Projekte in Asien beraten.

Warum glauben Sie, dass ein Flughafen in Bitburg erfolgreicher sein wird, als die vielen anderen Regionallughäfen, die rote Zahlen schreiben?

Lamparski: Dass der Flughafen Bitburg Erfolg haben wird, hat nichts mit Glauben zu tun. Wie ich Ihnen bereits sagte, bin ich Ingenieur im konstruktiven Bauwesen und verlasse mich auf seriöse Analysen und Gutachten. Dies sind im Fall des Bitburger Projektes nicht irgendwelche Studien, sondern es sind global gesammelte Daten, die aufwendig für die Flugindustrie erhoben werden. Diese umfangreichen Studien, wie zum Beispiel die IATA Analyse, haben wir für teures Geld erworben und ausgewertet. Auf dieser Grundlage haben wir folgende Gewissheit: Der

Flugverkehr verdoppelt sich in den nächsten 10 bis 15 Jahren, wenn gleich seit 2004 sechzehn der größten Flughäfen in Europa überlastet sind. Zudem entsteht in den nächsten 25 Jahren nur noch ein neuer Flughafen in Europa und zwar in Lissabon. Es bleiben dann nur noch Militärflughäfen zum Konvertieren. Und Bitburg ist davon einer der besten in Europa, die ich kenne.

Mit dem Wissen, dass die Entwicklung von Flughäfen 15 Jahre dauert und wir in Bitburg einen Flugplatz mit exzellentem Zustand haben, den man schnell an den Start bringen kann, dass unsere Lage im goldenen Dreieck zwischen Paris, Amsterdam und Frankfurt – also mitten in Europa – liegt, und einem schlüssigen Konzept, welches sich interregional auf neue Märkte ausrichtet, mit Europa im Kern, dann steht dem Erfolg nichts mehr im Weg. Außer wir uns selbst.

Eingereichte Fragen zum Flugplatz Bitburg von Ratsmitgliedern und Bürgern und offizielle Antworten (PDF)



aus unserem Archiv vom 11. Juni 2010

Chronologie des 16 Jahre alten Traums vom Fliegen

Während sich das Gewerbegebiet am Flugplatz Bitburg seit dem Abzug der Amerikaner prächtig entwickelt hat, blieb der Traum von einem richtigen Flughafen bisher unerfüllt - wenn er auch heute so lebendig ist, wie noch nie. Immer wieder hatten sich den Flugplatz-Plänen neue Hindernisse in den Weg gestellt.

Bitburg. (kah) Am 1. Juni 1993 erreichte die Politiker der Region eine Nachricht, die sie kalt erwischte: Hatten sie doch trotz zahlreicher Volksfreund-Berichte, die bereits angekündigt hatten, was kommen würde, gehofft, dass es nicht eintritt.

Es war eine Nachricht, die ihnen große Sorgen bereitete: Das Innenministerium teilte mit, dass die US-Regierung plane, die Airbase Bitburg zu schließen. Eine Schließung, mit der, so befürchtete man, der Verlust von bis zu 2000 Arbeitsplätzen einhergehen würde - und noch weit schlimmer: der Verlust von 200 Millionen DM, die die Amerikaner bis dahin jährlich unters Volk gebracht hatten. Ein Jahr später war es so weit. Nach 40 Jahren endete die Ära des 36. Jagdgeschwaders in Bitburg und die Umnutzung des insgesamt 484 Hektar großen Areals begann. Man entschied sich, etwa die Hälfte des Geländes kleinteilig als Gewerbe-, Industrie- und Freizeitgebiet zu vermarkten - mit durchschlagendem Erfolg. Rund 160 Betriebe siedelten sich im Laufe der Jahre an, sodass das "Bitburger Modell" deutschlandweit zum Beispiel für eine gelungene Konversion wurde.

Allerdings war dies nur die eine Seite der Medaille. Gab es doch noch den 248 Hektar großen "Flugbetriebsbereich", der zu einem Fracht- und Passagierflughafen entwickelt werden sollte. Ein Ziel, das nach wie vor nicht erreicht wurde. Auch, wenn es heute so nahe gerückt ist, wie nie zuvor. Hier die Eckdaten eines 16 Jahre alten Bestrebens:

Februar 1994: Gründung der Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Bitburg mbH (EBFB) als rein private Gesellschaft.

Mai 1994: Abschluss eines Überlassungsvertrages zwischen der Wehrbereichsverwaltung IV und der EBFB und Festschreibung des Nato-Reservestatus für den fliegerischen Teil der Liegenschaft.

September 1995: Die EBFB beantragt eine Sicht- und Instrumentenfluggenehmigung für Tag- und Nachtflug.

Mai 1998: Die Bezirksregierung Trier erteilt die Genehmigung für den Sichtflug. Jene für den Instrumentenflug stellt sie zurück.

Es kommt zu Widersprüchen und Klagen gegen die Sichtflug-Genehmigung.

2000: Das Oberverwaltungsgericht (OVG) hebt die Genehmigung auf.

2001: Das Bundesverwaltungsgericht hebt die Entscheidung des OVG auf und verweist die Sache an das OVG zurück.

Mai 2002: Gründung der Flugplatz Bitburg GmbH.

November 2002: Das OVG bestätigt die Rechtmäßigkeit der erteilten Genehmigung und weist Klagen ab.

März 2003: Der Verkehrslandeplatz Bitburg wird unter Sichtflugbedingungen in Betrieb genommen.

2003/2004: Der Tower wird saniert, die räumlichen und personellen Voraussetzungen zur Einführung fester Betriebszeiten für den Verkehrslandeplatz geschaffen und die Genehmigungsunterlagen für den Instrumentenflug erarbeitet.

2005: Die Instrumentenfluggenehmigung wird beantragt.

2007: Der Nato-Reservestatus wird aufgehoben. Der Flugplatz ist nun kein Militärgelände mehr.

2008: Das LBM erteilt die Instrumentenfluggenehmigung. Drei Gemeinden und fünf Privatpersonen legen Widersprüche ein. Noch heute steht die Entscheidung über sechs der Widersprüche aus.

2008: Forcierte Bemühungen zur Akquisition privater Investoren.

Oktober 2009: Der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski gibt seine Pläne für den Bit-Airport bekannt.

Januar 2010: Lamparski übernimmt 40,53 Prozent der Geschäftsanteile an der Flugplatz Bitburg GmbH.

Mai 2010: Lamparski übernimmt die Anteile der EBFB und trägt damit 56 Prozent der Verluste der Flugplatz GmbH. Die politisch Verantwortlichen geben erstmals bekannt, unter welchen Bedingungen der Eifelkreis und die Stadt Bitburg ihre GmbH-Anteile verkaufen sollen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 11. Juni 2010

Der Projektentwickler stellt sich vor

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Sie sind gekommen, um sich ein Bild von ihm und seinen 400-Millionen- Euro-Plänen zu machen: Frank Lamparski hat in der Stadthalle sein Konzept für den Bit- Airport umrissen und begründet, warum er es für realistisch hält.

Unterlegt mit atmosphärische Musik lässt der Film die Zuschauer schwerelos über grüne Wiesen, Maare, galoppierende Kühe und den Flugplatz Bitburg gleiten. „Wenn man ein Ziel vor Augen hat, dann darf man vom Weg nicht abweichen“, sagt Ex-Brauereichef Axel Simon mit sonorer Stimme in die Kamera. Schon seit die Amerikaner abzogen, setzt er sich für den Flugplatz ein. Nun ist er seinem Ziel so nah wie nie. Und Akteur in einem Film, der Emotionen weckt. Ein Film über ein Projekt, das die Menschen offensichtlich ohnehin schon bewegt. Darauf lassen ihre aufmerksamen Gesichter schließen und auch ihre schiere Zahl. Rund 300 Neugierige haben ihren Weg am Freitagnachmittag zu einer gemeinsamen Sitzung von Kreistag und Stadtrat in die Bitburger Stadthalle gefunden, um Frank Lamparski nach dem Film live zu erleben. Jenen Mann, der das Ziel hat, den Bitburger Flugplatz bis 2025 mit 400 Millionen Euro zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen auszubauen. Sie wollen wissen, wer ihnen da das Versprechen von 2000 Arbeitsplätzen macht. Welche Argumente er dafür hat, dass dies nicht nur ein Traum bleibt. Und ob sie ihm trauen können. Was sie sehen, ist ein blonder Mann mittleren Alters in schwarzem Anzug, dem man sofort abnimmt, dass er nicht gerne in der Öffentlichkeit steht. Die eine Hand hinter dem Rücken, stellt er sich vor: 44 Jahre alt, Diplom- Ingenieur, seit 26 Jahren passionierter Pilot. Dass er aus Luxemburg stammt, ist unnötig zu erwähnen. Man hört es. „Bitbursch“, sagt er, liege im goldenen Dreieck zwischen Amsterdam, Paris und Frankfurt. Der Flugverkehr werde sich bis 2025 verdoppeln. Studien zufolge werde sowohl der Fracht- als auch der Passagierverkehr jährlich um fünf bis sechs Prozent steigen. Es werde zu einem Mangel an Flughäfen kommen. Und den könne Bitburg abfedern. Die Bedingungen dafür seien ideal: Der Flugplatz habe eine gute Infrastruktur, genügend Platz und Rollwege, die so kurz sind, dass sie für Airlines nicht zum Kostenfaktor werden. Natürlich sei der Flugplatz mit Lärm verbunden. „Aber mit verträglichem.“ Verträglich soll der Airport auch für die Umwelt werden – ein Dank Erdwärmenutzung, moderner Abwasserbehandlung, Photovoltaik und stromsparender Technik „grüner Flugplatz“ soll entstehen. Auch die Hausbesitzer will Lamparski beruhigen. „Die Immobilienpreise werden nicht sinken“, sagt er. Im Gegenteil: Der Flugplatz werde Kaufkraft in die Region locken. Und Menschen. „Menschen, die gerne wieder nach Hause kommen: zu Haus, Hof und Familie – zurück in die Eifel“, heißt es im Film, während zu Gänsehautmusik tief unten erneut grün und schön die Eifel vorübergleitet.

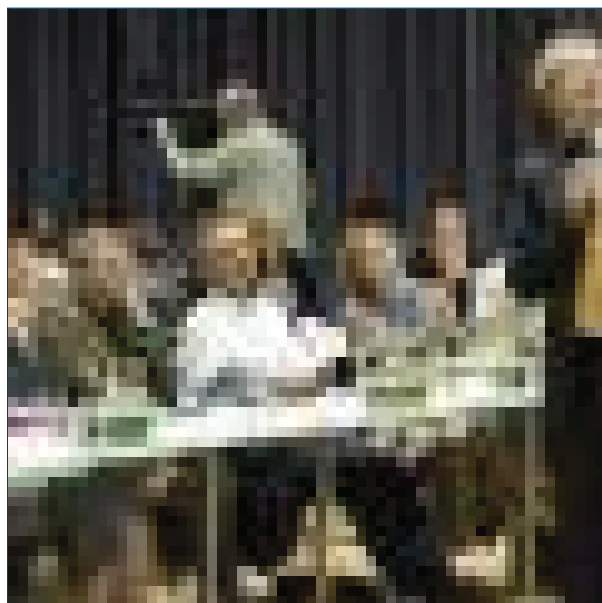
MEINUNG

Für Zweifler und Gegner



Dazu gehört Mut. Vor versammelter Mannschaft stellte Frank Lamparski seine Pläne vom Bit-Aiport vor. Wohl wissend, dass nicht nur Freunde der fliegerischen Nutzung in die Bitburger Stadthalle kommen würden. Die Veranstaltung richtete sich sogar vor allem an die Zweifler und Gegner des Projekts, das Bitburg grundlegend verändern kann. Von denen gibt es weiterhin so viele, weil lange Zeit Einzelheiten und Hintergründe des Vorhabens unter der Decke blieben und Frank Lamparski für viele Menschen nicht viel mehr als ein Phantom ist. Das wissen auch Michael Billen und Joachim Streit, die wohl nun auch deshalb einen offensiven Weg wählten, um Öffentlichkeit herzustellen und Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Man mag das für eine neue Offenheit halten, die es unter Landrat Roger Graef nicht gegeben hätte. Die Triebfeder für die Veranstaltungen war jedoch vor allem taktisches Kalkül.

h.jansen@volksfreund.de



Großes Interesse von Medien und Bitburger Bürgern bei der öffentlichen Vorstellung der Flugplatz-Pläne durch Frank Lamparski (rechts). TV-Foto: Klaus Kimmling
Foto: Klaus Kimmling

aus unserem Archiv vom 11. Juni 2010

Fragen und Antworten zum Bit-Airport

85 Fragen haben Bürger bei den Verwaltungen des Eifelkreises Bitburg-Prüm und der Stadt Bitburg zum Projekt Bit-Airport eingereicht. Am Freitag haben sie bei der großen Flugplatz-Sitzung Antworten bekommen.



Bitburg. (kah) Über die Internetportale von Stadt und Kreis konnten Bürger in den vergangenen Wochen Fragen zu dem geplanten Ausbau des Bitburger Flugplatzes stellen. Gestern haben sie Antworten erhalten. Hier eine Auswahl. Sämtliche Fragen und Antworten können Sie unter www.volksfreund.de nachlesen.

Hat man Frank Lamparski hinsichtlich seiner Angaben über Projekte, die er in der Vergangenheit angeblich umgesetzt haben soll, ausreichend geprüft?

Die eingeholten Auskünfte und Nachweise zur Person und zu den geschäftlichen Aktivitäten von Frank Lamparski haben keinen Anlass gegeben, seine Integrität in Zweifel zu ziehen. Der Projektentwickler hat ein berechtigtes Interesse daran, dass die Geschäftsgeheimnisse und Namen von Investoren und Kunden sowie andere betriebsinterne Daten nicht öffentlich bekannt werden. Es wurde daher vereinbart, dass das Konzept und der Businessplan zur Weiterentwicklung des Flugplatzes Bitburg von einem von der Flugplatz Bitburg GmbH beauftragten und von Berufs wegen zur Verschwiegenheit verpflichteten Experten-Team geprüft und gegenüber den kommunalen Gesellschaftern und der Flugplatz Bitburg GmbH als tragfähig erläutert und bestätigt werden.

Was ist, wenn es nicht gelingt, das Vorhaben in die Tat umzusetzen?

Ein Scheitern der Ausbaupläne für den Bit-Airport würde dazu führen, dass die an der Konversion der früheren US-Airbase beteiligten Stellen ein anderes Nutzungskonzept für die betreffenden Flächen planerisch entwickeln und dessen Umsetzung fördern und begleiten müssten.

Brauchen wir wirklich einen zusätzlichen Flugplatz zu Luxemburg, Hahn, Saarbrücken, Zweibrücken oder Köln? Könnte die Konkurrenz nicht zur Gefährdung von Arbeitsplätzen führen?

Die dem Projekt zugrunde liegende Nutzungskonzeption zielt im Wesentlichen auf zusätzlichen Frachtverkehr mit dem asiatischen Raum und die Bedienung neuer Flugziele im Passagierverkehr nach Osteuropa. Eine direkte Beeinträchtigung der an anderen Standorten abgewickelten Verkehre ergibt sich daher nicht.

Im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren wird auf der Grundlage des Verkehrskonzeptes für das Vorhaben ein Bedarfsnachweis geführt. Darüber hinaus ist durch eine Konkurrenzanalyse im Einzelnen darzustellen, dass die vom Fragesteller befürchteten Negativeffekte auf andere Standorte vermieden werden.

Wäre es nicht sinnvoller in Zukunftstechnologien, wie die Idee des Baus von Fotovoltaik-Anlagen, oder in Freizeit- und /Urlaubskonzepten für die Eifel zu investieren?

Der Luftverkehr stellt anerkannt eine der beständigsten Wachstumsbranchen dar, so dass die Zukunftsorientierung der geplanten Investitionen nicht in Abrede zu stellen ist. Die geplante luftverkehrliche Nutzung steht den als sinnvoll erachteten Investitionen in Freizeit-/Urlaubskonzepten und das Natur- und Erholungsangebot der Eifel keinesfalls entgegen.

Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass für die Umsetzung des Luftfahrtprojektes ausschließlich private Mittel eingesetzt werden sollen; damit gehen also für den touristischen Bereich keinerlei öffentliche Fördermittel verloren. Im Übrigen ist zu betonen, dass ein Flughafen die touristische Erschließung gerade auch einer peripheren Region maßgeblich verbessert. Aus der Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur sind daher deutlich positive Auswirkungen auf den Tourismus zu erwarten. Auf die Erfahrungen an anderen Standorten kann hier ausdrücklich verwiesen werden.

Wieso sind die einzelnen Fraktionen für eine fliegerische Nutzung der ehemaligen US-Airbase Bitburg? Wenn ja, welche Effekte erwarten sie für die regionale Entwicklung im Eifelkreis Bitburg-Prüm?

An Effekten für die regionale Entwicklung lässt sich beispielhaft Folgendes anführen:

Beschäftigungseffekte (direkt bis zu 2000 Arbeitsplätze, darüberhinaus zusätzlich Stellen in anderen Branchen);

Steuereffekte (zusätzliches Einkommen für Arbeitnehmer, höhere Steuereinnahmen für öffentliche Hand);

Leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur stärkt die **Wettbewerbsfähigkeit** der Region bei Standortentscheidungen von Unternehmen;

Erhebliche **Aufwertung** des Wirtschaftsstandortes insgesamt;

Projektbezogenes **Auftragsvolumen** für die regionale Wirtschaft (Investitionen, Dienstleistungen, Sonstiges);

Flughafen als Tür für in die Region kommenden **Touristen**.

Liegt eine rechtlich gesicherte Betriebsgenehmigung der Aufsichtsbehörde für den geplanten Flugbetrieb vor?

Die erste Phase des Ausbauprojektes kann auf der Grundlage der 2008 erteilten Genehmigung für den Instrumentenflugbetrieb realisiert werden.

Die Genehmigung ist vollziehbar. Für die vollständige Umsetzung des Projektes ist die Durchführung eines ergänzenden luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens erforderlich.

Die fachliche Abstimmung mit der Landesluftfahrtbehörde ist eingeleitet.

Woher sollen die Frachtmengen und Flugpassagiere kommen?

Die dem Projekt zugrunde liegende Nutzungskonzeption zielt im Wesentlichen auf zusätzliche Frachtverkehre mit

China und dem asiatischen Raum. Das Quell- und Zielgebiet für die interkontinental zu befördernde Luftfracht umfasst Zentraleuropa. Im Passagierverkehr liegt der Schwerpunkt in der Bedienung neuer, bisher nicht angebundener Destinationen in Osteuropa.

Wie kann man, besonders im Hinblick auf Frachtflugbetrieb, ohne Nachtflug planen?

In Bitburg stehen ausreichend freie Tagesfenster zur Abfertigung von Frachtflügen zur Verfügung (Tagzeitraum: 6 bis 22 Uhr, lokal). Die Entwicklung zielt nicht auf die nachflugabhängigen Paket- und Postverkehre ab.

Weshalb glaubt man in Bitburg auf die Billigflieger (Ryanair, Easyjet etc.) der Luftfahrtbranche nicht angewiesen zu sein?

Das Konzept des Flughafenbetriebs in Bitburg setzt nicht auf eine große Menge an Flugbewegungen zu bereits ausreichend bedienten Massendestinationen, sondern auf qualifizierte Werft-, Fracht- und Passagierverkehre. Insbesondere im Passagierverkehr sollen dabei eher Destinationen ab/an Bitburg bedient werden, die in den Streckenplänen anderer Flughäfen nicht ausreichend berücksichtigt sind, als dass Verkehre zu den klassischen Massendestinationen gesucht werden. Sollten Easyjet oder ähnliche Anbieter sich zu einer Nutzung von Bitburg in ihrem Streckennetz entschließen, sind diese herzlich willkommen. Nicht akzeptabel wären jedoch Konzepte, in denen die Luftfahrtunternehmen die Entrichtung der Lande- und Abfertigungsgebühren an den Flughafenbetreiber oder die am Flughafen ansässigen Dienstleister verweigern.

Wer soll längerfristig Betreiber des Bit-Airports sein? Eine Firma mit Frank Lamparski als Alleingesellschafter, wie es in der Absichtserklärung für die Anfangszeit vorgesehen ist, eine Entwicklergruppe, wie bisher von Frank Lamparski erklärt, die Firma Stintec Shanghai Limited, an der Frank Lamparski beteiligt ist oder eine andere Gesellschaft?

Die Flugplatz Bitburg GmbH wird fortgeführt oder zu einer neuen Gesellschaft deutschen, europäischen oder luxemburgischen Rechts verschmolzen, deren Alleingesellschafter Lamparski sein und bis zum erfolgreichen Vollzug der Verschmelzung bleiben wird. Die zitierte Regelung im Letter of Intent gewährleistet, dass Lamparski persönlich die Überleitung sämtlicher Rechte und Pflichten auf eine Nachfolgesellschaft der Flugplatz Bitburg GmbH sicherstellen wird. Damit wird das Interesse der Altgesellschafter an einer verlässlichen Weiterentwicklung des Flugplatzes in Bitburg mit der dafür notwendigen Handlungsfreiheit des Neugesellschafters in Einklang gebracht.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

Projekt „Grüner BIT-Airport“ vorgestellt

12. Juni 2010



[1]

16 Jahre läuft nun das Konversionsprogramm „Airbase Bitburg“ – und soll im „grünen BIT-Airport“ den glorreichen Abschluss finden: In einer gemeinsamen Sitzung haben sich der Kreistag Bitburg-Prüm und der Stadtrat Bitburg gestern vor Publikum mit der „Projektidee: BIT-Airport, der grüne Flughafen“ von Frank Lamparski beschäftigt. Der luxemburgische Projektentwickler stellte, nach Begrüßungen durch Landrat Joachim Streit und Stadtbürgermeister Joachim Kandels, seine Planung und Vorstellung mittels eines klassischen PR-Films vor.

Bereits im Vorfeld wies die Verwaltung auf ihrer Homepage bereits darauf hin, dass keine Publikumsfragen zugelassen seien, da es sich um eine offizielle gemeinsame Kreistags- und Stadtratsitzung handele. Im Internet wurde daher ein Portal eingerichtet, in dem Bürger Fragen stellen konnten.

Grosse Nachfragemuss bedient werden

Frank Lamparski, der als Kopf einer Entwicklungsgruppe den Flugplatz Bitburg übernehmen will (er selbst war mit einer achtköpfigen Gruppe zur Präsentation angereist), ist Geschäftsführer der in Mamer angesiedelten Firma Stintec. Lamparski (selbst seit 26 Jahren Pilot) will nun als Projektentwickler auch die restlichen Anteile des Eifelkreises Bitburg-Prüm (37,89 Prozent) und der Stadt Bitburg (16,32 Prozent) übernehmen (im Januar hatte Lamparski bereits 40,53 Prozent der Anteile an dem Airport übernommen). Die übrigen Anteile liegen bei zwei privaten Gesellschaftern aus Trier und Bitburg.

Einige Bedingungen knüpfen der Eifelkreis Bitburg-Prüm und die Stadt Bitburg an den Verkauf ihrer Flugplatz-Anteile an die Investorengruppe um den Luxemburger, der im Oktober 2009 angekündigt hat, die ehemalige Airbase in Bitburg mit insgesamt 400 Millionen Euro an Investitionen zu einem Cargo- und Regionalflughafen (mit geplanten 2.000 Arbeitsplätzen) auszubauen.

Denn in Zukunft werde es eine Nachfrage für Flugplätze geben, und im Herzen Europas (im Goldenen Dreieck Paris, Amsterdam und Frankfurt/Main) könnte bereits jetzt eine Boeing 747 auf der rund 3km langen Rollbahn landen kann, und dies mit kurzen Rollwegen und großen Betriebsflächen – und guter Verkehrsanbindung.

Hoch gesteckte Ziele

„Und der ganze weitere Ausbau soll mit dem grünen Gedanken erfolgen (unter anderem mit viel Photovoltaik-Anlagen, etc.)“, so Lamparski zuversichtlich. Ein Flugzeughersteller habe bereits Interesse angekündigt, so Lamparski, „was wiederum rund 50 Arbeitsplätze schaffen kann.“ Es gelte, eine große Nachfrage zu bedienen (dies somit im Cargo- und Passagierbereich), doch dafür sei eine Anbindung an die Eisenbahn unumgänglich.

Viele Fragen von Seiten der Politiker und auch der Bevölkerung kamen bezüglich des Konzeptes auf. Einer der wichtigsten Punkte: Die dem Projekt zugrunde liegende Nutzungskonzeption zielt im Wesentlichen auf zusätzliche Frachtverkehre mit China und dem asiatischen Raum. Das Quell- und Zielgebiet für die interkontinental zu befördernde Luftfracht umfasse Zentraleuropa. Im Passagierverkehr liege der Schwerpunkt in der Bedienung neuer, bisher nicht angebundener Destinationen in Osteuropa, heißt es.

Rechtliche Aspekte

Die Flugplatz Bitburg GmbH werde fortgeführt oder auf eine neue Gesellschaft deutschen, europäischen oder luxemburgischen Rechts verschmolzen werden. Deren Alleingesellschafter

werde Lamparski sein und bis zum erfolgreichen Vollzug der Verschmelzung bleiben, hieß es in Bezug auf rechtliche Aspekte der GmbH.

Die zitierte Regelung im Letter of Intent gewährleistet, dass die Überleitung sämtlicher Rechte und Pflichten auf eine Nachfolgegesellschaft der Flugplatz Bitburg GmbH sichergestellt werde. Die Entwicklergruppe hat das Konzept für den BIT-Airport im Aufsichtsrat der Flugplatz Bitburg GmbH und im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz präsentiert und dazu auch entsprechende Unterlagen bereitgestellt.

Besorgnis um Unregelmäßigkeiten

Besorgnisse wurden laut in Bezug auf mögliche wirtschaftskriminelle Machenschaften, die nur das Ziel der Gewinnmaximierung hätten, egal zu welchem Preis. Doch diese Bürgerbedenken wurden von Seiten der Verwaltung behoben.

Michael Billen, Vorsitzender des Aufsichtsrats Flugplatz Bitburg GmbH, stellte der Öffentlichkeit noch einem die getroffene Vereinbarung vor, und Bürgermeister Kandels und Landrat Streit resümierten die Entwicklung auf der ehemaligen Airbase. Das klare Ziel war es immer, so Kandels, „Privatinvestoren zu finden, um die kommunalen Haushalte nicht weiter zu belasten. Am Verkauf der Bitburger Anteile geht daher kein Weg dran vorbei.“

Ob es zum Verkauf der Anteile kommt, entscheidet sich am 22. Juni in den Sitzungen des Bitburger Stadtrates und des Kreistages. > iz

Article printed from Lëtzebuenger Journal: <http://www.journal.lu>

URL to article: <http://www.journal.lu/2010/06/12/projekt-%e2%80%9egruner-bit-airport-%e2%80%9c-vorgestellt/>

URLs in this post:

[1] Image: http://www.journal.lu/wp-content/uploads/2010/06/52_112_109mm_Q_p13.jpg

Copyright © 2010 Letzebuenger Journal. All rights reserved.

aus unserem Archiv vom 15. Juni 2010

Gute Nacht, Bitburg

Zum Artikel "Bit-Airport soll 'grün' werden" (TV vom 12./13. Juni):

Nun wird er "grün", der Bitburger Airport. Wie viel "grün" geht bei einem Flughafen?

Zahlen zur Größe der geplanten Photovoltaikanlage oder Erdwärmenutzung: Fehlanzeige. Zu konkret. Vermutlich ist jede Photovoltaikanlage auf dem Stall eines Landwirtes in der Region größer.

Wahrscheinlich ist an dem Vorhaben soviel "grün", als ob man die Hausnummer eines Kernkraftwerkes mit Solarzellen beleuchtet. Erdwärme für das Rollfeld oder doch nur für das Rollvorfeld? Egal, Hauptsache ein wenig "grün". Das macht sich immer gut.

Der Film des Projektentwicklers Frank Lamparski sollte den Zuhörer informieren und aufklären. Statt dessen wird er zu Beginn und am Ende mit schönen Aufnahmen der Eifellandschaft "eingelullt". Wir brauchen keinen Herrn Lamparski, der uns die Reize der Eifellandschaft vor Augen führt.

Einheimische und Touristen haben dies längst erkannt. Landrat Joachim Streit sagt, wir möchten keinen "Knatterflugplatz". Dazu kann ich nur sagen: Wir haben doch bereits einen Knatterflugplatz.

Herr Lamparski ist als Sportflieger voll des Lobes über die unkonventionellen Möglichkeiten, die der Bitburger Flugplatz jetzt schon bietet. Er erzählt sehr freimütig, dass man in Luxemburg seinem Hobby nicht so uneingeschränkt nachgehen kann und deshalb gerne auf Bitburg ausweicht.

Mir dämmert es so langsam, wo die zunehmende Lärmbelästigung durch Hobbyflieger ihre Ursachen hat. An einem sonnigen Samstag in Bitburg-Stahl registriere ich von zwölf bis 18 Uhr insgesamt 14 Freizeitflieger, und das, obwohl das Überfliegen von Wohngebieten nicht erlaubt ist (siehe TV vom 5. Mai).

Axel Simon sagt, dass es sich dabei um auswärtige Flieger handelt. Ob Herr Lamparski, selbst seit 26 Jahren Sportflieger, wohl einen Narren an Stahl gefressen hat?

Meint er mit "unkonventionell" etwa, dass man sich wie die Axt im Walde benehmen darf und fliegen kann, wann und wo man will?

Herr Garçon, Mitglied des Bitburger Stadtrates, stellt schließlich die passende Frage zu diesem Thema. Wenn Passagier- und Frachtflug kommen, geht dann die Hobbyfliegerei? Keinesfalls, sagt Herr Lamparski. Die Sportfliegerei soll bleiben.

Ich sehe schon Boeing und Sportflugzeug einträchtig nebeneinander landen.

Na dann, gute Nacht, Bitburg. Denn nachts können wir unsere Terrassen zukünftig noch nutzen, weil es keinen Nachtflug geben wird.

Versprochen.

Birgit Köppchen, Bitburg

infrastruktur

aus unserem Archiv vom 15. Juni 2010

Nur die Rendite zählt

Zum Artikel "Bit-Airport soll 'grün' werden" (TV vom 12./13. Juni):

Ich bin entsetzt über die Rattenfänger-Argumentationen der Planer und Befürworter des Flughafenprojekts. Da wird eine der umweltschädlichsten Fortbewegungs- und Transportmethoden ohne Skrupel als "grün" verkauft. Unfassbar.

Da wird mit Studien argumentiert, die einfach ausblenden, dass die Verknappung der fossilen Brennstoffe in absehbarer Zeit zu einer explosionsartigen Verteuerung von Kerosin führen wird. Ebenso die seit Langem überfällige Streichung der Subventionierung von Kerosin durch eine reduzierte Mehrwertsteuer.

Da verspricht ein 44-jähriger Projektplaner einer ganzen Region, dass ihre Nachtruhe unangetastet bleibt. Alle vorhergehenden Studien und Konzepte der letzten zehn Jahre haben Unrecht. Die Verfasser müssen wahre Dilettanten gewesen sein.

Warum bemühen sich fast alle anderen Flughäfen in der Republik um Nachtfluggenehmigungen und nehmen dabei größte Konflikte mit der Bevölkerung in Kauf?

Selbst Landrat Joachim Streit war anzumerken, dass ihm bei seinem Einwurf zu diesem Thema nicht ganz wohl war. Er weiß selber sehr genau, dass internationales Kapital auf derartige Versprechen nichts gibt. Was hier zählt, ist einzig und alleine Rendite.

Welcher Tourist fährt denn vor seinem Abflug oder nach seiner Landung in Frankfurt noch zu einem Einkaufsbummel in die Stadt? Keiner. Der Kreis erhebt zu Recht die Natur der Eifel zum obersten Gut. Die Eifel als Urlaubsziel ist das große Thema, das auch tatsächlich funktioniert. Wer macht eigentlich gerne im Einzugsgebiet von Flughäfen Urlaub? Ich kenne niemanden. Tut mir leid, liebe Gastro nomen und Inhaber von Beherbergungsmöglichkeiten. Der Traum vom Urlaubsziel Eifel währte leider nicht allzu lange. Aber dafür können sie dann als Security-Kraft am neuen Flughafen arbeiten.

Ich bin enttäuscht über die Berichterstattung des TV zu dieser Veranstaltung. Diese undifferenzierte, unkritische und einseitige Berichterstattung, beginnend bei dem Bericht über die Veranstaltung, über die Befragungen von Zuhörern bis hin zur Kommentierung, habe ich nicht erwartet.

Carsten Will, Birtlingen

infrastruktur

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 15. Juni 2010

Schönfärberei

Zum Artikel "Bit-Airport soll 'grün' werden" (TV vom 12./13. Juni):

"Grüner" Flugplatz - was für ein Widerspruch. Das ist wie trockenes Wasser oder kaltes Feuer. Jedermann weiß doch, dass der Flugverkehr von allen Verkehrsmitteln den relativ höchsten Ausstoß an umweltbelastenden Schadstoffen erzeugt. Aber mit "grün" schmückt sich ja heutzutage jeder von RWE bis BP. Seltsam nur, dass die Klimabelastung trotz all dieser Schönfärberei ständig zunimmt.

Dazu passt der Werbefilm von Herrn Lamparski, der im Stil einer Rosamunde Pilcher die Wirklichkeit vergessen machen soll. Grüne Wiesen und Wälder, Maare, glückliche Kühe und der Düsenlärm werden scheinbar ökologisch korrekt in Einklang gebracht. Ein paar Pflästerchen wie Photovoltaikanlage oder LED-Beleuchtung dienen mehr als ein dürftiges Alibi. Und dann noch die Prognosen bezüglich der notwendigen Investitionen und der wirtschaftlichen Erfolgsaussichten. Schwammig, geschönt, unklar. Bei derartig mageren Auskünften bezüglich der Investoren müssten bei jedem verantwortlich Handelnden die Alarmglocken läuten!

Aber seit der Finanz-, Immobilien- und Wirtschaftskrise muss man wohl auch hier am gesunden Menschenverstand der Akteure zweifeln.

Thomas Barkhausen, Bitburg

infrastruktur

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 21. Juni 2010

Bit-Airport: Am Dienstag fällt die Entscheidung

Es ist die wohl wichtigste Entscheidung, die Kreistag und Stadtrat für die kommenden Jahre zu treffen haben: Am Dienstag beschließen die Gremien, ob sie beabsichtigen, ihre Flugplatzanteile zu verkaufen und den Weg für den geplanten Bit-Airport freizumachen.

(kah) Falls es tatsächlich so kommen sollte, wie Frank Lamparski verspricht, wird Bitburg auf den Landkarten dieser Welt schon in wenigen Jahren eine ganz neue Bedeutung haben. Denn der Projektentwickler plant, die ehemalige Airbase im Süden der Kreisstadt mit 400 Millionen Euro zu einem internationalen Fracht- und Passagierflughafen auszubauen. Bis zum Jahr 2025 sollen Lamparski zufolge so 2000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Was der Luxemburger außer finanzstarken Investoren und Zusagen von Fluggesellschaften dazu noch benötigt, sind die Anteile an der Flugplatz GmbH, die sich zurzeit noch im Besitz von Eifelkreis (37,89 Prozent) und Stadt Bitburg (16,32 Prozent) befinden.

Die Gremien werden am Dienstag entscheiden, ob sie bereit sind, diese Anteile zu verkaufen. Der Kreistag wird ab 17 Uhr im Kreishaus Bitburg-Prüm tagen, der Stadtrat um 19 Uhr im Bitburger Rathaus. Beide Gremien beschließen über eine Absichtserklärung, in der die Bedingungen des Verkaufs festgehalten sind. Eine der wichtigsten Bedingungen ist, dass es keinen Nachtflug geben soll. Darüber hinaus hält das Papier fest, dass Lamparski 800.000 Euro zahlen muss, wenn es ihm nicht gelingen sollte, drei Jahre nach dem Kauf der Anteile ein Instrumentenlandesystem zu installieren und fünf Millionen Euro in die „flugbetriebliche Infrastruktur“ zu investieren. Das Geld soll er als Bürgschaft hinterlegen.

Die Absichtserklärung regelt auch, dass die neue Betreibergesellschaft des Bit-Airports pro Start oder Landung Geld zu zahlen hat, das an die umliegenden Gemeinden geht. Nach fünf Jahren sollen so jährlich rund 80.000 Euro zusammenkommen. Der Bund, dem ein Großteil des Flugplatzgeländes gehört, räumt Lamparski eine Kaufoption ein. Und nicht zuletzt sollen Kreis und Stadt ein Informations- und Mitspracherecht erhalten.

Wird die Erklärung unterzeichnet, dauert es dennoch 18 Monate, bis die Anteile für rund 100.000 Euro ihren Besitzer wechseln. Diese Zeit soll Lamparski nutzen können, um weitere Investoren zu suchen, während ein unabhängiges Expertenteam seinen Businessplan prüft. Wird der Plan für gut befunden, kann Lamparski die Anteile kaufen und damit beginnen, seine Pläne in die Tat umzusetzen.

aus unserem Archiv vom 21. Juni 2010

Bit-Airport: Heute fällt die Entscheidung

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Es ist die wohl wichtigste Entscheidung, die Kreistag und Stadtrat für die kommenden Jahre zu treffen haben: Heute beschließen sie, ob sie ihre Flugplatzanteile verkaufen und den Weg für den geplanten Bit-Airport freimachen wollen. Der Kreistag berät ab 17 und der Stadtrat ab 19 Uhr.



Frank Lamparski bei der Präsentation des Flughafenprojekts in Bitburg. TV-Foto: Klaus Kimmling

Bitburg. Falls es tatsächlich so kommen sollte, wie Frank Lamparski verspricht, wird Bitburg auf den Landkarten dieser Welt schon in wenigen Jahren eine ganz neue Bedeutung haben. Denn der Projektentwickler plant, die ehemalige Airbase im Süden der Kreisstadt mit 400 Millionen Euro zu einem internationalen Fracht- und Passagierflughafen auszubauen. Bis zum Jahr 2025 sollen Lamparski zufolge so 2000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Was der Luxemburger außer finanzstarken Investoren und Zusagen von Fluggesellschaften dazu noch benötigt, sind die Anteile an der Flugplatz GmbH, die sich zurzeit noch im Besitz von Eifelkreis (37,89 Prozent) und Stadt Bitburg (16,32 Prozent) befinden. Die Gremien werden heute (Kreistag ab 17 Uhr im Kreishaus, Stadtrat ab 19 Uhr im Rathaus) entscheiden, ob sie bereit sind, diese Anteile zu verkaufen. Sie beschließen über eine Absichtserklärung, in der die Bedingungen des Verkaufs festgehalten sind. Eine der wichtigsten Bedingungen ist, dass es keinen Nachtflug geben soll.

Betreibergesellschaft zahlt pro Start und Landung

Darüber hinaus hält das Papier fest, dass Lamparski 800 000 Euro zahlen muss, wenn es ihm nicht gelingen sollte, drei Jahre nach dem Kauf der Anteile ein Instrumentenlandesystem zu installieren und fünf Millionen Euro in die "flugbetriebliche Infrastruktur" zu investieren. Das Geld soll er als Bürgschaft hinterlegen. Neu in die Erklärung aufgenommen wurde, dass die Absicherung alternativ auch über eine Rückübertragung des derzeitigen GmbH-Eigentums an Kreis und Stadt erfolgen könnte.

Die Absichtserklärung regelt zudem, dass die neue Betreibergesellschaft des Bit-Airports pro Start oder Landung Geld zu zahlen hat, das an die umliegenden Gemeinden geht. Nach fünf Jahren sollen so jährlich rund 80 000 Euro zusammenkommen. Der Bund, dem ein Großteil des Flugplatzgeländes gehört, räumt Lamparski eine Kaufoption ein. Und nicht zuletzt sollen Kreis und Stadt ein Informations- und Mitspracherecht erhalten.

Auf Neudeutsch hieß das Papier, über das es heute zu entscheiden gilt, noch bis zum 11. Juni "Letter of Intent".

Während der großen Flugplatzsitzung, in der Lamparski den Gremien und rund 300 Zuhörern seine Pläne erläutert hat (der TV berichtete), hat man sich jedoch darauf geeinigt, dass nicht nur Landrat Joachim Streit, sondern auch Lamparski selbst seine Unterschrift darunter setzen soll. Deshalb trägt die Absichtserklärung nun den Namen: "Memorandum of Understanding" (Verständigungsvereinbarung).

Und es ist sehr wahrscheinlich, dass die Gremien ihr heute zustimmen werden. Denn die Mehrheit in Kreistag und Stadtrat will den Bit-Airport. Zwar gibt es auch in anderen Parteien vereinzelt kritische Stimmen, doch haben sich nur Grüne und Linke bisher klar gegen die Flugplatzpläne gestellt.

Wird die Erklärung unterzeichnet, dauert es dennoch 18 Monate, bis die Anteile für rund 100 000 Euro ihren Besitzer wechseln. Diese Zeit soll Lamparski nutzen, um weitere Investoren zu suchen, während ein unabhängiges Expertenteam seinen Businessplan prüft.

Wird der Plan für gut befunden, kann Lamparski die Anteile kaufen und beginnen, seine Pläne umzusetzen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

Projektplaner Lamparski informierte über geplanten Ausbau des "Bit-Airport"

News von 21.06.2010 - 15:12:20 Uhr

Gemeinsame Sitzung von Kreistag und Stadtrat: Projektplaner Lamparski informierte über geplanten Ausbau des "Bit-Airport"

Seit dem Abzug der Amerikaner im Jahr 1994 haben alle an der Konversion der ehemaligen US-Air Base Bitburg beteiligten Stellen vielfältige Anstrengungen unternommen und Hürden bewältigt, um die vorhandene Luftverkehrsinfrastruktur wieder in Wert zu setzen und adäquat zu nutzen. Aktuell nimmt diese große Vision immer konkretere Gestalt an: Mit dem Engagement einer luxemburgischen Entwicklergruppe unter der Ägide von Frank Lamparski stehen die kommunalen Gesellschafter und die Flugplatz Bitburg GmbH vor der angestrebten Privatisierung des Projektes und sehen darin die große Chance, den Flugplatz wieder erfolgreich zivil nutzen zu können. Das Konzept ist ein ausschließlich privat finanziertes Entwicklungsvorhaben;



die privaten Betreiber tragen in vollem Umfang das Entwicklungs- und Geschäftsrisiko. Es zielt ab auf qualifizierte Werft-, Fracht- und

Passagierverkehre anstelle von großen Mengen an Flugbewegungen zu bereits ausreichend bedienten Massendestinationen. Insbesondere im Passagierverkehr sollen dabei eher Destinationen ab/an Bitburg bedient werden, die in den Streckenplänen anderer Flughäfen nicht ausreichend berücksichtigt sind. Die erste Phase des Ausbauprojektes kann auf der Grundlage der 2008 erteilten Genehmigung für den Instrumentenflugbetrieb realisiert werden. Für die vollständige Umsetzung des Projektes ist die Durchführung eines ergänzenden luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens erforderlich, das derzeit der fachlichen Abstimmung mit der Landesluftfahrtbehörde vorliegt.

Der Öffentlichkeit über diese Entwicklung ein umfassendes Informationsangebot und dem Planungsvorhaben größtmögliche Transparenz einzuräumen, stand am 11. Juni 2010 im Zentrum einer gemeinsamen Sitzung von Kreistag Bitburg-Prüm und Stadtrat Bitburg in der Bitburger Stadthalle.

Der luxemburgische Projektplaner Frank Lamparski und sein Team standen hier den Ratsmitgliedern Rede und Antwort über ihre Pläne zum Ausbau des Bitburger Flughafens. 85 Bürgerfragen allein im Vorfeld der Sitzung und die große Zahl der anwesenden Bürger bekundeten das große Interesse an der Thematik.



Bis zum Jahr 2025 sollen ca. 400 Mio. Euro in das Flugplatzprojekt investiert werden, 2.000 neue Arbeitsplätze sollen entstehen. Angesichts dieser finanziellen und ökonomischen Dimensionen stellte Projektentwickler

Lamparski klar, hinter der Finanzierung stünden Investmentgruppen, die Gelder in Flughäfen anlegten. Grundlage der Investitionen seien internationale Studien, mit denen die großen Flugzeugbauer und Flughäfen selbst arbeiteten. "Als Ingenieure stützen wir unsere Arbeit auf seriöse Analysen und Gutachten. Deshalb ist das Risiko kalkulierbar, der Erfolg unseres Geschäftsmodells berechenbar", so Lamparski.

Die dem Projekt zugrunde liegende Nutzungskonzeption zielt im Wesentlichen auf zusätzlichen Frachtverkehr mit dem asiatischen Raum und die Bedienung neuer Flugziele im Passagierverkehr nach Osteuropa. Eine direkte Beeinträchtigung der an anderen Standorten wie etwa in Luxemburg, Hahn, Saarbrücken, Zweibrücken oder Köln abgewickelten Verkehre ergebe sich daher nicht.



Im luftrechtlichen

Genehmigungsverfahren werde auf der Grundlage des Verkehrskonzeptes für das Vorhaben ein Bedarfsnachweis geführt. Darüber hinaus sei durch eine Konkurrenzanalyse im Einzelnen darzustellen, dass solche Negativeffekte auf andere Standorte vermieden werden.

Ein Thema von besonderem öffentlichen Interesse betraf die Befürchtung möglichen Nachtflugs. Dies schloss Frank Lamparski kategorisch aus: "Daran sind wir nicht interessiert, das ist zu teuer." In Bitburg stünden zwischen 6 bis 22 Uhr ausreichend freie Tagesfenster zur Abfertigung von Frachtflügen zur Verfügung. Die Entwicklung zielt nicht auf die nachflugabhängigen Paket-

und Postverkehre ab.



Dem Bitburger Flughafen prognostizierte der Projektentwickler auch ohne

Nachtfluggenehmigung eine gute Entwicklung. Der Luftverkehr stelle anerkannt eine der beständigsten Wachstumsbranchen dar, so dass die Zukunftsorientierung der geplanten Investitionen nicht in Abrede zu stellen sei. Bitburg liege zudem im "Goldenen Dreieck zwischen Amsterdam, Paris und Frankfurt", der Flugverkehr werde sich bis 2025 verdoppeln. Studien zufolge würde sowohl der Fracht- als auch der Passagierverkehr jährlich um fünf bis sechs Prozent steigen. Es werde zu einem Mangel an Flughäfen kommen, den Bitburg abfedern könne. Die Bedingungen dafür seien ideal wegen der guten Infrastruktur des Flugplatzes, wegen des ausreichenden Platzangebots und der Rollwege, die so kurz seien, dass sie für Airlines nicht zum Kostenfaktor würden.

Zudem soll der Ausbau der Infrastruktur auch eine ökologische Aufwertung erfahren: Erdwärmennutzung, moderne Abwasserbehandlung, Photovoltaik und stromsparende Technik sollen bei der Planung berücksichtigt werden. Auch stärke eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur die Wettbewerbsfähigkeit der Region bei Standortentscheidungen von Unternehmen, werte den Wirtschaftsstandort durch projektbezogene Auftragsvolumen für die regionale Wirtschaft insgesamt erheblich auf, betonte Lamparski.

In getrennten Sitzungsberatungen von Kreistag und Stadtrat am 22. Juni 2010 beschließen die beiden Gremien abschließend über die Absichtserklärung zum Verkauf der kommunalen Flugplatzanteile an Frank Lamparski. Der Verkauf dieser Anteile soll dann nach 18 Monaten endgültig erfolgen. Währenddessen soll Lamparskis Businessplan von einem unabhängigen Experten-Team geprüft und als tragfähig bestätigt werden. Der Bund, dem die Landebahn, die Rollwege und Vorfelder gehören, räumt Lamparski bis Ende 2011 die Option ein, das Gelände zu kaufen.

Die Flugplatz Bitburg GmbH soll dann fortgeführt oder zu einer neuen Gesellschaft deutschen, europäischen oder luxemburgischen Rechts verschmolzen werden, deren Alleingesellschafter Lamparski sein und bis zum erfolgreichen Vollzug der Verschmelzung bleiben wird. Die zitierte Regelung in der kommunalen Absichtserklärung gewährleistet, dass Lamparski persönlich die Überleitung sämtlicher Rechte und Pflichten auf eine Nachfolgegesellschaft der Flugplatz Bitburg GmbH sicherstellen wird. Damit wird das Interesse der Altgesellschafter an einer verlässlichen Weiterentwicklung des Flugplatzes in Bitburg mit der dafür notwendigen Handlungsfreiheit des Neugesellschafter in Einklang gebracht. Dem Eifelkreis Bitburg-Prüm und der Stadt Bitburg wird auch nach dem Verkauf ihrer Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH ein angemessenes Informations- und Mitspracherecht in der Gesellschaft

eingerräumt. Denkbar ist je ein Sitz für den Eifelkreis und die Stadt in einem Entscheidungsgremium der Gesellschaft - im Aufsichtsrat, im Beirat oder einem vergleichbaren Organ.

Hits: 1372

Weitere News zu diesem Thema:

- » [10 Jahre Bitburger Bierfest](#)
- » [PSA Technology übernimmt PSA](#)
- » [Ministerpräsident Beck besucht die koptische Gemeinde in Bitburg](#)

- » [Druckversion zeigen](#)
- » [News einem Freund empfehlen](#)

aus unserem Archiv vom 22. Juni 2010

Augen zu und durch - im Blindflug

Zum Artikel "Bit-Airport soll ,grün' werden" (TV vom 12./13. Juni):

Der uns in der Eifel erschienene Luftfahrt-Messias ist im Begriff, die Zukunft der internationalen Frachtfliegerei zu revolutionieren. Nach 26 Jahren eigener Recherche im Privatflugzeug hat Herr Lamparski ein kleines, goldenes Dreieck aufgetan, wo Verkehrsfliegerei von nun an entgegen allen in der Branche geltenden Regeln stattfinden kann. Frachter müssen nachts, jedenfalls in Bitburg, nicht mehr fliegen. Hoffentlich gibt es nicht die chinesische Version Lam Par Ski, die in Fernost ihr Unwesen treibt. Keine Nachtstarts in Fernost, das würde bedeuten: keine Taglandungen in Bitburg. Das Ende des Langstreckenflugverkehrs. Ein internationaler Flughafen ohne 24-Stunden-Betrieb ist heutzutage nicht mehr denkbar, dass man sich das Gegenteil von einem "Experten" überhaupt anhören muss, ist geradezu unglaublich. Auch die kleinste Erfolgchance bei diesem Vorhaben wird hier von beiden Seiten wie selbstverständlich vertraglich ausgemerzt.

Was das Auftreiben von 400 Millionen Euro betrifft, wir sind sehr zuversichtlich. Mag sein, dass ein seriöser Unternehmer sehr viel Überzeugungsarbeit bei seiner Bank leisten muss, um an einen Bruchteil dieser Summe zu gelangen, aber wenn es um Hunderte von Millionen geht, da reicht es, fest genug in die Backen zu blasen.

So ist nun mal die heutige Zeit. Was am Nürburgring vehement verteufelt wird, ist hier in bester Ordnung. Stimmt, das Geld kommt aus einer anderen Ecke. Der Steuerzahler wird vielleicht nicht ausgebeutet, aber seine Intelligenz wird zumindest mit Füßen getreten. Mit den Jahren wird wohl bei Politikern auch der Verstand abgegriffen. Wenn die Vorgehensweise bei diesem ambitionierten Projekt auch in Zukunft auf dem bisherigen Niveau ausgetragen wird, ist der Weg vom Goldenen Dreieck zum Bermuda-Dreieck kürzer als gedacht.

In diesem Sinne, Augen zu und durch. Im Blindflug.

Norbert Proost, Messerich

infrastruktur

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 22. Juni 2010

Bit-Airport: Kreis Bitburg-Prüm und Stadt Bitburg wollen Anteile verkaufen

Der Kreistag des Eifelkreises Bitburg-Prüm hat am Dienstagabend den Weg für ein 400-Millionen-Euro-Projekt freigemacht: Er will seine Flugplatz-Anteile an Frank Lamparski verkaufen. Auch der Stadtrat will verkaufen.

(kah) Die Flugplatz-Entscheidung ist gefallen: Der Kreistag Bitburg-Prüm hat am Dienstagabend mehrheitlich entschieden, Frank Lamparski den Weg zum Bit-Airport freizumachen – einem internationalen Werft-, Fracht- und Passagierflughafen, in dessen Entwicklung der luxemburgische Projektplaner bis 2025 rund 400 Millionen Euro investieren möchte.

Mehr zum Thema: [Infos zu den Details der Beschlüsse sowie zur Diskussion im Stadtrat und im Kreistag finden Sie hier](#)

Der **Kreistag** hatte bei sieben Gegenstimmen von Grünen, der Linken, SPD (Horst Büttner und Nico Steinbach) und FDP (Gräfin Eva von Westerholt) einer Absichtserklärung zugestimmt, die regelt, unter welchen Bedingungen seine Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH (siehe Extra) auf Lamparski übergehen.

Auch der **Bitburger Stadtrat** hatte am gleichen Abend über den Verkauf seiner Flugplatz-Anteile abgestimmt. Der Rat stimmte ebenfalls bei sechs Gegenstimmen (Grüne, SPD und FBL) und drei Enthaltungen (FBL, FDP, Liste Streit) dafür.

aus unserem Archiv vom 22. Juni 2010

Bit-Airport: Stadt und Kreis wollen verkaufen

Der Kreistag des Eifelkreises Bitburg-Prüm hat den Weg für ein 400-Millionen-Euro-Projekt freigemacht: Er will seine Flugplatz-Anteile an Frank Lamparski verkaufen. Dieser plant, den Bitburger Flugplatz bis 2025 zu einem internationalen Airport auszubauen.

(kah) Die Flugplatzentscheidung ist gefallen: Der Kreistag Bitburg-Prüm und der Stadtrat Bitburg haben gestern mehrheitlich entschieden, Frank Lamparski den Weg zum Bit-Airport freizumachen – einem internationalen Werft-, Fracht- und Passagierflughafen, in dessen Entwicklung der luxemburgische Projektplaner bis 2025 rund 400 Millionen Euro investieren möchte.

Die Gremien haben trotz einiger Gegenstimmen einer Absichtserklärung zugestimmt, die regelt, unter welchen Bedingungen ihre Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH (siehe Extra) auf Lamparski übergehen. Der Kreistag hat bei insgesamt sieben Gegenstimmen von Grünen, der Linken, SPD (Horst Büttner und Nico Steinbach) und FDP (Eva Gräfin von Westerholt) für die Absichtserklärung gestimmt. Der Stadtrat stimmte ebenfalls bei sechs Gegenstimmen (Grüne, SPD und FBL) und drei Enthaltungen (FBL, FDP, Liste Streit) dafür.

Folgende Bedingungen listet die gemeinsame Absichtserklärung auf:

- Eine der Wichtigsten ist, dass auf Nachtflug verzichtet wird. .
- Eifelkreis und Stadt erhalten ein Informations- und Mitspracherecht in der künftigen Betreibergesellschaft.
- Darüber hinaus hält das Papier fest, dass Lamparski 800.000 Euro zahlen muss, wenn es ihm nicht gelingen sollte, drei Jahre nach dem Kauf der Anteile ein Instrumentenlandesystem zu installieren und fünf Millionen Euro in Landebahn, Rollwege & Co. zu investieren. Das Geld soll er als Bürgschaft hinterlegen.
- Alternativ sollen sich Kreis und Stadt auch über eine Rückübertragung des derzeitigen GmbH-Eigentums absichern können. Wie diese genau aussehen könnte, ist noch auszuhandeln. Auf Antrag der Kreistags-SPD wurde gestern hinzugefügt, dass den Altgesellschaftern zusteht, zu wählen, für welche Variante der Absicherung sie sich entscheiden. Dem folgte auch der Stadtrat.
- Die vier Mitarbeiter der Flugplatz GmbH (Geschäftsführer, Flugleiter, Buchhalter und Sekretärin) werden von Lamparski auf mindestens zwei Jahre weiterbeschäftigt.
- Der Bund, dem die Landebahn, die Rollwege und Vorfelder gehören, räumt Lamparski bis Ende 2011 die Option ein, das Gelände zu kaufen.
- Auch an die womöglich lärmgeplagten Anliegergemeinden wird in der Absichtserklärung gedacht: Die neue Betreibergesellschaft des Bit-Airports soll pro startendem oder landendem Flugzeug Geld einzahlen. Nach fünf Jahren sollen so jährlich rund 80.000 Euro zusammenkommen, die den betroffenen Orten zugute kommen.

Unterzeichnet wird die Absichtserklärung sowohl von Landrat Joachim Streit als auch von Frank Lamparski, der nun – da er die Aussicht hat, die kommunalen Flugplatzanteile übernehmen zu können – eine wichtige Hürde genommen hat. Nach Auskunft seiner Pressesprecherin plant Lamparski, demnächst Gespräche mit der Firma Hess (Trier) und der Köppen KG (Bitburg), aufzunehmen, die ebenfalls Anteile an der Flugplatz GmbH besitzen. Denn sein Ziel ist es, die GmbH komplett zu übernehmen und in eine andere Gesellschaftsform zu überführen (siehe Extra).

Bis Ende 2011 hat Lamparski Zeit, Investoren für sein Großprojekt zu gewinnen. Ein von der Flugplatz GmbH beauftragtes Expertenteam wird derweil seinen Businessplan prüfen. Wird der für gut befunden, sollen die Anteile im Wert von 100.000 Euro in rund anderthalb Jahren endgültig ihren Besitzer wechseln.

Damit hätten der Eifelkreis und die Stadt Bitburg ein Ziel erreicht, das sie jahrelang vergeblich verfolgt haben: Den Flugplatz zu privatisieren. Mit der Aussicht, dass ein Flughafen daraus wird. Und ohne, dass sie dafür mit Steuergeld aufkommen müssten.

Meinung

Von Katharina Hammermann

Es ist ein historischer Moment, für all jene, die schon immer für den Flugplatz Bitburg gekämpft haben. Es ist ein Tag des Triumphes für Billen & Co. Denn sie sind ihrem Ziel so nahe wie noch nie: Nun steht fest, dass ihr Flugplatz

privatisiert werden soll. Nun ist ihre Hoffnung, dass Bitburg einen internationalen Flughafen bekommt, begründeter denn je.

Das heißt jedoch noch nicht viel. Die Flugplatzgegner müssen den Kopf deswegen noch lange nicht in den Sand stecken. Denn noch liegen zahlreiche Hürden vor Frank Lamparski: Er muss weitere Anteile kaufen, mit dem Bund über den Kauf des Flugplatzgeländes verhandeln und mit den Amerikanern über die Nutzung des Luftraums, er muss eine neue Fluggenehmigung beantragen, sein Business-Plan muss der Überprüfung standhalten, es müssen Verträge mit Kreis und Stadt ausgehandelt werden, er muss Fluggesellschaften davon überzeugen, dass Bitburg eine Reise Wert ist und Investoren finden... und 400 Millionen Euro sind viel Geld.

Sollte ihm all das tatsächlich gelingen. Sollten Terminal und Cargo-Hallen tatsächlich eines Tages stehen, dann muss der Laden auch noch laufen. Und schwarze Zahlen schreiben.

Blickt man sich in der deutschen Flughafenlandschaft um und befragt man Experten, ist es allerdings sehr unwahrscheinlich, dass das passiert. Und so können alle einfach weiter hoffen.

k.hammermann@volksfreund.de

EXTRA

Flugplatz Bitburg GmbH: Frank Lamparski gehören 40,53 Prozent der GmbH-Anteile. Gestern haben der Eifelkreis (37,89 Prozent) und die Stadt Bitburg (16,32 Prozent) ihre Absicht bekundet, Lamparski auch ihre Anteile zu überlassen. Weitere Anteilseigner sind die Adolf Hess GmbH (2,63), Hermann Köppen KG (2,63), mit denen Lamparski noch verhandeln muss. Im Mai hat er zudem die Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Bitburg mbH (EBFB) gekauft. Sie trägt 26 Prozent der Verluste, die der Flugplatz derzeit macht (insgesamt 220.000 Euro pro Jahr). Daher kommt Lamparski jetzt schon für mehr als die Hälfte der Verluste auf.

Die Finanzierung: Frank Lamparski plant, die Flugplatz GmbH ganz zu übernehmen und das GmbH-Kapital mit Hilfe seiner Grundinvestoren auf fünf Millionen Euro aufzustocken. Damit sollen die Planung und die Instandsetzung bestehender Anlagen bezahlt werden. Dann will er die GmbH in eine Kommanditgesellschaft auf Aktie umwandeln. Diese Rechtsform habe er gewählt, weil sie Kommanditisten und Komplementäre hat. Während die einen ein Stimmrecht haben, sind die anderen stille Teilhaber und haben nur Kapital in der Gesellschaft. Die Kommanditisten zahlen in einen Fonds ein – jeweils mindestens 1,25 Millionen Euro. „Wir gehen davon aus, dass wir in fünf Jahren schwarze Zahlen schreiben“, sagt Lamparski. Die Rendite werde zwischen sechs und sieben Prozent liegen.

aus unserem Archiv vom 22. Juni 2010

Bitte ein Bit-Airport?

Der Tower ist schon renoviert: Aus dem ehemaligen Militärflughafen Bitburg, 1994 von den Amerikanern verlassen, soll nach Jahren des Dornröschenschlafs der Bit-Airport für Fracht und Passagiere werden. Mit Hilfe von Investoren will Projektentwickler Frank Lamparski (Luxemburg) bis zu 400 Millionen Euro in den Ausbau stecken. Die Pläne sind umstritten. Foto: Pierre Matgé/Tageblatt

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 22. Juni 2010

Große Zweifel

Zum Artikel "Bit-Airport soll ‚grün‘ werden" (TV vom 12./13. Juni):

Die Vorstellung des Konzeptes am 11. Juni in der Stadthalle Bitburg hat einen sehr zwiespältigen Eindruck hinterlassen. Es zeigt einerseits eine Vision für die ganze Region Bitburg auf, indem eine mögliche Perspektive für die bald leer stehenden Flächen in der Stadt - und natürlich auch für die aktuell ungenutzten Flächen auf dem Flugplatzgelände - geboten wird.

Andererseits hat der Projektleiter selbst es versäumt, ein wirklich überzeugendes Bild von sich und dem Projekt zu vermitteln. Vielmehr provoziert er teils selber ein kritisches Hinterfragen seiner Vision.

Zweifel entstehen aus mehreren Gründen. Eher unerheblich ist da noch, dass bei der multimedialen Präsentation zu offensichtlich mit Lockmitteln gearbeitet wurde, die während der anschließenden Befragung und der Darstellung des Konzeptes kaum noch Platz finden.

Mehr schon, weil der Eindruck entsteht, dass sich hier auf eine Perspektive versteift wird, die aktuell die universelle Lösung zu sein scheint, städtebauliche Probleme der nahen Zukunft zu meistern, ohne die Zeit für die Betrachtung wirklicher Alternativen aufzuwenden.

Eine derartige Festlegung auf eine Lösung bedeutet zwangsläufig eine ungewollte Abhängigkeit. Doch die größten Zweifel entstehen, weil eben das Vertrauen nicht vermittelt werden kann, nicht in und nicht durch die beteiligten Personen und nicht in die Tragfähigkeit des Konzeptes.

Aber beides wäre wichtig, für die Freigabe der Liegenschaften und die zentrale mittel- und langfristige Bedeutung des Projektes für die Region und die Bevölkerung.

Und das den Politikern entgegengebrachte Vertrauen sollte von eben diesen auf den Rückhalt in der Bevölkerung überprüft werden. Wäre hier eine Bürgerbefragung nicht der richtige Weg, um zu erfahren, ob eine aus wirtschaftlichen Überlegungen getroffene Entscheidung auch von der Bevölkerung als der richtige Weg mit den richtigen Leuten empfunden wird?

Mehr Mut bitte, für ein Stückchen direkte Demokratie.

Klaus Hoffmann, Röhl

infrastruktur

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 22. Juni 2010

Kreistag: Große Mehrheit trotz vieler kritischer Worte

Der Kreistag ist mehrheitlich für einen Verkauf seiner Flugplatz-Anteile. Dennoch haben sich nur CDU und FWG ganz klar hinter die Flugplatz-Pläne gestellt. SPD und FDP äußerten deutliche Skepsis. Grüne und Linke stellten sich ganz dagegen.

(kah) Das Meinungsbild zum geplanten Bit-Airport ist im Kreistag keineswegs einheitlich. Obwohl die Mehrheit gestern für die Absichtserklärung zum Verkauf der GmbH-Anteile stimmte, gab es in den Reden – außer von CDU und FWG – reichlich kritische Äußerungen.

Ein wie zu erwarten geschlossenes Ja kam von der CDU. „Ich bin froh, dass wir so weit sind“, sagte Michael Billen, der schon seit Jahren hinter dem Flugplatz steht. Der Flugplatz sei eine große Chance, mit privatem Geld Arbeitsplätze zu schaffen. Und die Kommunen seien abgesichert.

Ebenfalls geschlossen dafür stimmte die FWG. „Wir haben den Flugplatz seit 1994 positiv, aber kritisch begleitet und können heute stolz sein“, sagte Rudolf Rinnen. In Zukunft brauche der Kreis den Flugplatz nicht mehr zu bezuschussen, was dazu führen könne, dass die Kreisumlage nicht erhöht werden müsse.

Deutlich kritischer war die SPD. Die Genossen stimmten mit zwei Ausnahmen dafür, da ihre Bedingungen – kein Nachtflug und kein öffentliches Geld erfüllt sind. Dennoch äußerte Bernd Spindler Zweifel: daran, dass ein Flugplatz grün sein kann oder ob es auch bei „kein Nachtflug“ bleibe, wenn er ohne nicht mehr auskommen sollte.

Zweifel, die er mit den Grünen (die geschlossen dagegen stimmten) und der FDP (eine Gegenstimme) teilt. Eva Gräfin von Westerholt (FDP) und Helmut Fink (Grüne) waren sich in vielen Punkten einig, insbesondere, was die wirtschaftlichen Erfolgsaussichten angeht. 2009 habe Lux-Cargo ein Minus von 153 Millionen gemacht. Sie glauben, dass das Projekt scheitert. „Dann werden wir als Region an Glaubwürdigkeit verlieren“, sagte Westerholt. „Wir sind für eine nachhaltige Entwicklung, die für die Bürger verträglich ist“, betonte Fink.

Auch Wolfgang Ferner stimmte dagegen. „Die Linke hält es für einen Fehler, wenn öffentliches Eigentum verscherbelt wird“, sagte er. Auch er äußerte Zweifel an den Erfolgsaussichten. Bitburg liege am Rande des Geschehens. Auch er fürchte einen Imageschaden.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 22. Juni 2010

Rote Karte

Zum Artikel "Bit-Airport soll ,grün' werden" (TV vom 12./13. Juni):

Ich schlage vor, das Wort "grüner Flugplatz" zum Unwort des Jahres zu erklären.

Für wie dumm halten Lamparski & Co. die Bevölkerung, wenn bei der Ausweitung eines Landeplatzes auf einen Flughafen für Großflugzeuge von einem "grünen Flugplatz" gesprochen wird, nur weil ein paar energetische Maßnahmen in das Projekt einfließen? Auch die Absicht, dort keinen Nachtflugbetrieb stattfinden zu lassen, wird nicht zu einer Umweltverträglichkeit führen. Der Lärm durch die Kampfflieger ist schon groß genug, und die Anzahl der Flug- und Landeplätze in der Großregion ist mehr als ausreichend. Schade um die Natur und den Tourismus und "Rote Karte" für die unterstützenden Politiker.

Arno Schäfer, Trier

infrastruktur

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 27. Juni 2010

Flugplatz Bitburg: Absichtserklärung unterzeichnet

Am Sonntagmittag haben die Verhandlungspartner des Eifelkreises Bitburg-Prüm, der Stadt Bitburg, der Flugplatz Bitburg GmbH und der Projektentwickler Frank Lamparski eine gemeinsame Absichtserklärung zum Verkauf der kommunalen Geschäftsanteile an der Flugplatz Bitburg GmbH unterzeichnet.



Nach der Unterzeichnung: Stadtbürgermeister Joachim Kandels, Projektentwickler Frank Lamparski, Aufsichtsratsvorsitzender Michael Billen und Landrat Joachim Streit. TV-Foto: Rudolf Höser

Bitburg. (rh) Draußen auf dem Vorfeld, auf der Start- und Landebahn herrschte Hochbetrieb bei der Luxembourg Airshow. Drinnen trafen sich die maßgeblichen Männer, um das Projekt Bit Airport einen weiteren Schritt nach vorne zu bringen. Der Kreistag des Eifelkreises Bitburg-Prüm und der Stadtrat Bitburg hatten am 22. Juni durch ihre Ratsbeschlüsse der gemeinsamen Absicht bezüglich des Verkaufs der kommunalen Geschäftsanteile an der Flugplatz Bitburg GmbH zugestimmt. Projektentwickler Frank Lamparski, Landrat Joachim Streit, Stadtbürgermeister Joachim Kandels und der Aufsichtsratsvorsitzende der Flugplatz Bitburg GmbH, Michael Billen, unterzeichneten eine entsprechende Absichtserklärung.

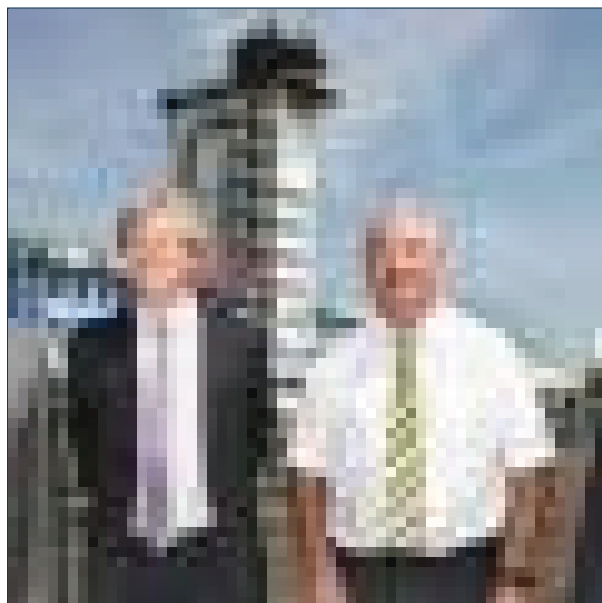
Für Michael Billen war die Unterzeichnung ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des Flugplatzes. "Heute ist ein großer Tag für den Flugplatz Bitburg. Uns ist es gelungen, den ersten Schritt zu tun. Wir haben jetzt 18 Monate Zeit, den zweiten Schritt zu tun zur vollkommenen Privatisierung des Bitburger Airports", sagte Billen. Frank Lamparski meinte: "Wir sind froh, dass wir heute zur Unterzeichnung des Memorandums gekommen sind und mit der konkreten Planung beginnen können. Wir hoffen, dass wir dies in den nächsten 18 Monaten abschließen und zu einem guten Ende bringen." Joachim Kandels sagte: "Mit der Absichtserklärung sind wir einen entscheidenden Schritt weitergekommen." Landrat Joachim Streit: "16 Jahre nach dem Abzug der Amerikaner ist ein wichtiger Schritt vollbracht. Projektentwickler Lamparski hat seine Absicht heute auch schriftlich erklärt, den Flugplatz Bitburg zu entwickeln. Die Bedeutung von solchen Flugplätzen erkennt man daran, dass der weltgrößte Investor auch einen Flugplatz in Deutschland erworben hat. Das zeigt auch, dass Chancen auch für Bitburg bestehen."

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 27. Juni 2010

Flugplatz Bitburg: Absichtserklärung unterzeichnet

Am Sonntagmittag haben die Verhandlungspartner des Eifelkreises Bitburg-Prüm, der Stadt Bitburg, der Flugplatz Bitburg GmbH und der Projektentwickler Frank Lamparski eine gemeinsame Absichtserklärung zum Verkauf der kommunalen Geschäftsanteile an der Flugplatz Bitburg GmbH unterzeichnet.



Nach der Unterzeichnung: Stadtbürgermeister Joachim Kandels, Projektentwickler Frank Lamparski, Aufsichtsratsvorsitzender Michael Billen und Landrat Joachim Streit. TV-Foto: Rudolf Höser

Bitburg. (rh) Draußen auf dem Vorfeld, auf der Start- und Landebahn herrschte Hochbetrieb bei der Luxembourg Airshow. Drinnen trafen sich die maßgeblichen Männer, um das Projekt Bit Airport einen weiteren Schritt nach vorne zu bringen. Der Kreistag des Eifelkreises Bitburg-Prüm und der Stadtrat Bitburg hatten am 22. Juni durch ihre Ratsbeschlüsse der gemeinsamen Absicht bezüglich des Verkaufs der kommunalen Geschäftsanteile an der Flugplatz Bitburg GmbH zugestimmt. Projektentwickler Frank Lamparski, Landrat Joachim Streit, Stadtbürgermeister Joachim Kandels und der Aufsichtsratsvorsitzende der Flugplatz Bitburg GmbH, Michael Billen, unterzeichneten eine entsprechende Absichtserklärung.

Für Michael Billen war die Unterzeichnung ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des Flugplatzes. "Heute ist ein großer Tag für den Flugplatz Bitburg. Uns ist es gelungen, den ersten Schritt zu tun. Wir haben jetzt 18 Monate Zeit, den zweiten Schritt zu tun zur vollkommenen Privatisierung des Bitburger Airports", sagte Billen. Frank Lamparski meinte: "Wir sind froh, dass wir heute zur Unterzeichnung des Memorandums gekommen sind und mit der konkreten Planung beginnen können. Wir hoffen, dass wir dies in den nächsten 18 Monaten abschließen und zu einem guten Ende bringen." Joachim Kandels sagte: "Mit der Absichtserklärung sind wir einen entscheidenden Schritt weitergekommen." Landrat Joachim Streit: "16 Jahre nach dem Abzug der Amerikaner ist ein wichtiger Schritt vollbracht. Projektentwickler Lamparski hat seine Absicht heute auch schriftlich erklärt, den Flugplatz Bitburg zu entwickeln. Die Bedeutung von solchen Flugplätzen erkennt man daran, dass der weltgrößte Investor auch einen Flugplatz in Deutschland erworben hat. Das zeigt auch, dass Chancen auch für Bitburg bestehen."

aus unserem Archiv vom 29. Juni 2010

Äußerst rätselhaft

Zum Artikel "Bit-Airport soll ,grün' werden" (TV vom 12./13. Juni):

Ganz ehrlich, was am 11. Juni vom Projektentwickler und passionierten Hobbypiloten Frank Lamparski zur zukünftigen Entwicklung des Bitburger Flughafens ausgeführt wurde, entbehrt nicht einer gewissen Komik.

Der Ökologie wurde ein größerer Raum im einführenden Film und in der anschließenden Fragerunde eingeräumt. Ein geschickter Schachzug. Die Umweltauflagen, die ein moderner Flughafen heute erfüllen muss, wurden als neue "Erfindung" des Planungsbüros verkauft. Vielleicht hatten die Planer auch den Gegenentwurf eines Energieparks, der von Grünen und Linken befürwortet wird, im Hinterkopf. Wer wenige Tage vorher bei der ebenfalls sehr gut besuchten Versammlung der Bürgerinitiative gegen Nachtflug dabei gewesen ist, muss vom Glauben abfallen und sich in einer anderen ökonomischen Welt angesiedelt sehen. Hier wurde eindeutig nachgewiesen, dass alle in Deutschland bisher privatisierten Flughäfen keinen wirtschaftlichen Erfolg hatten und nur durch erhebliche Zahlungen der Kommunen und damit des Steuerzahlers am Leben gehalten wurden und werden.

Das von Frank Lamparski besonders erwähnte sogenannte "Goldene Dreieck" zwischen Amsterdam, Paris und Frankfurt, deren Flughäfen zu den größten in Europa zählen und deren von ihm vorhergesehene Überlastung waren Grundlage für seine Darstellung, dass sich dadurch erhebliche Chancen für den Bitburg International Airport ergeben werden und der Flughafen in Bitburg zu deren Entlastung beitragen würde. Rätselhaft ist mir dabei, dass der weitere Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht erwähnt wurde und dass das Angebot der rheinland-pfälzischen Landesregierung für die Nutzung des Flughafen Hahn für Nachtflüge nicht in Betracht gezogen wurde.

Für mich bleibt die Frage, wer als engagierter Kommunalpolitiker, der nicht in seiner Meinungsbildung einseitig festgelegt ist, nach dieser Vorstellung von Frank Lamparski und seines Teams noch in der Lage ist, guten Gewissens ja zum Projekt und ja zum Verkauf der Anteile sagen zu können.

Bernd Kruse, Bitburg

infrastruktur

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 29. Juni 2010

Großprojekte bedrohen das Gold der Eifel

Zum Flughafen Bitburg und dem Steinbruch Olk:

Die Trierer-Bitburger Mulde ist ein riesiges unterirdisches Wasserreservoir: Tiefengerinnwasser, das vor Generationen durch die Klüfte des Bundsandsteins und die Poren des Kalkgesteins nach unten in die Grundwasserstockwerke gesickert ist. Teils fossiles Wasser von guter Qualität.

Bedroht wird dieses Gold der Eifel von folgenden Problemen: jahrzehntelange dokumentierte Umweltvorkommnisse der beiden Flugplätze mit der Kerosinproblematik J.P. 8. Nato-Pipeline, Klärschlammaufbringung mit Arzneimittlrückständen, Spritzmittel der Landwirtschaft, Benzolbelastung Luft und Boden der B 51.

Was jetzt noch fehlt, ist der Mega-Steinbruch (Verkarstung) mit Müllverbrennung/Zementwerk und der geplante Mega-Flugplatz Bitburg auf unseren Grundwasserneubildungsflächen. Und das soll keine Auswirkungen auf das Kylltalwasserwerk haben? Wir ziehen bis zu 60 Prozent Uferfiltrat mit in die Trinkwasserbrunnen an der Kyll.

In Dissertationen der Uni Trier (etwa Hintermeier) wird klar ein anderes Handeln gefordert. Der Bioreaktor Mensch reagiert auf sich veränderndes Wasser. Die Forschung kann heute mit aufwändigen Analysen feststellen, mit welchen Stoffen das Wasser in Verbindung stand. Es ist eine Frage der Zeit, wann die Problemstoffe die Grundwasserstockwerke erreichen.

Mit Billens Bauernschläue (Bit-Airport) und dem Lava-Stolz-Megasteinbruch bei Olk verschärfen sich die Probleme in der Trierer-Bitburger Mulde. Laut europäischen Wasserrahmen-Richtlinien darf es "zu keiner Verschlechterung kommen"; so sind etwa Gefahrguttransport im Kylltal auf Schiene und Straße beschränkt. Für Luftfracht müsste dieses auch gelten.

Das Wasser der Mulde dient als Großflächenversorgung der Region. Darum, liebe Bier-Kaffee-Teetrinker, wir leben heute von gutem Wasser. Für die nächsten Generationen ist das Lebensmittel Nummer eins vor intensivlandwirtschaftlicher und wirtschaftlicher Ausbeutung zu schützen.

Übrigens: In den Research-Berichten der EU liest man, dass hinter Großkläranlagen hohe Hormonkonzentrationen zu verzeichnen sind. Ich bin gespannt auf die noch zu schreibenden Gutachten.

Hans-Joachim Spang, Welschbillig

infrastruktur

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 13. Juli 2010

Flugplatz: Grüne fordern schnelle Entscheidung

Bitburg. (kah) Nach wie vor setzen sich die Grünen des Eifelkreises Bitburg-Prüm gegen den geplanten 400-Millionen-Ausbau des Bitburger Flugplatzes zu einem Werft-, Fracht- und Industrie Flughafen zur Wehr. Sie haben nun die Landesregierung aufgefordert, bis Ende des Jahres eine Grundsatzentscheidung für oder gegen einen weiteren Flughafen in Rheinland-Pfalz zu treffen. Der Bund sieht, so ist es in seinem Flughafenkonzept festgehalten, derzeit keinen Bedarf für den Ausbau eines Flugplatzes wie Bitburg. Dies geht aus der Antwort auf eine kleine Anfrage der Bundestagsabgeordneten Ulrike Höfken an die Bundesregierung hervor. Erst vor wenigen Wochen haben der Eifelkreis und die Stadt Bitburg eine Absichtserklärung unterzeichnet, in der festgehalten ist, dass sie ihre Flugplatzanteile an einen luxemburgischen Investor verkaufen wollen und damit den Weg zum geplanten Bit-Airport freimachen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

EIFEL ZEITUNG

[Impressum](#) | [Mediadaten](#) | [Kontakt](#) | [rechtlicher Hinweis](#)

ACHTUNG! Di

Anzeigenmarkt

Familienanzeigen

[Anzeige aufgeben](#)

Notdienste

Apotheken

Ärzte

Nachrichten

Eifeltorial & Moseltorial

Wirtschaft

Politik

Sport

Motorsport

Kultur

Tourismus

Soziales

Events / Termine

Polizeireport

Region

Vulkaneifel - DAU

Bernkastel-Wittlich - WIL

Cochem-Zell - COC

Eifelkreis Bitburg-Prüm -
BIT

Adenau - AW

Auto & Mobiles

Job & Karriere

Natur & Umwelt & Tier

Wellness & Gesundheit

Kulinarische Eifel

Familie

Interviews

Leserbriefe

Diverses

Frauen

Recht

Fotogalerien

Senioren-Zeitung

EIFELvital

EIFEL60plus

Senioren-Blättchen

Serien

Kinder der Eifel

Zukunftspreis Heimat

Eifeler Handwerk und

Gewerbe

Sie sind hier: [Startseite](#) » [Titelseite](#) » [Artikel lesen](#)

Bundesregierung sagt „Nein“ zum BIT Airport

- 14.07.2010 -

Ein Ausbau des Flughafen Bitburgs steht im Widerspruch zum Flughafen-Konzept der Bundesregierung. Sie will auch keine Haushaltsmittel für einen solchen Ausbau zur Verfügung stellen.

Das ist die Antwort des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf die Kleine Anfrage der Grünen Bundestagsabgeordneten Ulrike Höfken nach den „Risiken durch die geplante Privatisierung des Bitburger Flugplatzes“. Dagegen betont der Bund die Wichtigkeit des Ausbaus der erneuerbaren Energien und spricht sich dafür aus, die Perspektive für die weitere Nutzung des Flughafens Bitburg im Bereich der erneuerbaren Energien „auf Grundlage eines konkreten, belastbaren Konzeptes näher zu prüfen“.

Ulrike Höfken, Abgeordnete aus dem Eifelkreis, sieht sich durch den Bund vollauf bestätigt. Denn die Grünen lehnen den Ausbau des Flugplatzes Bitburg ebenso ab und haben mehrfach gefordert, ein Energie-Konzept mit ebenso großem Engagement der politisch Verantwortlichen zu befördern wie die fliegerische Nutzung. Den sehr interessierten Investoren von erneuerbaren Energien ist eine Chance zu geben, ihre Vorstellungen für den Flugplatz zu entwickeln. Die Engstirnigkeit von Kreistag und Stadtrat Bitburg sowie die Hinhaltetaktik der Landesregierung haben alternative Konzepte seit Jahren verhindert. Damit entgehen dem Kommunen wie dem Land Steuereinnahmen, solide Wirtschaftsentwicklung und Arbeitsplätze.

Nach der Verabschiedung der Absichtserklärung zum Verkauf der Flugplatzanteile durch die Kommunen und die ablehnende Stellungnahme des Bundes sehen die Grünen die Regierung in Mainz in der Verantwortung. Auch das Bundesministerium weist darauf hin, dass Flughafenplanung, -ausbau und -genehmigung Sache des Landes Rheinland-Pfalz seien, ebenso wie die Prüfung von Bedarf, Realisierbarkeit, Finanzierung und Übereinstimmung mit dem Flughafenkonzept 2009 der Bundesregierung.

Die Entscheidung über einen Ausbau der ehemaligen Air Base Bitburg, einer Liegenschaft des Bundes, kann nicht weiter ausgedehnt werden. Millionen an öffentlichen Geldern sind schon geflossen, es dürfen nicht noch weitere Hunderttausende in Luftschlössern verschwinden.

Die Grünen fordern, dass die Landesregierung bis Ende des Jahres eine Grundsatzentscheidung für oder gegen einen weiteren Flughafen in Rheinland-Pfalz treffen müsse. Ulrike Höfken: „Die Eckpunkte für seine Flughafenplanung hat Herr Lamparski vor kurzem in der öffentlichen Anhörung dargelegt. Bis zum Jahresende sind noch sechs Monate Zeit, offene Fragen zu klären. Dann muss die Landesregierung entscheiden.“

Bereits 1995 hat Mainz einen Internationalen Verkehrsflughafen Bitburg abgelehnt. Das bisherige Schweigen der Landesregierung, die als Mitglied im Aufsichtsrat der Flugplatz Bitburg GmbH über alle wichtigen Vorgänge informiert ist, ist sachlich nicht zu begründen. Vielmehr drängt sich der Eindruck auf, dass sie das Thema unter allen Umständen aus dem Wahlkampf heraushalten möchte. Herr Beck und Herr Hering müssen endlich ihrer Verantwortung nachkommen.“

Bei einer Entscheidung gegen den BIT Airport könnte dann unverzüglich mit der Umsetzung der Nutzung für erneuerbare Energien begonnen werden, so dass z.B. die Photovoltaik-Anlage noch im Jahr 2011 in Betrieb gehen und dringend benötigte Einnahmen für die Kommunen erzeugen könne. Jede weitere Verzögerung schade diesem Ziel.

- Artikel aus Eifelzeitung 28. KW 2010 -

Bookmark:



Artikelsuche

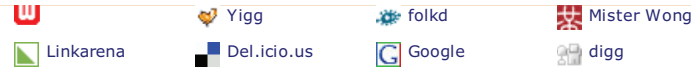
Go

Volltextsuche



Koalitionsvertrag

Hier können Sie sich den Koalitionsvertrag downloaden!



Anzeige

Weitere Artikel aus "Titelseite"

- » Millionengeschenke und Millionenverluste am Nürburgring
- » Bundesjustizministerium setzt angedrohtes Bußgeldverfahren gegen Nürburgring-Firmen um
- » Willkommen zum größten Volksfeste der Vulkaneifel
- » Unvergessliches Wochenende für Dechant Halffmann
- » Nehmt Rücksicht und seid Vorbild !
- » Neue 1,6 Millionen Klage gegen die Nürburgring GmbH
- » Bundesgericht weist Klage zurück
- » 26 Azubis starten bei der Techni-Gruppe ins Arbeitsleben
- » Rätselhafte Serienerkrankung im Jugendlager
- » 800.000 Euro zusätzlich für ländliche Entwicklung in der Vulkaneifel
- » Hauptamtlicher Beigeordnetenposten löst Diskussionen aus
- » Bis zu 90 Windräder in der VG Bernkastel-Kues angedacht
- » Vollstreckungsantrag gegen das Land erfolgreich
- » 21. Int. ADAC Adenau Classic 2011
- » Nur „dumme“ Bürgermeister tappen in die "K"-Falle
- » Zwei Kinderschänder aus der Eifel angeklagt
- » Klassik auf dem Vulkan präsentiert: Legendäre James Bond Filmklassiker
- » Jetzt werden sogar schon Bahngleise geklaut
- » BBT und JobCenter ziehen nach einem Jahr positive Bilanz
- » Lebensberatung Wittlich veröffentlicht Jahresbericht
- » Glück im Unglück
- » Nürburgring: Sollen Millionenverluste verschleiert werden?
- » SPD Subventions-Skandal Nürburgring
- » Nürburgring kurz vor dem wirtschaftlichen Totalschaden?
- » Becks Hauruck-Politik erreicht neuen Höhepunkt
- » In der Vulkaneifel wurde Rallye-Historie geschrieben
- » Verwaltungsrechtsstreit geht in die Schlussrunde
- » Kripo Wittlich im Fall „Sarmersbach“ eingeschaltet
- » Städtisches Kulturamt Wittlich unter neuer Leitung
- » Mobilität im ländlichen Raum durch Bürgerbusse
- » Ministerpräsident Beck will zum zweiten Mal mit dem Kopf durch die Wand

[Impressum](#) | [Mediadaten](#) | [Kontakt](#) | [rechtlicher Hinweis](#)

aus unserem Archiv vom 19. Juli 2010

Von Hoffnung bis Sorge: Stimmen zum Bit-Airport

Von unserer Redakteurin Dagmar Schommer

Kritische Töne, hohe Erwartungen, verhaltene Skepsis: Die Pläne, den Bitburger Flugplatz zu einem Fracht- und Passagierflughafen auszubauen, spalten Kreistag und Stadtrat. Während die Mehrheit mit dem Projekt Bit-Airport auf Arbeitsplätze hofft, fürchten andere um die Lebensqualität der Flugplatz-Anrainer.



In der Vision der Architekten ist der Bit-Airport bereits Wirklichkeit. Grafik: Ballini, Pitt & Partners

Bitburg. Der Ausbau des Bitburger Flugplatzes zum Fracht- und Passagierflughafen ist beschlossene Sache, die Tinte unter der unterzeichneten Absichtserklärung mit Projektentwickler Frank Lamparski getrocknet. Damit sind die Weichen für die Verwirklichung des Großprojekts unter dem Namen "Bit-Airport" gestellt. Einen Monat nach den viel diskutierten Entscheidungen, die Stadt- und Kreistag getroffen haben, beziehen die Fraktions-Chefs der beiden Gremien Position. Ein Stimmungsbild zu einem Projekt, das wie kein anderes die Entwicklung von Stadt und Umland beeinflussen könnte:

"Nun hat Herr Lamparski die Möglichkeit, private Finanziers für den Ausbau des Flugplatzes zu finden. Bei Erfolg wird der ganzen Region ein wirtschaftlicher Schub gegeben - mit neuen Arbeitsplätzen und neuen technologischen Akzenten. Mit der Anbindung an internationale Wirtschaftszentren könnten sich für unsere Region neue wirtschaftliche Perspektiven ergeben", sagt **Aloysius Söhngen**, stellvertretender CDU-Fraktionsvorsitzender im Kreistag.

Ähnlich sieht es **Peter Wagner**, CDU-Chef im Stadtrat: "Bitburg als fernöstliches Frachtdrehkreuz wäre ein Quantensprung für die hiesige Entwicklung. Die jüngsten deutsch-chinesischen Wirtschaftskonsultationen zeigen, dass in diesem Bereich zukünftig erhebliches Potenzial steckt." Auf die "Innovationskraft der Wirtschaft" baut auch **Rudolf Rinnen**, Fraktions-Chef der Freien im Kreistag: "Alle Verantwortlichen sind gut beraten, den jetzt eingeschlagenen Kurs zu unterstützen. Sollte diese Idee nicht verwirklicht werden, stehen Bitburg und das Umland vor einem Scherbenhaufen. Allein für die Rekultivierung des Geländes würden Kosten von mehr als 20 Millionen Euro anfallen."

Willi Notte von der Liste Streit im Stadtrat hebt darauf ab, dass Bitburg ein völlig anderes Projekt ist als der wirtschaftlich defizitäre Hahn: "Der Hahn wird nicht privat entwickelt und ist abhängig von Ryanair. Erfolg oder Misserfolg des Bitburger Projekts hängen davon ab, wie geschickt es dem Betreiber gelingt, Nischen zu besetzen. Das Potenzial dazu ist da." Eine Meinung, die nicht von allen Parteien geteilt wird.

"In unserer Fraktion gibt es unterschiedliche Ansichten zu dem Projekt, weil es schon so viele Regionalflughäfen gibt, die keine Chance haben, wirtschaftlich betrieben zu werden. Aber grundsätzlich sind wir für eine private Entwicklung des Flugplatzes, weil wir damit die Hoffnung auf zusätzliche Arbeitsplätze verbinden", sagt **Hermann**

Marx (Kreistags-FDP).

Skeptisch bleibt auch die Freie Bürgerliste (FBL) im Stadtrat: "Wir haben natürlich die Hoffnung, dass die Entwicklung des Flugplatzes ein Erfolg wird. Ob das wirklich ein Fracht- und Passagierflughafen in der von Herrn Lamparski vorgestellten Größe sein wird, daran haben wir wohlbegründete Zweifel. Alle vergleichbaren Projekte sind wirtschaftlich nicht erfolgreich, und der Bedarf bleibt fraglich", sagt **Inge Solchenbach** (FBL). Auch, wenn Bitburg anders als Hahn mit Hilfe von Privatinvestoren entwickelt werden soll, fürchten die Grünen im Stadtrat um Steuergelder: "Es besteht das Risiko, dass durch den Ausbau des Bitburger Flugplatzes sich die Defizite der öffentlich mitgetragenen Flugplätze vergrößern", sagt **Johannes Roß-Klein** und betont, dass die Grünen gegen jegliche fliegerische Nutzung sind und weiter an ihrer Vision eines Energiezentrums als "einzig sinnvolle und realistische Perspektive" für das Gelände festhalten.

Dass sich drei Flughäfen in Rheinland-Pfalz gegenseitig das Wasser abgraben, ist auch die Befürchtung von **Helmut Fink** (Grünen-Fraktionschef, Kreistag), der darauf baut, dass die genehmigende Landes-Behörde ihrer Verantwortung nachkommt und bald eine Grundsatzentscheidung pro oder contra trifft. Auch die Grünen im Kreistag halten die Pläne für ein "abstruses und nicht zeitgemäßes Projekt."

"Wir glauben nicht an Wunder in der Wirtschaftswelt, wir vermuten hinter den Aktivitäten eine feindliche Übernahme des Flugplatzes durch die Luxemburger Sportflieger, die in Findel unter enormem Druck stehen", sagt **Stephan Garçon** (SPD Stadtrat), dessen Fraktion weiteren Fluglärm vermeiden möchte und mit Nachdruck fordert, dass der Wirtschaftsplan "von wirklich unabhängigen Experten auf Herz und Nieren geprüft wird". Auch **Bernd Spindler** von der Kreistags-SPD fordert, dass die "Lebensqualität der Menschen in und um Bitburg erhalten bleiben muss", weshalb er darauf pocht, dass es dauerhaft keinen Nachtflug auf dem Flugplatz geben darf. **EXTRA Der Plan:** Projektentwickler Frank Lamparski plant in den nächsten 15 Jahren, mit rund 400 Millionen Euro von internationalen Investoren den Bit-Airport zu entwickeln. In drei Jahren sollen laut Lamparski bereits 20 Frachtflieger pro Woche von Bitburg aus starten, ab 2015 soll der Passagierbetrieb vor allem Richtung Osteuropa folgen. Bis Ende 2011 muss Lamparski zunächst vorweisen, dass er dafür Investoren hat. (scho)

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

Flugplatzbitburg / Zweckverband-News

» Website: http://www.flugplatz-bitburg.de/zv_new

» News: http://www.flugplatz-bitburg.de/zv_new/newssystem/include_this/news.php?id=39

30.07.2010 - 12:30:27 Uhr

Absichtserklärung für BIT Airport

Absichtserklärung für BIT Airport

Die Vertragspartner des Eifelkreises Bitburg-Prüm, der Stadt Bitburg, der Flugplatz Bitburg GmbH und der Projektentwickler Frank Lamparski haben am 27. Juni 2010 eine gemeinsame Absichtserklärung zum Verkauf der kommunalen Geschäftsanteile an der Flugplatz Bitburg GmbH unterzeichnet.

Vorausgegangen war die mehrheitliche Zustimmung des Kreistages des Eifelkreises Bitburg-Prüm und des Stadtrats Bitburg am 22. Juni 2010. Diese hatten durch ihre Ratsbeschlüsse die gemeinsame Absicht zum Verkauf der kommunalen Geschäftsanteile an der Flugplatz Bitburg GmbH befürwortet.

Projektentwickler Frank Lamparski, Landrat Dr. Joachim Streit, Stadtbürgermeister Joachim Kandels und der Aufsichtsratsvorsitzende der Flugplatz Bitburg GmbH, Michael Billen unterzeichneten eine entsprechende Absichtserklärung.



Für Michael Billen war die Unterzeichnung ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des Flugplatzes. „Heute ist ein großer Tag für den Flugplatz Bitburg. Uns ist es

gelingen, den ersten Schritt zu tun. Wir haben jetzt 18 Monate Zeit, den zweiten Schritt zu tun zur vollkommenen Privatisierung des Bitburger Airports“, sagte Billen.

Auch Projektentwickler Lamparski gab sich zuversichtlich über den weiteren Fortgang: „Wir sind froh, dass wir heute zur Unterzeichnung des

Memorandums gekommen sind und mit der konkreten Planung beginnen können.
Wir hoffen, dass wir dies in den nächsten 18 Monaten abschließen und zu einem guten Erfolg bringen.“

Bitburgs Bürgermeister Joachim Kandels betonte, mit der Absichtserklärung sei man für die regionale Entwicklung einen entscheidenden Schritt weitergekommen.

Landrat Dr. Joachim Streit: „Die Bedeutung von solchen Flugplätzen erkennt man daran, dass der weltgrößte Investor, Warren Buffet, auch einen Flugplatz in Deutschland erworben hat. Das zeigt, dass Chancen für den 'Grünen Flugplatz' Bitburg bestehen.

An die Absichtserklärung sind die Parteien bis zum 31.12.2011 gebunden.

Foto: Rudi Höser

Kategorie: Flugplatz

aus unserem Archiv vom 22. August 2010

"Die 400 Millionen Euro sind rausgeschmissenes Geld"

Die große Mehrheit der befragten Experten glaubt nicht daran, dass die Pläne für den Bit-Airport aufgehen können. Vor allem, was den geplanten Frachtflug angeht, sind sie sehr skeptisch.

Bitburg. (kah) Das Thema Bit-Airport wird heiß diskutiert, und viele stellen sich die Frage: Kann das funktionieren? Ist es wahrscheinlich, dass in Bitburg tatsächlich ein internationaler Flughafen entsteht. Und wenn ja: Wird der wohl wirtschaftlich arbeiten?

Diese Fragen hat der TV fünf Experten gestellt. Darunter sind vier Wissenschaftler, die im Bereich Flugverkehr lehren und forschen: Dr. Christoph Brützel (FH Bad Honnef), Dr. Robert Malina (TU Münster), Prof. Dr. Hartmut Fricke (TU Dresden) und Diplom-Ingenieur Martin Otzik (TU Berlin). Der fünfte, Ernst Eggers, war Staatssekretär im Verkehrsministerium und Aufsichtsratsvorsitzender der Flughäfen Hahn und Zweibrücken.

Während Eggers für den Bit-Airport in allen Bereichen Chancen sieht, sind die vier Wissenschaftler skeptisch. "Das kann nicht funktionieren. Die 400 Millionen Euro sind rausgeschmissenes Geld", sagt Christoph Brützel - das werde auch jeder seriöse Experte bestätigen.

Frachtflug: "Für den Frachtbetrieb sehe ich in Bitburg wenig Chancen", sagt Martin Otzik, der nicht daran glaubt, dass sich der Bit-Airport zu einem internationalen Drehkreuz entwickeln kann. Denn: "Ohne Nachtflug wird das nicht funktionieren". Und Nachtflug soll es in Bitburg keinen geben. Das sei ein enormer Nachteil, der überlebenskritisch werden könne, sagt auch Hartmut Fricke.

Noch klarere Worte findet Brützel. "Da habe ich doch herzlich gelacht", sagt er. Europäischen Frachtflug gebe es gar nicht. Da nehme man den LKW. Und was den Linienfrachtflug angeht, hält er es für ausgeschlossen, dass sich eine Gesellschaft findet, die Interesse an Bitburg haben könnte. Die würden nach Luxemburg gehen - wo die Infrastruktur, die für den Weitertransport nötig ist, stimmt.

Zudem bietet Bitburg laut Otzik im Vergleich zu den nahe gelegenen Flughäfen Hahn oder Luxemburg keine Vorteile. Diese Meinung teilt Robert Malina: Die Verkehrsanbindung Bitburgs sei im Vergleich eher schlecht, und auch in den kurzen Rollwegen sieht er keinen Vorteil. "Fünf Minuten Rollweg mehr oder weniger sind irrelevant." Auch die Möglichkeit, den Flugplatz an die Schiene anzubinden, halten Malina und Otzik nicht für wichtig. "Wer zahlt denn so was?", fragt der eine. "Üblicherweise wird Luftfracht auf LKW verladen", sagt der andere.

Einzig Ernst Eggers glaubt an einen Erfolg des Frachtflugs in Bitburg, weil die Nachfrage wachsen werde - und schließlich gelte an den meisten deutschen Flughäfen ein Nachtflugverbot.

Passagierflug: Dass es gelingen kann, pro Woche ein bis zwei gecharterte Passagiermaschinen von Bitburg aus starten zu lassen, kann sich Martin Otzik gut vorstellen. Er hält es auch nicht für ausgeschlossen, eine Billigfluggesellschaft wie Wizzair, die Ziele in Osteuropa ansteuert, zu gewinnen. Nur Geld werde der Flughafen damit nicht verdienen, da die Billigfluglinien die Preise so sehr drückten. Eine Einschätzung, die Malina teilt. Er glaubt allerdings nicht daran, dass Wizzair Interesse an Bitburg haben könnte. Einfach, weil er nicht wüsste, wo in der Eifel all die Passagiere herkommen sollen, die nach Osteuropa fliegen wollen. Die Zahl von 2,5 Millionen Passagieren hält auch Otzik für "sportlich".

Etwas drastischer formuliert es Brützel, der weder in der klassischen Regionalfliegerei noch im Billiggeschäft eine Chance sieht: "Man müsste den Low-Cost-Carriern schon Geld geben, damit sie nach Bitburg kommen". Denn der Standort biete keine Vorteile.

Ernst Eggers hingegen sieht Möglichkeiten, Flugpassagiere nach Bitburg zu locken. Zum einen liege es verhältnismäßig zentral. Zum anderen kämen diejenigen, die vom Flugplatz Hahn aus starten, auch von weither angereist.

Geschäftsflug: "Da habe ich massive Zweifel", sagt Robert Malina. Luxemburg sei, was den Geschäftsflug angehe, nicht überlastet. Er sehe daher keinen Vorteil darin, von Luxemburg erst einmal nach Bitburg zu fahren, und er glaube nicht, dass jenseits von Luxemburg eine große Nachfrage bestehe. "Was wollen die Leute denn in Bitburg, wenn sie direkt nach Luxemburg fliegen können", fragt auch Otzik. Nur Eggers glaubt an einen Erfolg des Geschäftsflugs in Bitburg. Denn an den großen Flughäfen gebe es immer weniger freie Slots, sodass man gezwungen sei, auf kleinere Flughäfen auszuweichen.

Werftbetrieb: Dass kleine Flugzeuge in Bitburg ausgebaut oder umgerüstet werden, kann sich Otzik gut vorstellen. Dass allerdings große Flieger extra nach Bitburg kommen, um dort gewartet zu werden, nicht. Solche Arbeiten würden aus Kostengründen oft in Billiglohnländer verlegt.

Etwas anderes wäre es, wenn eine große Billigfluglinie sich in Bitburg ansiedeln würde. Dann hielte er es für möglich, dass auch eine sogenannte "Maintenance" dort eingerichtet wird. Eggers sieht in den Bereichen Flugzeugreparatur und -wartung einen "riesigen Bedarf". Er könne sich vorstellen, dass verschiedene Fluggesellschaften, die neu auf dem EU-Markt sind, Interesse am Standort Bitburg haben könnten.

Zu den Personen Dr. Christoph Brützel lehrt an der Internationalen Fachhochschule in Bad Honnef im Studiengang Aviation-Management den Schwerpunkt Financial Management. Von 1994 bis zum 1997 war er Geschäftsführer der LTU. Seit 2003 ist er als Unternehmensberater für Firmen aus der Luftverkehrsindustrie tätig, darunter Fluggesellschaften, Flughäfen und die Deutsche Flugsicherung. Prof. Dr. Hartmut Fricke ist Leiter des Instituts für Luftfahrt und Logistik an der Technischen Universität Dresden. Zudem arbeitet er für eine Gesellschaft für Luftverkehrsforschung, die Flughafenplanungen beratend begleitet. Dr. Robert Malina ist Geschäftsführer des Instituts für Verkehrswissenschaft in Münster. Er ist spezialisiert auf die Themenbereiche Flugverkehr und Flughafeninfrastruktur. Der Diplom-Ingenieur Martin Otzik lehrt und forscht am Institut für Luft- und Raumfahrt der Technischen Universität Berlin im Fachgebiet Flugführung und Luftverkehr. Ernst Eggers war 14 Jahre lang Staatssekretär im Mainzer Verkehrs-Ministerium und damit auch zuständig für Fragen der Luftfahrt. Anschließend war er Geschäftsführer des Landesbetriebs Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz und Aufsichtsratsvorsitzender der Flughäfen Hahn und Zweibrücken.

aus unserem Archiv vom 22. August 2010

Die Hoffnung und die Furcht

Von Katharina Hammermann

An dem Flugplatz Bitburg und dem, was aus ihm werden soll, scheiden sich die Geister. Die einen hoffen, die anderen fürchten und beides hat seine Berechtigung.

Die Mehrheit der Politiker hofft. Wie es bei Politikern üblich ist: auf Arbeitsplätze, auf einen wirtschaftlichen Aufschwung der Region und vermutlich einige auch darauf, mit "ihrem" Flugplatz in die Geschichtsbücher des Eifelkreises einzugehen.

Denn auch, wenn in der Region Vollbeschäftigung herrscht, ist jeder Arbeitsplatz willkommen. Und gegen Geld, das in die Region fließt, lässt sich auch nicht ernsthaft etwas einwenden. Die Frage ist natürlich: Um welchen Preis will man all dies? Diese Frage haben sich die Beteiligten bei ihren Vertragsverhandlungen mit Projektentwickler Frank Lamparski gestellt.

Und sie sind dabei zu einem Schluss gekommen, den man gutheißen kann. Denn die Bedingungen, die sie an einen Verkauf der kommunalen Flugplatz-Anteile knüpfen, haben das Wohl der Gemeinden und zum Teil auch der Bürger im Blick. Lamparski muss eine Bürgschaft hinterlegen und Geld an lärmgeplagte Gemeinden zahlen, es sollen keine Steuermittel in den Flugplatz fließen und vor allem: Es soll keinen Nachtflug geben.

Für viele derjenigen, die im Umkreis des Flugplatzes wohnen, dürfte dies allerdings nur ein schwacher Trost sein. Sie fürchten Lärm, von dem es dank Spangdahlem über der Eifel bereits genug gibt. Sie fürchten Umweltbelastungen. Und Verkehrschaos. Und sollte es Lamparski aller vernichtenden Expertenmeinungen zum Trotz gelingen, aus Bitburg ein internationales Drehkreuz zu machen, befürchten sie all dies völlig zurecht. Zweifellos würde ihre Lebensqualität sinken.

Auch das Land Rheinland-Pfalz kann den Bit-Airport fürchten. Hat es doch selbst zwei Flughäfen, die Millionenverluste machen und die alles gebrauchen könnten - nur keine Konkurrenz. Und wie stünde man da, wenn in Bitburg privat etwas klappt, das das Land nicht hinbekommt?

Die ablehnende Haltung des Landes ist daher logisch - wenn auch nicht ganz fair. Schließlich geht es in Bitburg um privates Geld.

Und dies ist der einzige Punkt, in dem die, die fürchten und die die hoffen, sich absolut einig sind: Es ist gut, dass es um privates Geld geht. So kann man die Entwicklung zumindest, was die finanzielle Seite angeht, gelassen abwarten.

k.hammermann@volksfreund.de

Kommentar

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 22. August 2010

Europäische Luftfahrt-Messe zieht auf Bitburger Flugplatz

Die Pläne für den Bit-Airport werden konkreter: Der Luxemburger Frank Lamparski plant ab 2011 mit ersten Frachtflügen in Richtung Osteuropa. Im selben Jahr bekommt Bitburg eine große Luftfahrt-Messe. Experten zweifeln dennoch am Erfolg des Flughafen-Ausbaus.

(kah) Nach Jahren, in denen am Flugplatz Bitburg nicht viel passiert ist, werden die 400 Millionen Euro schweren Ausbaupläne des luxemburgischen Projektentwicklers Frank Lamparski konkreter: Schon 2011 sollen die ersten kleinen Frachtmaschinen von Bitburg aus in Richtung Osteuropa starten, ab 2012 die ersten Geschäftsflieger und ab 2013 dann auch gecharterte Passagiermaschinen.

So lauten die Pläne, zu denen sich Lamparski nach einer mehrmonatigen Phase, in der kaum etwas Aufschlussreiches über den geplanten Bit-Airport zu erfahren war, erstmals geäußert hat. Vom TV befragte Luftfahrt-Experten zweifeln allerdings daran, dass der Bit-Airport jemals Erfolg haben wird.

Nun steht außerdem fest, dass der Flugplatz Bitburg im kommenden Jahr Schauplatz einer großen europäischen Fachmesse für allgemeine Luftfahrt sein wird. Vom 25. bis 27. Mai werden sich Aussteller aus der Freizeit-, Sport- und Geschäftsfliegerei auf der „AviationExpo Europe“ in Bitburg präsentieren. Dies ist eine Messe, die in den vergangenen Jahren unter dem Namen „AeroExpo“ in Prag beheimatet war. Der Flugplatz Bitburg konnte den englischen Veranstalter „World Aviation Events“ jedoch für sich gewinnen.

Ein wichtiges Argument sei dabei die Nähe zu potenziellen Kunden in Deutschland, England und Frankreich gewesen, sagt Günther Krahe, Geschäftsführer der Flugplatz GmbH. Er verbindet mit der Luftfahrt-Schau die Hoffnung, dass es nicht nur gelingt, die ehemalige Airbase auf diesem Weg bekanntzumachen, sondern auch luftfahrtaffine Hersteller davon zu überzeugen, sich in Bitburg anzusiedeln.

Rund 150 Hersteller, darunter bekannte Flugzeughersteller wie Cessna, haben ihre Produkte bisher in Prag einem Fachpublikum (2010: 7000 Besucher) präsentiert. Für Bitburg hoffen die Veranstalter noch mehr Aussteller und Gäste zu gewinnen, da dem Bereich Geschäftsflug mehr Gewicht gegeben werden soll als bei den Vorgängermessen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 22. August 2010

So soll der Flugplatz Bitburg durchstarten

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Schon 2011 soll es mit dem Frachtflug losgehen, 2012 mit dem Geschäftsflug und 2013 sollen die ersten Passagiere von Bitburg aus starten. Nach einer langen Zeit, in der kaum etwas Konkretes über das Großprojekt Bit-Airport zu erfahren war, hat sich der Projektentwickler dem TV gegenüber nun erstmals wieder zu seinen Plänen geäußert.

Bitburg. Für die Region rings um Bitburg war es eine der wichtigsten Nachrichten des Jahres 2009. Wenn nicht die Wichtigste. Nach Jahren der vergeblichen Versuche, den Flugplatz Bitburg zu einem Flughafen zu machen, tauchte im Oktober 2009 plötzlich ein bis dahin völlig unbekannter luxemburgischer Projektentwickler auf und kündigte an, über 400 Millionen Euro privater Investoren zu verfügen, mit denen er die ehemalige Airbase bis 2025 in einen internationalen Flughafen verwandeln möchte. 2000 Arbeitsplätze innerhalb von 15 Jahren, so das Versprechen, das mit Frank Lamparski Plänen einherging - und einhergeht. Denn die Pläne existieren nach wie vor. Aller kritischen Stimmen, skeptischen Experten (siehe Artikel unten) und Unkenrufen zum Trotz. Mehr noch: Es ist seitdem einiges passiert, das zeigt, dass es Lamparski ernst zu sein scheint mit dem Großprojekt Bit-Airport: Der Luxemburger hat bereits mehr als 40 Prozent der Flugplatz Bitburg GmbH gekauft, und die Stadt Bitburg und der Eifelkreis haben ihm in Aussicht gestellt, auch den Rest der kommunalen Anteile übernehmen zu können. Zudem hat Lamparski die Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Bitburg mbH (EBFB) übernommen. Daher kommt er jetzt schon für mehr als die Hälfte der Verluste auf, die der Flugplatz jährlich macht.

Was hinter den Kulissen wirklich passiert, ist jedoch schwer zu durchschauen. Denn alle Beteiligten haben sich mit kurzen Unterbrechungen darauf geeinigt, zu schweigen. Lamparski hat dieses Schweigen nun durchbrochen und dem TV erneut exklusiv Informationen über seine Pläne gegeben, die sich seit Oktober in einigen Punkten verändert haben. Über seine Investoren, seine Verhandlungspartner und auch über die Kosten der einzelnen Ausbauschritte wollte er aber nichts sagen. Lamparski hat vor, den Flugplatz schrittweise auszubauen und zwar in vier Geschäftsbereichen:

Flugzeug-Werft

Schon 2012 sollen nach Lamparskis Plänen in Bitburg die ersten Flugzeuge gewartet, umgerüstet oder ausgebaut werden. Die Gespräche mit potenziellen Geschäftspartnern seien in einem fortgeschrittenen Stadium, sagt der Luxemburger. Große Investitionen seien zur Ansiedlung der Werften nicht nötig, da geplant ist, bereits bestehende Hallen zu renovieren oder bei Bedarf auszubauen. Rund 50 Menschen sollen in den Werften Arbeit finden, die Flugzeuge nicht nur warten und reparieren, sondern auch für die Bedürfnisse verschiedener Exportmärkte umrüsten, neu lackieren oder ihnen eine neue Innenausstattung verpassen. Teil der Werft soll auch ein Schulungszentrum sein, das Piloten für verschiedene Flugzeugtypen aus- und weiterbildet.

Frachtflug

Der Ausbau des Frachtflughafens soll in zwei Schritten erfolgen:

Erster Schritt: Bereits im Laufe des kommenden Jahres sollen kleine Frachtmaschinen (bis zu 50 Tonnen Maximalgewicht und zehn Tonnen Zuladung) damit beginnen, Waren zwischen Osteuropa und Bitburg hin- und her zu transportieren. Auch zu diesem Zweck will Lamparski auf bereits bestehende Hallen zurückgreifen, weshalb die nötigen Investitionen gering seien. Derzeit führe man Gespräche mit Frachtflug-Gesellschaften.

Zweiter Schritt: In vier bis sechs Jahren hofft der Projektentwickler, in den großen, internationalen Frachtflugbetrieb einsteigen zu können, der sich vor allem Richtung Asien orientieren soll.

Der Zeitpunkt sei abhängig davon, wie lange es dauert, die neue Fluggenehmigung (siehe Extra) zu bekommen.

Ziel ist es, eine Cargohalle zu bauen, an der bis zu vier Maschinen gleichzeitig be- und entladen werden können. In dieser Halle sollen auch die Büros für die Logistik- und Cargo-Unternehmen untergebracht sein. Zudem plant Lamparski, die Cargohalle über die Schiene an die Kylltalstrecke zwischen Trier und Köln anzuschließen.

Diese Schienenverbindung listet Lamparski ebenso als Vorteil des Frachtumschlageplatzes Bitburg auf wie "die schnelle Anbindung an das europäische Autobahnnetz" und die "außergewöhnlich kurzen Rollwege", die eine schnelle und daher kostensparende Abfertigung ermöglichen.

Geschäftsfliegerei

Der Bit-Airport soll neben Linienflügen auch kleine und schnelle Geschäftsflüge innerhalb Europas anbieten: Luft-Taxis sollen Geschäftsleute von Bitburg in europäische Metropolen bringen. Als Vorteile des Standortes Bitburg listet Lamparski die Nähe zu Luxemburg auf, die "direkte Verkehrsanbindung" und dass beim Ein- oder Auschecken keine Wartezeiten entstünden. Teil des geplanten Services ist auch, die Fluggäste mit dem Auto zum Flughafen und ihrem Zielort zu bringen. Losgehen soll es 2012. Auch für dieses Geschäftsfeld will Lamparski bestehende Hallen nutzen. Wartehallen seien nicht nötig, da die Passagiere vom Auto direkt ins Flugzeug umsteigen.

Passagierflug

Auch bei den Passagierflügen soll der Bit-Airport zwei Entwicklungsschritte durchlaufen:

Im Zentrum des ersten Schritts stehen **Charterflüge**, die von Reisegesellschaften organisiert werden und Fluggäste zum Beispiel zu Messen oder Firmenveranstaltungen bringen. 2013 sollen die ersten gecharterten Flugzeuge von Bitburg aus starten.

Deutlich später ist der Start des **Linienflugs** geplant. Denn dafür muss zunächst ein Passagierterminal gebaut werden, der auf bis zu 2,5 Millionen Passagiere jährlich ausgelegt ist. Und der wird frühestens 2016 fertig sein.

Schwerpunktmäßig hat Lamparski das Ziel, Flüge Richtung Osteuropa anzubieten. Dies sei attraktiv, weil Menschen, die Geschäftsbeziehungen nach Osteuropa unterhalten, wegen der schlechten Straßen- und Schienenverbindungen auf Flüge angewiesen seien. Weitere Flugziele würden sich durch die Nachfrage des Marktes ergeben. Den Aufbau des Flughafenbetriebs mit Check-In, Sicherheitskontrollen oder Gepäckabwicklung sollen Drittfirmen übernehmen, die dafür eine Konzession bei der Flughafengesellschaft erwerben.

Lamparski präsentiert Zeitplanrahmen für sein Projekt „BIT-Airport“ in Bitburg

24. August 2010



[1]

Wir fangen auf jeden Fall schon einmal an: Die Pläne für den Bit-Airport unter der Federführung des Luxemburger Projektentwicklers Frank Lamparski (Geschäftsführer der in Mamer angesiedelten Firma Stintec) scheinen, was den gesteckten Zeitrahmen und die hoffentlich dann realisierten Ziele betrifft, etwas konkreter zu werden. Bereits 2011 sollen, wenn denn alles nach den Plänen der Investorengruppe klappt, die ersten Frachtflüge in Richtung Osteuropa, ab 2012 die ersten Geschäftsflieger und ab 2013 gecharterte Passagiermaschinen vom BIT-Airport in der Kreisstadt starten. Diesen Zeitrahmen bestätigte die für die Öffentlichkeitsarbeit von Lamparski zuständige Agentur „medienfabrik“ in Trier auf Nachfrage hin.

Wenn alles wie angedacht klappt, dann...

„Der ausgearbeitete Plan von Hr. Lamparski sieht diese Zeitfenster mit den entsprechenden Aktivitäten vor“, so Karin Sontheimer, „Head of Public Relations“ der Agentur, wobei man aber vor Eventualitäten nie gefeit sei: „Wenn alles klappt, dann kann sich dieser Plan, diese Ideen, so umsetzen lassen.“

Im Juni 2010 stellte Lamparski in einer gemeinsamen Sitzung von Kreistag Bitburg-Prüm und Stadtrat Bitburg die „Projektidee: grüner BIT-Airport“ vor. Lamparski, der als Kopf einer Entwicklungsgruppe den Flugplatz Bitburg übernehmen und erweitern will, wollte (ersten Plänen nach) den Flugplatz in der Eifel bereits bis Mitte 2010 zu einem Cargo- und Regionalflughafen ausbauen: 1,2 Milliarden Euro Investitionen, rund 2.500 neue Arbeitsplätze, eine Flugzeugwerft sowie ein Cargobereich sollen den „grünen BIT-Airport“ zur direkten Konkurrenz „Findel“ oder auch „Hahn“ wettbewerbsfähig machen – Kritiker des Projektes sehen aber wenig Zukunftschancen für diese Projektidee...

Die Grünen um die Bundestagsabgeordnete Ulrike Höfken hatten sich vor einiger Zeit in einer „Kleinen Anfrage“ an die Bundesregierung gewandt, die mit „Risiken durch die geplante Privatisierung des Bitburger Flugplatzes“ überschrieben war. Dem Bund und hier dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung lag da noch kein „Nutzungskonzept BIT-Airport“ vor, auch seinen keine „Haushaltsmittel des Bundes“ für das Projekt vorgesehen, hieß es im Juli aus Berlin.

Der erste Arbeitsauftrag an die Verwaltung sei mit der Vorlage der Absichtserklärung zwischen der Flugplatz GmbH und Frank Lamparski erfüllt, kommentierte Landrat Streit im Juli die (geschäftliche) Lage. Doch jetzt komme die schwierige Zeit der Investorengewinnung, für die dem Projektentwickler 18 Monate Zeit eingeräumt wurden...

Fluggenehmigung noch nicht bestandskräftig

Doch es stockt noch in der Planung von Frank Lamparski: Die beantragte „Genehmigung für den Instrumentenflug“ für den Flughafen Bitburg ist immer noch nicht bestandskräftig, so das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz in Mainz, zuständig für den Luftverkehr: „Es fehlen noch einige Details wie bauliche Dinge oder auch Absprachen im Bereich der Flugsicherung mit den amerikanischen Streitkräften“, so Joachim Winkler, Pressesprecher des Wirtschaftsministeriums. Und Winkler präzisiert: „Wenn es dann soweit ist, dass Hr. Lamparski die Mehrheitsanteile besitzt, muss sich sicherlich auch mit der Wirtschaftlichkeit des Projektes beschäftigt werden...“

Flug-Expo kommt 2011 in die Bierstadt der Eifel

Und doch kann Lamparski bereits im Jahr 2011 „fliegerisch etwas vorweisen“: Auf dem Flugplatz Bitburg wird im Mai die Luftfahrtmesse „AviationExpo Europe“ stattfinden, dies bestätigte die Flugplatz Bitburg GmbH. „Wir sind begeistert vom Flugplatz Bitburg als Standort für unsere Messe“, so Astrid Ayling, Verkaufsleiterin des Veranstalters World Aviate Events (einer Tochter des Londoner Verlagshauses World Aviation Communication), „er ist hervorragend gelegen und bietet ein tolles Einzugsgebiet“. Traditionell seien Deutschland, England und Frankreich im Hinblick auf Flugzeugbesitz und Fluglizenzen die attraktivsten Märkte. „Die Nähe zu unseren potenziellen Kunden ist ein entscheidender Vorteil dieses Standorts“. Das bestätigt sich bereits in der Ausstellerakquise: „Ich muss zwar zunächst erklären, wo Bitburg liegt“, so Ayling „aber wenn das geklärt ist, ist das Interesse für die Messe sehr groß. Unsere Klientel findet den Wechsel von Prag nach Bitburg erfrischend und die Voraussetzungen bestens“.

Auch für den Gastgeber ist die Messezusage ein gutes Signal. Der Geschäftsführer der Flugplatz Bitburg GmbH, Günter Krahé, der die Veranstaltung für Bitburg gewinnen konnte, freut sich: „Wir sind sehr stolz, dass die AviationExpo Europe hier stattfinden wird. Denn sie gibt uns die Möglichkeit, Dutzenden Herstellern unseren Flugplatz als Luftfahrtstandort vorzustellen.“

Zielklientel der Fachmesse sind aktive Piloten, die in Bitburg hervorragende Bedingungen vorfinden: von den 7.000 Fachbesuchern der AeroExpo Prag 2009 reisten immerhin 200 mit dem eigenen Flugzeug an. Auf 5.400 Quadratmeter Innen- und bis zu 9 Hektar Außenausstellungsfläche werden sich Hersteller von Luftfahrtprodukten präsentieren. Die Angebotspalette reicht von Flugzeugkomponenten, Produkten und Dienstleistungen für die Luftfahrt bis hin zu Flugzeugherstellern und Werftbetrieben. Im Ausstellerverzeichnis werden sich Namen wie Cessna oder Hawker Beechcraft finden. Auch die Bitburger Firma Incentive Aviation ist mit von der Partie. Geschäftsführer Thorsten Anker begrüßt die Veranstaltung: „Wir können uns am eigenen Standort einem internationalen Publikum präsentieren“. Incentive Aviation betreibt nicht nur eine Flugschule, sondern verkauft auch das 300 Kilogramm leichte Ultraleichtflugzeug A22L. Für Ankers Team ist die Messe ein Heimspiel – sein Geschäftsgebäude ist einer der beiden Ausstellungshangare. Beim zweiten Hangar handelt es sich um die derzeitige Carthalle, die ab dem 1. November 2010 im Zuge des Ausbaus zum Flughafen Bitburg der luftfahrtaffinen Nutzung zugeführt wird und mit der AviationExpo Europe ihren ersten Einsatz findet (Quelle: medienfabrik). > iz

Article printed from Lëtzebuenger Journal: <http://www.journal.lu>

URL to article: <http://www.journal.lu/2010/08/24/lamparski-praesentiert-zeitplanrahmen-fur-sein-projekt-%e2%80%9ebit-airport%e2%80%9c-in-bitburg/>

URLs in this post:

[1] Image: http://www.journal.lu/wp-content/uploads/2010/08/16_162_121mm_Q_P02.jpg

Copyright © 2010 Letzebuenger Journal. All rights reserved.

[Registrieren](#) | [Einloggen](#)[Vorlesen](#) | [RSS](#) | [Newsletter](#) | [iPhone](#) | [Mobil](#) | [E-Paper](#) | [LW Abo](#) |  **Vorlesen**

24.08.2010 07:29 Uhr

**Luxemburger Unternehmer Frank Lamparski**

Luftfahrt-Messe soll Bit-Airport Aufwind geben

**Investor plant ab 2011 erste kleine Frachtflüge in Richtung Osteuropa**

Foto: Lucien Wolff

(aho) - Die Experten sind skeptisch. Der Luxemburger Unternehmer Frank Lamparski strotzt jedoch vor Zuversicht, was seine Pläne zum Ausbau des Bitburger Flughafens anbelangt. Rückenwind erhielt der Investor jetzt durch die Nachricht, dass der englische Veranstalter „World Aviation Events“ die ehemalige Airbase in der Eifel als Standort für seine jährlich stattfindende Luftfahrtmesse für Freizeit- und Sportfliegerei nutzen will.

Von der Fachmesse für Freizeit- und Sportfliegerei erhofft sich der Airport mehr Aufmerksamkeit.

Laut einer Pressemitteilung soll vom 27. bis 29. Mai 2011 auf dem Bit-Airport die „AviationExpo Europe“ stattfinden. Die Fachmesse, die in den vergangenen drei Jahren in Prag stattgefunden hat und ein

Ableger der „AeroUK“ war, soll im kommenden Jahr mehr Gewicht auch auf den Geschäftsflug legen. Von der Messe erhoffen sich die Verantwortlichen des Bit-Airports eine größere Aufmerksamkeit für den Standort. Für den Veranstalter ist die Nähe zu den Kunden in Deutschland, Frankreich und Großbritannien interessant. Die Märkte gelten im Hinblick auf Flugzeugbesitz und Fluglizenzen als besonders attraktiv.

Geschäftsflüge ab 2012, Charterflüge ab 2013

Geht es nach den Plänen des Projektentwicklers aus Luxemburg, sollen schon 2012 die ersten Geschäftsflieger und ab 2013 auch Charter-Maschinen für Passagiere von Bitburg aus starten. Bereits im kommenden Jahr könnten die ersten kleinen Frachtmaschinen in Richtung Osteuropa abheben, kündigte Lamparski in einem Interview mit dem „Trierischen Volksfreund“ an.

Derweil der Luxemburger Investor, der rund 400 Millionen Euro in den Ausbau des Bitburger Flughafens pumpen will, an seinen ehrgeizigen Plänen arbeitet, prüfen hinter den Kulissen Experten die Durchführbarkeit. Das Ergebnis dieser Analyse steht noch aus. Zahlreiche Experten hatten sich bereits bei Bekanntgabe der Ausbaupläne kritisch geäußert und insbesondere das von Lamparski in Aussicht gestellte Potenzial für Luftfrachtgeschäfte in Frage gestellt.



Versenden



Bookmarks



Drucken



Artikel Bookmarks

Ihre Meinung zum Thema**(1)****[Hier anmelden und kommentieren >>](#)****benny boudia meint:**

24.08.2010, 13:05 Uhr

gutt Saach dat dote fir ise Business, well is Economie ass anscheinend
därmoosse schlecht drun, do ass kleng Initiativ méi wéi wëllkomm.

© saint-paul luxembourg

Redaktion wort.lu

2, rue Christophe Plantin L-2988 Luxembourg Gasperich

aus unserem Archiv vom 28. Oktober 2010

Flugplatz-Zweckverband am Scheideweg

Bitburg . (kah) Kommt der geplante Bit-Airport oder kommt er nicht? Für den Zweckverband Flugplatz-Bitburg, der die ehemalige amerikanische Airbase in Bitburg seit 15 Jahren kontinuierlich zum Industrie- und Gewerbegebiet ausbaut, wird die Antwort auf diese Frage über die Zukunft bestimmen. Dies wurde während einer Verbandssitzung am Donnerstag deutlich.

"Wenn die fliegerische Nutzung kommt, sind unsere Flächen Ende 2011 komplett vermarktet", sagte Helmut Berscheid, Verwaltungsleiter des Verbands. Denn der Projektentwickler, der den Bitburger Flugplatz zu einem internationalen Flughafen ausbauen möchte, will diese Flächen kaufen. Dann habe der Zweckverband keine Aufgabe mehr und müsse aufgelöst werden. Komme der Flughafen nicht, gebe es hingegen noch 50 Hektar erschlossene Gewerbefläche und 200 Hektar Flugfeld zu vermarkten. Zunächst einmal heißt es also abwarten. Auch mit den nächsten Investitionen. Zwei Millionen Euro stehen dem Zweckverband noch zur Erschließung des Geländes zur Verfügung. Der größte Teil davon soll in eine Straße fließen, die den für den Bit-Airport geplanten Terminal anbinden soll.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 03. November 2010

Mission geglückt

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Sollte der geplante internationale Flughafen Realität werden, wären fast alle Gewerbeflächen auf dem ehemaligen Bitburger Airbase-Gelände vermarktet und die Konversion abgeschlossen. Bis die Entscheidung 2011 fällt, heißt es vor allem: warten und nachbessern.



Startende F-15 auf bröckelndem Putz: Dieses marode Gebäude erinnert an Airbase-Zeiten. Doch das Gewerbegebiet am Flugplatz Bitburg ist längst durchgestartet. TV-Fotos (2): Katharina Hammermann

Bitburg. Als 1994 die Stunde null schlug, war alles trist und tot. Die Amerikaner hatten Bitburg verlassen und was sie zurückließen, war aus städtebaulicher Sicht ein Tohuwabohu. Auf 500 Hektar Fläche verteilt standen vor den Toren der Kreisstadt Hunderte hässlicher beige-brauner Gebäude, hundert Bunker und zig riesige tunnelförmige Garagen, die einst Kampffjets vor Wind und Wasser schützten.

Ein Tohuwabohu, dem Stadt, Land und Kreis 1995 mit Plänen zuleibe rückten, die sich unter einem Fremdwort zusammenfassen ließen: Konversion. Seitdem ist eine Menge passiert. Denn die Umwandlung des ehemaligen Militärgeländes in ein Gewerbe- und Industriegebiet verlief so erfolgreich, dass sie als "Bitburger Modell" deutschlandweit für Aufsehen sorgte. Inzwischen haben sich am Flugplatz Bitburg 180 Betriebe angesiedelt, die rund 1200 Menschen Arbeit bieten.

Viel bleibt dem Zweckverband Flugplatz Bitburg, der diese Entwicklung vorangetrieben hat, nun nicht mehr zu tun. Dennoch hat er sich bis Ende 2012 noch einige Ziele gesteckt. Ein Ziel heißt Nachbessern. Denn über den Flugplatz verteilt und insbesondere entlang der Haupteinfahrtsstraße finden sich immer noch einige Flugzeug-Shelter, Flächen und Gebäude, die nicht sehr viel besser aussehen als 1994. In einer "Beratungsoffensive" will der Zweckverband die Eigentümer nun dazu bewegen, das zu ändern. Ein Argument: Bis Ende 2012 der städtebauliche Vertrag ausläuft, gibt es noch Zuschüsse - bis zu 35 Prozent für die Modernisierung von Shaltern und 25 Prozent bei sonstigen Gebäuden.

Wie es ansonsten weitergeht, hängt ganz davon ab, ob das Konzept des luxemburgischen Projektentwicklers Frank Lamparski Realität wird, der plant, die ehemalige Airbase mit Hilfe von Investoren in einen internationalen Werft-, Fracht- und Passagierflughafen zu verwandeln.

Sollten Stadt und Kreis bis Ende 2011 entscheiden, Lamparski ihre Anteile an der Flugplatz GmbH zu verkaufen, dann will er auch die rund 50 Hektar Gewerbefläche kaufen, die am Flugplatz derzeit zwar schon weitestgehend erschlossen, aber noch nicht bebaut sind. Dort sollen Parkplätze, Parkhäuser und Bürogebäude entstehen. "Dann wären fast alle Flächen verkauft", sagt Helmut Berscheid, Verwaltungsleiter des Zweckverbands. Der Verband hätte seine Aufgabe dann "umfassend erfüllt" und könne aufgelöst werden. Zuvor würde allerdings noch ein letztes, großes Projekt in Angriff genommen: die Erschließung des geplanten Terminals. Denn noch stehen dem Verband rund zwei Millionen Euro zur Verfügung.

Bis klar ist, ob der Flughafen kommt oder nicht, liegt die Vermarktung der Gewerbeflächen brach, denn der Bund

hat Lamparski ein Vorkaufsrecht eingeräumt. Und so heißt es abwarten. Gespannt abwarten, ob rund 15 Jahre nach der Stunde null für das Gelände vor den Toren der Kreisstadt eine neue Ära beginnt.

EXTRA Die Kosten der Konversion: Insgesamt hat der Zweckverband seit 1995 26 Millionen Euro in die Infrastruktur des Gewerbegebiets am Flugplatz Bitburg investiert - allerdings nur 1,9 Millionen Euro aus eigener Kasse. Bis 2004 stammten 95 Prozent von Bund und Land, danach 90 Prozent. Zusätzlich flossen 5,4 Millionen Euro in die städtebauliche Planung: für Altlastenuntersuchungen, Bauleitplanung, Sanierungsberatung ... Die eigentliche Altlastensanierung hat der Bund bezahlt. Zwei Millionen Euro stehen dem Zweckverband noch für weitere Vorhaben zur Verfügung. (kah) **Schwierige Shelter:** Eine besondere Herausforderung bei der Konversion des Airbase-Geländes waren die tunnelförmigen Flugzeug-Shelter. Der Zweckverband hat das Problem auf drei Weisen gelöst: Im hinteren, östlichen Bereich des Flugplatz-Geländes dienen sie Recycling und Baufirmen als Lagerhallen. Im mittleren Bereich wurden sie zum größten Teil bereits abgerissen. Im Westen hingegen wurde und wird ihre Sanierung und Umnutzung finanziell gefördert. Bis Ende 2012 können noch Fördermittel für die Instandsetzung der Shelter abgerufen werden. (kah)

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 07. Dezember 2010

Bit-Airport: Werben und schweigen

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Trommelwirbel auf der einen Seite, Stille auf der anderen: Während in Fachmagazinen fleißig für eine Luftfahrtmesse geworben wird, die den Flughafen-Standort Bitburg international bekanntmachen soll, schweigen die Macher des geplanten Bit-Airports über ihre derzeitige Arbeit.



Kleine Flugzeuge wie diese werden auch bei der für Mai angesetzten europäischen Luftfahrt-Ausstellung in Bitburg zu sehen sein. TV-Foto: Archiv/Rudi Höser

Das Schweigen war angekündigt. Nun ist es da. Und so bleibt es derzeit ein Geheimnis, was hinter den Kulissen des Flugplatzes Bitburg geschieht, der einer ungewissen Zukunft entgegensteuert. Einer Zukunft, die Großes bringen soll: Bis 2025 soll sich die ehemalige Airbase in einen florierenden Fracht-, Werft- und Passagierflughafen verwandelt haben. Was allerdings geschieht, um diesem Ziel näherzukommen, ist nicht zu erfahren. Der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski, dem bereits rund 40 Prozent der Flugplatz GmbH gehören, hüllt sich in Schweigen. So lässt sich nur mutmaßen, was er derzeit tut: Investoren suchen, Fluggesellschaften akquirieren, den Business-Plan für das 400-Millionen-Euro-Vorhaben erarbeiten ...

Immerhin ein kleines bisschen auskunftsfreudiger ist Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der Flugplatz GmbH. "Wir sind am Arbeiten", sagt er. Und man liege dabei voll im Plan. Das Ziel ist, bis spätestens Ende 2011 alles vertragsfertig zu haben, so dass der Eifelkreis Bitburg-Prüm und die Stadt Bitburg Lamparski ihre Flugplatz-Anteile unter den in einer Absichtserklärung (siehe Extra) festgehaltenen Bedingungen verkaufen können. Aufgabe der GmbH sei es, die Interessen der Region zu vertreten. "Wir führen regelmäßig Gespräche mit Frank Lamparski, und das funktioniert gut", sagt Billen, der davon ausgeht, dass alles beim geplanten Zeitrahmen bleibt. Konkretes lässt jedoch auch Billen sich nicht entlocken.

Im krassen Gegensatz zur Zurückhaltung Lamparskis und Billens steht der Trommelwirbel, mit dem die europäische Fliegerei-Fachwelt auf den Bit-Airport aufmerksam gemacht werden soll: Die Werbekampagne für eine große europäische Luftfahrt-Messe ist in vollem Gange. Vom 27. bis zum 29. Mai werden sich erstmals rund 150 Aussteller aus der Freizeit-, Sport- und Geschäftsfliegerei in Bitburg präsentieren - auf der "AviationExpo Europe", die bisher unter dem Namen "AeroExpo" in Prag beheimatet war. In Bitburg soll sie so groß werden wie noch nie. Den Minimum 7000 erwarteten Besuchern - hauptsächlich Piloten - soll dabei mehr geboten werden als die eigentliche Ausstellung von Flugzeugen, Hubschraubern, Flugzeugteilen oder sonstigem Fachbedarf. Neben "Hangar-Partys" sind auch Demo-Flüge, Seminare und eine "Sonnenuntergang-Airshow" geplant. In europäischen Fachmagazinen wird bereits fleißig mit den großen Ausstellungsflächen, der "ausgezeichneten Asphaltpiste", den "unbegrenzten Parkmöglichkeiten" oder der idealen Lage Bitburgs im Herzen Europas geworben.

"Dass die Expo kommt, ist ein großer Erfolg", sagt Michael Billen. Und auch als Chance sieht die Flugplatz GmbH das nahende Großereignis. Verbinden Billen und andere damit doch die Hoffnung, dass es nicht nur gelingt, den Flugplatz auf diesem Weg bekanntzumachen, sondern auch luftfahrtaffine Hersteller davon zu überzeugen, sich in Bitburg anzusiedeln. In Bitburg, wo, so der große Plan, schon bald ein internationales Luftdrehkreuz entstehen soll. **Extra** Kreis, Stadt und Frank Lamparski haben eine **Absichtserklärung** unterzeichnet, die Bedingungen für den Verkauf der Flugplatzanteile festhält: Eine der wichtigsten ist, dass auf Nachtflug verzichtet wird. Eifelkreis und Stadt erhalten ein Informations- und Mitspracherecht in der künftigen Betreibergesellschaft. Darüber hinaus soll

Lamparski 800 000 Euro zahlen, wenn es ihm nicht gelingen sollte, drei Jahre nach dem Kauf der Anteile ein Instrumentenlandesystem zu installieren und fünf Millionen Euro in Landebahn, Rollwege und Co. zu investieren. Das Geld soll er als Bürgschaft hinterlegen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

Datum: 23. Dezember 2010

Frank Lamparski: Die Vision vom großen Flughafen

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

In einem Märchen wäre er wohl der Prinz. Ein blonder Märchenprinz, der völlig unerwartet auftaucht, um die Prinzessin wachzuküssen, die schon so lange im Tiefschlaf lag, dass nur ein paar Getreue noch zu hoffen wagten, sie könne jemals wieder aufwachen.

Im Oktober 2009 war er plötzlich da. Statt auf einem weißen Ross reiste der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski allerdings in einem kleinen Sportflugzeug zu dem Objekt seiner Begierde, das den schlichten Namen Flugplatz Bitburg trägt. Und im Gepäck hatte er – zumindest für alle, die Flughäfen mögen – eine schier unglaubliche Verheißung: Mit Hilfe von Investoren, die seiner ersten Aussage nach bis zu 1,2 Milliarden Euro aufbringen können, wolle er den schlafenden Flugplatz in den kommenden 15 Jahren in einen echten Flughafen verwandeln. Einen echten Flughafen mit Werftbetrieb, Fracht- und Passagierflug, einem richtigen Terminal, von dem bis zu 2,5 Millionen Passagiere jährlich in den Urlaub starten können und jeder Menge Arbeitsplätze – 2000 an der Zahl.

Später war von 1,2 Milliarden Euro keine Rede mehr, sondern „nur noch“ von 400 Millionen. Denn so viel soll der Flughafen, wenn er all seine Entwicklungsschritte durchlaufen hat, kosten. Für viele, die die Nachricht vernahmen, war dies jedoch immer noch genug Geld, um sich verwundert die Augen zu reiben.

Wer nur war dieser Märchenprinz, der da so plötzlich aus dem Nichts aufgetaucht war? Den Menschen in der Region war er bis zu diesem Moment ein völlig Unbekannter. Auch das Internet gab damals so gut wie nichts über ihn preis (inzwischen ist die Zahl der Einträge explodiert). So blieb nur Lamparski selbst, um etwas über Lamparski zu erfahren. Und anfangs gab er noch bereitwillig Auskunft. Ein wenig schüchtern vielleicht, unerfahren im Umgang mit der Presse, doch dafür sehr enthusiastisch, sobald es um seine Pläne ging.

Über ihn selbst war Folgendes zu erfahren: Der Mittvierziger, geschieden und Vater von vier Kindern, lebt im luxemburgischen Ort Mamer, wo er sich auch kommunalpolitisch engagiert. Er ist passionierter Pilot, hat Familie im Bitburger Land und ist Diplom-Ingenieur. Als solcher betreibt er Büros in Luxemburg und Shanghai, die unter anderem Industrieanlagen, Hotels, Golfplätze, Fabrikhallen oder Wohngebäude planen. Auch das Erarbeiten eines Flughafenkonzepts soll Lamparskis Aussage nach zu seinen beruflichen Erfahrungen zählen. Über Orte und Namen hat er jedoch von Anfang an geschwiegen. Ebenso wie über die Investoren. Inzwischen schweigt er nur noch. Vermutlich, weil ihm dazu geraten wurde.

Denn natürlich hat sein Projekt auch Kritiker und Zweifler auf den Plan gerufen. Kritiker, die Lärm, Verkehrschaos oder Umweltbelastungen fürchten. Und Zweifler, die nicht daran glauben, dass der Flugplatz Bitburg sich jemals in die prächtige Prinzessin namens Bit-Airport verwandeln könnte, die Lamparski in seiner Vision heraufbeschwört. Darunter auch namhafte Luftfahrt-Experten. Ihre Hauptargumente: Es gibt in der Region schon zu viele Konkurrenzflughäfen und ohne Nachtflug (und der ist nicht geplant) keinen Frachtflug.

Ob nun aus Angst vor Kritik oder aus einem anderen Grund: Lamparski schweigt. Und das unter Umständen so lange, bis alles unter Dach und Fach ist. Ende 2011 soll es so weit sein. Wenn sein Businessplan bis dahin steht und für gut befunden wurde, wollen der Eifelkreis Bitburg-Prüm und die Stadt Bitburg Lamparski ihre Flugplatzanteile verkaufen. Eine entsprechende Absichtserklärung haben die kommunalen Gremien im Juni unterzeichnet. Aber unter Bedingungen: Lamparski soll bis 2014 fünf Millionen Euro investieren, er soll 800 000 Euro Kautions hinterlegen, lärmgeplagte Gemeinden entschädigen, und nachts darf nicht geflogen werden.

Märchenprinzen haben es nicht leicht. Das gilt für Frank Lamparski nicht nur wegen der Bedingungen, die Stadt und Kreis stellen. Da ihm seit Januar 2010 rund 40 Prozent der Flugplatzanteile gehören, trägt er schon jetzt einen Großteil der Verluste, die der Flugplatz traditionsgemäß macht. Zudem liegen noch jede Menge Hürden vor ihm: Seine Investoren müssen investieren, die Airlines unterzeichnen, sein Businessplan muss überzeugen, eine neue Fluggenehmigung muss her – und selbst wenn dies alles gelingen sollte, ist die Zukunft ungewiss. Der Blick ins Königreich des Flughafens Hahn zeigt aber, dass eine wachgeküsste Prinzessin noch lange kein Happy-End garantiert.

Extra: Der Flughafen

Vulkanaschewolke, Luftverkehrsabgabe, Streckenreicherung bei Ryanair und verschobene Millionen-Investitionen: Auf den ersten Blick war 2010 für den Hahn kein gutes Jahr. Laut Jörg Schumacher, Sprecher der Geschäftsführung, sei 2010 im Frachtbereich ein Rekordjahr gewesen, was sich 2011 sicher fortsetze. Dennoch wird der Hahn 2010 einen Verlust von zwölf Millionen Euro einfahren. (lars)

aus unserem Archiv vom 27. Dezember 2010

Solarstrom vom Bit-Airport

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Auf dem Flugplatz Bitburg soll südlich der Landebahn eine acht Hektar große Solaranlage entstehen, die den geplanten Bit-Airport mit Strom versorgt. Die erste Planungshürde hat das Projekt bereits genommen.



Eine Solaranlage wie diese in Niederöfflingen soll auch am Bitburger Flugplatz entstehen. TV-Foto: Archiv/Klaus Kimmling

Schon viele haben davon geträumt, das Gelände des Flugplatzes Bitburg großflächig mit dunkelglänzenden Solarmodulen zu überziehen: Der Verein "Bürger gegen Nachtflug" und die Grünen wollten dort gerne einen umweltfreundlichen Energiepark errichten. Ein Speicherer Unternehmer hatte im Mai angekündigt, auf dem Flugplatz die größte Photovoltaikanlage Deutschlands bauen zu wollen (der TV berichtete). Und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, der ein Großteil des Geländes gehört, liegen mehrere Anfragen großer Solaranlagenbetreiber aus Deutschland, Europa und Fernost vor.

Träume, die nach derzeitigem Stand nicht in Erfüllung gehen werden. Denn der klare politische Wille des Eifelkreises Bitburg-Prüm und der Stadt Bitburg ist es, den Flugplatz zum Fliegen zu nutzen. Ein Ziel, dem sie dank Frank Lamparski so nahe sind, wie noch nie: Der luxemburgische Projektentwickler hat den Plan, die ehemalige Airbase bis 2025 in einen Fracht-, Werft- und Passagierflughafen zu verwandeln - den Bit-Airport. Da dieser Airport nach Lamparskis Wunsch allerdings ein "grüner Flughafen" werden soll, könnte dort nun doch noch eine Photovoltaikanlage entstehen. Die Flugplatz Bitburg GmbH, die schon zu rund 40 Prozent Lamparski gehört, hat die Sache in die Hand genommen. Sie will auf einem acht Hektar großen Wiesenstreifen südlich der Landebahn eine Solaranlage bauen, die im Jahr rund 4,5 Megawatt Strom erzeugt. Und die erste wichtige Hürde ist bereits überwunden: Der Zweckverband Flugplatz Bitburg hat einer entsprechenden Änderung des Bebauungsplans einstimmig zugestimmt.

Laut Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der Flugplatz GmbH, könnte schon im Oktober 2011 Baubeginn sein, wenn denn die nötige raumordnerische Prüfung keine Einwände ergibt. Zu einem Problem könnte laut Billen jedoch werden, dass die Wiese südlich der Landebahn ein potenzielles Brutgebiet der Vogelart Wiesenpieper ist. Zu einem anderen, dass die Einspeisevergütung für Solarstrom sinken soll. "Wir werden natürlich nur bauen, wenn die Anlage auch Gewinn abwirft", sagt Billen. Ob die GmbH die Anlage tatsächlich selbst errichtet oder aber die Fläche zu diesem Zweck verpachtet, sei noch unklar. Fest stehe hingegen, dass sie in das Konzept des Bit-Airports integriert werden soll, der neben Sonnenenergie auch Erdwärme nutzen will, um zum "grünen Flughafen" zu werden.