

aus unserem Archiv vom 23. März 2009

Kreistag stimmt Verkauf von Anteilen der Flugplatz-Bitburg GmbH zu

Zwei Unternehmen haben Interesse daran bekundet, dem Eifelkreis Bitburg-Prüm Anteile der Flugplatz-Bitburg GmbH abzukaufen: die Firma Backes Bau- und Transporte GmbH aus Auw bei Prüm möchte einen Geschäftsanteil von fünf Prozent am Stammkapital erwerben und die Firma Hermann Köppen Ing.-Bau KG Bitburg will den bisherigen Geschäftsanteil von 2,63 Prozent auf insgesamt fünf Prozent aufstocken.

(kah) Der Kreistag hat dem Verkauf der Anteile in seiner Sitzung am Montagabend zugestimmt. Damit können die Unternehmen in Zukunft jeweils 19.000 Euro des Stammkapitals halten.

Seitdem der Eifelkreis die Anteile von Nachbar-Landkreisen übernommen hatte, waren die Gesellschafter: der Eifelkreis Bitburg-Prüm mit 78,42 Prozent der Geschäftsanteile und 298.000 Euro Stammkapital, die Stadt Bitburg mit einem Geschäftsanteil von 16,32 Prozent und 62.000 Euro Stammkapital, die Adolf Hess GmbH mit 2,63 Prozent und 10.000 Euro sowie die Firma Hermann Köppen Ing.-Bau KG mit 2,63 Prozent und 10.000 Euro.

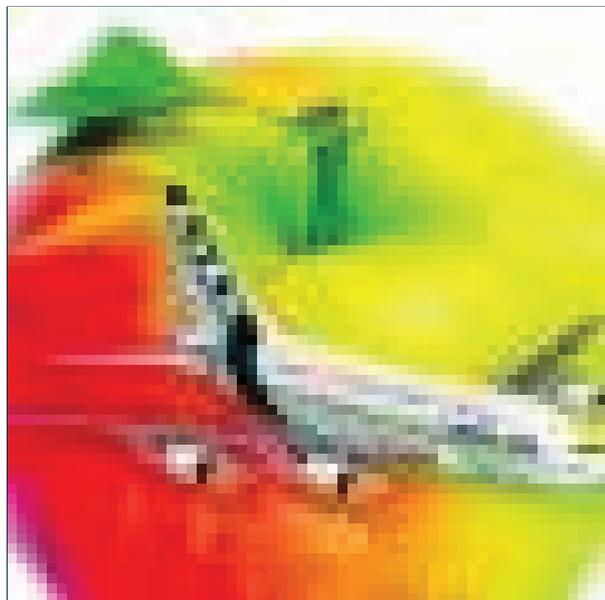
© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 29. April 2009

Zankapfel Flugplatz

Von unserem Redaktionsmitglied Ursula Quickert Von Ursula Quickert

Drei Ortsgemeinden und fünf Privatpersonen haben Widerspruch gegen die Instrumentenflug-Genehmigung eingelegt. Bis zum 22. Mai muss sich die Flugplatz Bitburg GmbH abschließend zu den Vorwürfen äußern. Im Juni will der Landesbetrieb Mobilität dann die Entscheidung über die Widersprüche fallen.



Am Thema scheiden sich die Geister: Noch immer stehen Entscheidungen über Genehmigungen aus. TV-Montage: Birgit Keiser

Bitburg. Leo Maus' Urteil steht unverrückbar: "Wir brauchen keinen Bitburger Flugplatz. Und Jahrzehnte Lärm - das ist genug." Deshalb hat seine Ortsgemeinde Hüttingen Widerspruch gegen die Instrumentenflug-Genehmigung eingelegt, die im September ausgesprochen worden ist und das Starten und Landen großer Maschinen erlaubt.

Und damit steht sie nicht alleine da: Auch Scharfbillig und Gondorf sowie fünf Privatpersonen haben sich im Dezember schriftlich gegen die Genehmigung ausgesprochen. Eine Antwort steht noch aus.

An der Spitze der privaten Gegner des Instrumentenflugs steht die Initiative "Bürger gegen Nachtflug" um Ludwig Kewes. In seinem Schreiben an den Landesbetrieb Mobilität (LBM) wirft er dem Flugplatzbetreiber unter anderem vor, die Ausdehnung der Schulungs- und Trainingsflüge an Wochenenden nicht ausreichend begründet zu haben.

Zudem beklagt die Initiative, dass die Flugplatz Bitburg GmbH weder die erforderlichen Investitionen für Instrumentenflug und -landesystem noch die hohen Betriebskosten finanzieren kann.

Um den Betrieb des Flugplatzes nach den Regeln des Instrumentenflugs zu ermöglichen, sind nach Schätzungen von GmbH-Chef Michael Billen etwa 1,5 Millionen Euro nötig.

Vor allem der zu erwartende Lärm lässt die Gegner auf die Barrikaden gehen.

Wie der Gondorfer Ortsbürgermeister berichtet, hat seine Gemeinde mit dem meisten Bodenlärm zu rechnen - verursacht zum Beispiel durch im Stand oder zur Probe laufende Triebwerke oder durch den Rollverkehr der Maschinen.

Vor allem für Gondorf und Scharfbillig geht es bei dem Widerspruch auch um die Zukunft ihrer Orte. Sie sehen die Realisierung ihrer Neubaugebiete in Gefahr.

In Gondorf lassen sich die neuen Flächen bislang nur schwer vermarkten - unter anderem wegen der Nähe zum Flugplatz, mutmaßt Ortsbürgermeister Klaus-Josef Salzburger.

Doch noch muss er sich gedulden. Die insgesamt acht Widersprüche der drei Ortsgemeinden und fünf Privatpersonen gegen die Instrumentenflug-Genehmigung werden noch bearbeitet.

Die Flugplatz Bitburg GmbH hat zwar bereits eine Stellungnahme abgegeben, muss sich bis zum 22. Mai aber noch zu einer abschließenden Frage äußern. "Abhängig von Umfang und Inhalt der Stellungnahme werden wir voraussichtlich ab Mitte Juni 2009 in der Lage sein, über die Widersprüche zu entscheiden", teilt der LBM mit.

Leo Maus will in jedem Fall weiter kämpfen. "Wir gehen nicht von unserem Ziel ab. Notfalls unterstützen wir auch den Verein gegen Fluglärm bei einer Klage, wenn die Widersprüche abgelehnt werden."

MEINUNG

Klarheit schaffen

Wieder ist langer Atem gefragt - bei Gegnern wie Befürwortern des Instrumentenflugs auf dem Bitburger Flugplatz. Seit Dezember liegen dem LBM acht Widersprüche vor, über die ein knappes halbes Jahr später noch nicht entschieden ist. Dabei sollte allen Beteiligten daran gelegen sein, dass schnell Klarheit geschaffen wird. Wenn nicht schon die wirtschaftliche Lage Investoren abschreckt, dann könnte es das fortwährende Hick-Hack sein. Je mehr Zeit sich der LBM und die Flugplatz GmbH nehmen, desto mehr spielen sie den Instrumentenflug-Gegnern in die Karten. **u.quickert@volksfreund.de**

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 22. Mai 2009

Flugplatz: Sechs Köpfe, zwei Richtungen

Klar sortiert: Während CDU, Liste Streit, FBL und FDP die Hoffnung haben, auf dem Flugplatz Bitburg durch die Umsetzung der Instrumentenflug-Genehmigung hoch qualifizierte Arbeitsplätze zu schaffen, unterstützen Grüne und SPD den Vorstoß des Vereins "Bürger gegen Nachtflug", der die Idee eines "Eifel-Energie-Zentrums" vorgestellt hat.



Bitburg. (scho) Das Konzept eines "Energie-Parks", das der Verein "Bürger gegen Nachtflug" als alternative Nutzungsmöglichkeit für den flugbetrieblichen Teil des Bitburger Flugplatz-Areals erarbeitet hat (der TV berichtete), wird von den Grünen und der SPD-Fraktion des Bitburger Stadtrats unterstützt und begrüßt.

Die übrigen Fraktionen plädieren hingegen dafür, lieber den Versuch zu unternehmen, die vorhandene flugbetriebliche Infrastruktur dafür zu nutzen, hochwertige Arbeitsplätze anzusiedeln - mit Hilfe von Unternehmen, die Flugzeuge entwickeln, warten, reparieren, umrüsten oder verschrotten.

Thomas Barkhausen, SPD: Wegen der finanziellen Belastung, des zu erwartenden Lärms und der Umweltbelastung ist die SPD gegen die fliegerische Nutzung. Deshalb unterstützen wir die Initiative der "Bürger gegen Nachtflug". Die Verwirklichung eines Energieparks wäre ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz, zur Minderung des CO₂-Ausstoßes und eine Möglichkeit, Geld zu verdienen anstatt es auszugeben. Angesichts von Klimawandel und Erdöl-Knappheit ist die Idee zukunftsweisend.

Willi Notte, Liste Streit: Selbstverständlich müssen wir langfristig die konventionelle Energieversorgung durch Wind-, Wasser- und Sonnenenergie ersetzen, aber es gibt sicherlich im nahen Umland Bitburgs Flächen, die dazu geeigneter sind als das Flugplatz-Areal mit seinem enormen Potenzial für mittelständisches Gewerbe. Unsere Idealvorstellung einer Nutzung des Areals stärkt unsere Stadt als Mittelzentrum, schont ihre Bewohner und leistet einen Beitrag für die Gesamtentwicklung Bitburgs.

Manfred Böttel, FBL: Wir brauchen keinen Flughafen mit teuren Infrastrukturen. Da die vorhandene Infrastruktur ausreicht, um einen Industrie-Flughafen einzurichten, soll die Flugplatz Bitburg GmbH die Chance erhalten, hochwertige Arbeitsplätze in Bitburg anzusiedeln, ohne die Bürger mit viel Fluglärm zu belasten. Sollte sich nach einer Anlaufphase kein Erfolg einstellen, muss man neu beraten. Hierbei könnten einzelne Projekte des Eifel-

Energie-Konzepts eine Alternative sein.

Marie-Luise Niewodniczanska, FDP: Das Flugplatzgelände erfasst eine frühere Großinvestition der Nato und US-Amerikaner in Milliardenhöhe. Wir halten es für richtig, zumindest den Versuch zu machen, diese Investitionen sinnvoll zu nutzen, nachdem die Instrumentenfluggenehmigung vorliegt. Erst jetzt ist die Chance gegeben, sich um flugaffines Gewerbe zu bemühen, um hoch qualifizierte Arbeitsplätze für unsere Region zu schaffen. Wer nicht wagt, kann nicht gewinnen.

Johannes Roß-Klein, Grüne: Die Nutzung des Flugplatz-Areals für Photovoltaik, Windenergie, Energiepflanzen sowie ein mit Holzhackschnitzeln betriebenes Blockheizkraftwerk mit Nahwärmenetz ist eine zukunftssträchtige Alternative zum Flugbetrieb. Lärm- und Umweltbeeinträchtigungen würden vermieden und knapp 12 000 Haushalte könnten mit Öko-Strom versorgt werden. Statt Dauersubventionierung ließen sich Pachteinahmen von rund 160 000 Euro jährlich erwirtschaften.

Peter Wagner, CDU: Energieparks gehören auf die grüne Wiese. Der Wert der fliegerischen Infrastruktur beträgt mehr als 100 Millionen Euro. Ihr Rückbau würde rund 40 Millionen Euro kosten. Unsere Verschuldung macht eine städtische Entwicklung des fliegerischen Areals des Flugplatzes Bitburg unmöglich. Die CDU-Fraktion setzt in den nächsten fünf Jahren auf die Trias: Firmenaquise und Arbeitsplatzbeschaffung, Entwicklung des fliegerischen Areals und die Möglichkeit zur Frachtfliegerei.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

Willkommen beim Kreis Junger Unternehmer Trier



HAUPTMENÜ

[startseite](#) [termine](#) [rückblick](#) [aktuell](#) [über uns](#) [mitglieder](#) [impressum](#)

KJU am Flughafen Bitburg

Chance für die Region Trier?



v. l. Ole Seidel, Helmut Berscheid, Lothar Phillipi

Rund 40 KJU-Mitglieder nutzten die Gelegenheit sich vor Ort von dem Wandel der ehemals militärisch genutzten Air Base Bitburg in ein modernes Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum zu überzeugen und das Konzept der fliegerischen Nutzung des Flugplatzes Bitburg kennen zu lernen.

Als Gesprächspartner standen uns der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Flughafen Bitburg GmbH, MdL Michael Billen, und der Geschäftsführer der Flughafen Bitburg GmbH und des Zweckverbandes Flughafen Bitburg, Helmut Berscheid, zur Verfügung.

Erfolgreiches 'Bitburger Modell': 160 Unternehmen - 1.600 Beschäftigte

Der Flughafen Bitburg hat sich zu einem prosperierenden Wirtschaftsstandort mit über 160 angesiedelten Unternehmen und 1.600 Beschäftigten entwickelt - darunter Industriebetriebe, verschiedene Dienstleister bis hin zum größten privaten Hotel Europas. Im Flughafenbetrieb soll Nutzern in Kürze die Möglichkeit zum Instrumentenflugbetrieb und damit neue Möglichkeiten der Vermarktung eröffnet werden. Das Konzept sieht die unmittelbare Anbindung großzügiger Gewerbeflächen an die vorhandene Infrastruktur für den Luftverkehr vor. Mit rund 20.000 Flugbewegungen wird der Flughafen bereits für den Kleinflugbetrieb rege genutzt.

Neben einem kurzen historischen Abriss des Flughafens stellte Helmut Berscheid in seinem Vortrag das „Bitburger Modell“ vor, das wegen der abgeschlossenen städtebaulichen Verträge zwischen Bund (Eigentümer), Land (Beratungs- und Förderinstanz) und Zweckverband (kommunaler Planungsträger) bundesweiten Modellcharakter habe. Die Verträge regelten die Finanzierung der Erschließungskosten und sicherten ein kooperatives Vorgehen aller am Konversionsprozess beteiligten Dienststellen.

Busrundfahrt über 500 ha großes Areal

Für Helmut Berscheid heißt Konversion in Bitburg 'Unternehmen neue Perspektiven eröffnen und passgerechte Lösungen für betriebliche Erfordernisse aufzuzeigen'. Für ihn ist der Flughafen Bitburg eine gelungene Symbiose von Regionalflughafen, Freizeitzentrum, Dienstleistungs-, Industrie- und Gewerbestandort. Dass das ca. 500 ha große Areal ein breites Spektrum an Nutzungsmöglichkeiten eröffnet und das Bitburger Modell ein erfolgreiches Konversionsprojekt geworden ist, davon konnten sich die KJU-Mitglieder bei einer Busrundfahrt überzeugen.

Vision vom Industrie-Flughafen

Bei der abschließenden Diskussion führte der Landtagsabgeordnete Michael Billen seine Vision von der Nutzung der 3.000 Meter langen Start- und Landebahn als Industrieflughafen aus. Die Bedeutung des Luftverkehrs wachse von Jahr zu Jahr und stelle in der Zukunft für die Entwicklung von Regionen einen wesentlichen Wirtschafts- und Standortvorteil dar. In der Möglichkeit, den Flughafen zur Flugzeugwartung, -überholung oder -zerlegung zu nutzen, sieht Billen eine reale Chance neue hochwertige Arbeitsplätze in der Region Trier zu schaffen. Mit einem neuen Geschäftsführer werde man ab Oktober professionell Investoren und flugaffine Unternehmen akquirieren können.

Nach der Erteilung der Instrumentenfluggenehmigung sei es wichtig, dass das Projekt politisch eine breite Unterstützung erfahre. Michael Billen bat die anwesenden KJU-Mitglieder für das Projekt - ob als Standort oder zur fliegerischen Nutzung - bei möglichen Interessenten zu werben.

Willkommen im KJU: Anna Kittelsen

Der KJU-Vorsitzende Ole Seidel bedankte sich für eine professionelle und beeindruckende Präsentation. Der KJU habe sich nun 'aus erster Hand' ein Bild machen können. Als neuen Gast hieß Ole Seidel Anna Kittelsen von der Firma Pütz Umzüge aus Sirzenich willkommen, die sich und ihre Firma kurz vorstellte.

Unsere Fotogalerie enthält 20 Bilder.



[< zurück](#)

[weiter >](#)

Weitere Informationen

Datum:

18.06.2009

DACHORGANISATIONEN



PARTNER



aus unserem Archiv vom 24. Juli 2009

Flugplatz Bitburg: Gegner drehen Warteschleifen

Von unserem Mitarbeiter Uwe Hentschel Von Dagmar Schommer

Bereits im Juni sollte über die acht eingereichten Widersprüche gegen den großen Flugbetrieb auf dem Bitburger Flugplatzes entschieden werden. Doch dazu wird es wohl erst im September kommen.



Großer Tower, große Genehmigung, große Widersprüche:
Der Flugplatz entzweit die Gemüter. TV-Foto:
Archiv/Christian Kremer

Bitburg. Dazu, ob die im Herbst 2008 erteilte Instrumentenflug-Genehmigung den Betrieb auf dem Bitburger Flugplatz überhaupt nennenswert beeinflusst, gibt es völlig gegensätzliche Meinungen. Denn die Genehmigung ist das eine, ihre kostenintensive Umsetzung das andere. Davon unabhängig haben die Gemeinden Scharbillig, Gondorf und Hüttingen Widersprüche gegen diese Genehmigung erhoben (der TV berichtete). Als Nachbarn des Flugplatzes befürchteten sie, dass sich mit dem großen Flugbetrieb, den die Instrumentenflug-Genehmigung ermöglicht, die Wohnqualität erheblich verschlechtert. Gerade in Gondorf und Scharbillig könnte die langangestrebte Realisierung der Neubaugebiete und der damit verbundene Zuwachs für die Orte blockiert werden. Auch der Verein "Bürger gegen Nachtflug" kritisiert die Folgen des Flugbetriebs. Zudem wendet er sich gegen die Ausdehnung der Schulungs- und Trainingsflüge am Wochenende.

Ursprünglich sollte über die drei Widersprüche der Gemeinden sowie fünf weitere, die von Privatpersonen eingereicht wurden, bereits Mitte Juni entschieden werden. Doch das dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) unterstellte Luftfahrtamt hinkt dem Zeitplan hinterher. "Die Entscheidung konnte wegen anderer Verfahren noch nicht erfolgen", erklärt Franz-Josef Schmidt, Leiter des Geschäftsbereichs Verkehr. Und aufgrund der Urlaubszeit werde es wohl noch bis September dauern.

Bis dahin ist dann auch der neue Geschäftsführer der Flugplatz GmbH im Amt. Der 41-jährige Günter Krahe ist derzeit noch als Marketing- und Verkaufsmanager bei der Jet Executive International Charter GmbH & Co. KG in Düsseldorf tätig und leitet ab August die Flugplatz-GmbH.

MEINUNG

Hängepartie wie gehabt

Bereits als es um die Instrumentenflug-Genehmigung ging, geriet das Verfahren zur kräftezehrenden Hängepartie. Nun bahnt sich ein ähnlicher Verschiebebahnhof von einem auf den anderen Termin bei der Entscheidung über die gegen diese Genehmigung eingereichten Widersprüche an. Keine gute Ausgangslage für den neuen Geschäftsführer, der ja schließlich Firmen nach Bitburg bewegen soll, die Landebahn und Co. für große Maschinen

nutzen. Offenbar hat das Luftfahrtamt zu viel Wichtigeres zu tun. [**d.schommer@volksfreund.de**](mailto:d.schommer@volksfreund.de)

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 17. Oktober 2009

Investor übernimmt Anteile an Flugplatz Bitburg GmbH

Ein Investor übernimmt rund 40,5 Prozent der Anteile der Flugplatz Bitburg GmbH. Das hat am Samstag Aufsichtsratsvorsitzender Michael Billen mitgeteilt. Die vertraglichen Voraussetzungen schuf ein Gesellschafterbeschluss am Freitag.

Die Projektentwicklungsgruppe will den Flugplatz Bitburg in einem mehrstufigen Konzept zum BIT-Airport entwickeln. Die Absicht der Entwicklungsgruppe unter Führung des Diplom-Ingenieurs Frank Lamparski aus Luxemburg sei es, mittelfristig die Flugplatz Bitburg GmbH komplett zu übernehmen. "Somit wurde am 16.10.2009 in der Gesellschafterversammlung der Grundstein für eine gänzliche Privatisierung gelegt unter Erhalt, Nutzung und Ausbau der vorhandenen luftfahrttechnischen Infrastruktur", teilte Billen mit.

„Damit ist die Flugplatz Bitburg GmbH auf einem sehr guten Wege, das angestrebte Ziel der Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze für die Region, auf Basis privaten Engagements, zu erreichen. In den nächsten Monaten müssen viele vertraglich Hürden genommen werden, damit im Sinne dieser Region und unter Bewahrung des öffentlichen Interesses die entscheidenden Schritte gegangen werden können“, sagte Billen.

Damit bestätigen sich TV-Informationen, **die sich bereits vor wenigen Tagen abgezeichnet hatten**. Ende 2008 waren nach der Stadt Trier auch die Kreise Trier-Saarburg, Bernkastel-Wittlich und Vulkaneifel aus der Flugplatz Bitburg GmbH ausgestiegen. Der Eifelkreis Bitburg-Prüm hatte daraufhin deren Anteile übernommen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 18. Oktober 2009

Der Flugplatz wird privat

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Wenn alles so kommt wie vorgesehen, könnte der Flugplatz Bitburg bald ganz in privater Hand sein: Ein luxemburgischer Projektentwickler kauft 40 Prozent der Anteile. Sein Ziel ist es, die Flugplatz GmbH komplett zu übernehmen und den "Bit-Airport" auszubauen.



Der Bitburger Flughafen sorgt wieder für Spannung. TV-Foto:
Archiv/Rudolf Höser

Die Flugplatz Bitburg GmbH steht tatsächlich vor einem gewaltigen Umbruch (der TV berichtete): Ein Privatinvestor, der Projektentwickler Frank Lamparski aus Luxemburg, will 40,53 Prozent der GmbH-Anteile übernehmen, um den Flugplatz in den kommenden Jahren zum "Bit-Airport" auszubauen. Die Gesellschafterversammlung hat diesem Plan nach Auskunft von dem Aufsichtsratsvorsitzenden Michael Billen am Freitag zugestimmt.

Investor plant komplette Übernahme

Bei den 40,53 Prozent handelt es sich um die Anteile der ehemaligen öffentlichen Gesellschafter, also der Kreise Trier-Saarburg (18,95 Prozent), Berncastel-Wittlich (10,97 Prozent) und Vulkaneifel (10,97 Prozent). Mittelfristiges Ziel des Diplom-Ingenieurs Lamparski ist es laut Billen, die Flugplatz Bitburg GmbH komplett zu übernehmen. Welche Pläne die Entwicklungsgruppe, an deren Kopf Lamparski steht, mit dem Flugplatz hat, will der GmbH-Chef noch nicht verraten. Darüber wolle die Gruppe "sich erst outen", wenn sie mehr als 50 Prozent der Anteile besitze. "Sein Plan ist sehr ehrgeizig, aber ich bin mir sicher, er kriegt das hin", sagt Billen. Lamparski selbst war gestern nicht zu erreichen. Bekannt ist bislang nur, dass es sich um ein "mehrstufiges Konzept" handeln soll.

Solider Auftritt frei von Hektik

"Das ist ein großer Erfolg", sagt Billen zu der aktuellen Entwicklung. Damit sei die GmbH auf einem guten Weg, das angestrebte Ziel zu erreichen: hochwertige Arbeitsplätze auf der Basis privaten Engagements. Lamparski habe er durch Zufall vor etwa zehn Monaten kennengelernt. Er sei sehr erfolgreich - unter anderem in China, wo Lamparski einige Projekte betreue. Allerdings ist darunter bislang kein Flugplatz: Der "Bit-Airport" ist der erste auf Lamparskis Liste. Überzeugt hat Billen neben dem finanziellen Hintergrund des Luxemburgers dessen "solider Auftritt und seine Art, ohne Hektik an die Sache heranzugehen".

Die ist auch gar nicht nötig, denn der nächste Schritt kommt schon bald: Ende Oktober soll der Kauf notariell beglaubigt werden. Die anderen Anteilseigner können sich derweil schon einmal mit der Frage auseinandersetzen, ob sie verkaufen wollen. Denn die wird ihnen nun zweifellos gestellt. Auch Billen & Co müssen sich nicht langweilen, denn nun gilt es, "gute Verträge" zu machen. "Die Verkehrsinfrastruktur muss öffentlich bleiben", sagt Billen. Das öffentliche Interesse müsse gewahrt werden. Viele andere werden sich unterdessen fragen, was Lamparski wohl vorhat. Und so sorgt der Flugplatz, wie schon so oft, wieder einmal für Spannung.

EXTRA

Flugplatz Bitburg GmbH

Die 2002 gegründete Flugplatz Bitburg GmbH möchte den Flugplatz zu einem Industrie- und Frachtflughafen auszubauen. Nach dem Verkauf verteilen sich die Anteile wie folgt: Frank Lamparski: 40,53 Prozent, Eifelkreis: 37,89 Prozent, Stadt Bitburg: 16,32 Prozent, Adolf Hess GmbH: 2,63 Prozent, Hermann Köppen KG: 2,63 Prozent.

MEINUNG

Hut ab, Herr Billen!



Ob man diesen Flugplatz nun gut findet oder nicht. Eines muss man seinen Machern, allen voran GmbH-Chef Michael Billen, lassen: Sie sind standfest, sie sind hartnäckig, sie sind überzeugt von ihrem Projekt, und sie kämpfen auch dann noch für dessen Erfolg, wenn alle anderen ihnen entgegenschreien: "Das wird doch sowieso nichts!"

Was gab es an Gegenwind in den vergangenen Jahren! Was gab es an Hindernissen! Das ewige Hickhack um die nicht kommen wollende Instrumentenfluggenehmigung, ein Geschäftsführer mit getürktem Dokortitel und öffentliche Gesellschafter, die den Traum von der großen Fliegerei einer nach dem anderen aufgeben. Nun hat Billen einen Investor aus dem Hut gezaubert, der die ganze GmbH übernehmen will - damit dürfte wohl niemand gerechnet haben. Ob er das Projekt zum Erfolg führt - wer weiß. Einen Schritt weiter bringt es die Flugplatz-Visionäre allemal. Zwar gibt es bessere Visionen. Dennoch: Hut ab! Bei so stürmischem Gegenwind kann nicht jeder vorwärts laufen. ***k.hammermann@volksfreund.de***

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 19. Oktober 2009

Fast zu schön, um wahr zu sein

Von Lars Oliver Ross

Es ist fast wie im Märchen: Jahrelang liegen Rollfeld und Landebahn der früheren US-Airbase Bitburg nahezu ungenutzt in der Landschaft. Trotz der mit reichlich Verzögerung eintrudelnden Instrumenten-Fluggenehmigung, mit der auf dem Flugplatz Bitburg tatsächlich richtig große Flugzeuge starten und landen dürfen, steigen die Nachbar-Landkreise, die Stadt Trier und die Kammern aus dem einst regionalen Konversionsprojekt aus. Der Flugplatz Bitburg GmbH, die mit dem ohnehin chronisch klammen Eifelkreis Bitburg-Prüm und der Stadt Bitburg als Hauptanteilseigner die fliegerische Nutzung vorantreiben soll, droht damit das Geld auszugehen. Und plötzlich taucht eine Investorengruppe auf - wie ein Prinz auf einem weißen Pferd, um den Flugplatz mit Hunderten von Millionen Euro wachzuküssen. Schon in anderthalb Jahren sollen einige Hundert, in 15 Jahren sogar Tausende von Menschen am und rund um den "Bit-Airport" in Lohn und Brot sein - und dies, ohne dass die öffentliche Hand Jahr für Jahr Millionen-Verluste ausgleichen muss. Was für eine Perspektive für die Region!

Für Jubelstürme ist es allerdings noch zu früh. Denn zum einen wirken die Summen so fantastisch, dass ein gerüttelt Maß an Skepsis durchaus angebracht ist. Zumal es bisher keinem der inzwischen knapp 40 Regionalflughäfen in Deutschland, die seit der 90er-Jahre als Konversionsprojekte auf ehemaligen Militärbasen entstanden sind, gelungen ist, erwähnenswerte Gewinne zu erwirtschaften. Die meisten dieser Airports sind Millionengräber. Viele der kleinen Flughäfen erwirtschaften nach einer Studie der Deutschen Bank aus dem Jahr 2005 nicht einmal ihre Betriebskosten. Man wird also abwarten müssen, wie viele Millionen am Ende tatsächlich in den Ausbau gesteckt werden, wenn sich das Projekt als kurz- und mittelfristig nicht rentabel erweisen sollte. Denn eines muss allen klar sein: Die Investoren werden Rendite sehen wollen, und das nicht erst in 20 Jahren. Die rein private Trägerschaft spricht allerdings dafür, dass der Bit-Airport - anders als seine von Ländern und Kommunen mehr schlecht als recht vorangetriebenen Brüder und Schwestern - durchaus irgendwann in der Gewinnzone landen kann.

Eine weiterer nicht ganz unerheblicher Schuss Wasser im Flughafen-Wein dürfte der zu erwartende Widerstand in den umliegenden Orten werden. Denn nur die erste Ausbaustufe mit Flugzeug-Werft und ein wenig Cargo entspricht noch etwa dem, was die Flugplatz GmbH bisher als Ziel definiert hatte: ein Industrieflugplatz mit relativ wenigen Starts und Landungen und entsprechend eng umgrenzter Lärmbelastung. Sollten aber die angestrebten 2,5 Millionen Passagiere und ein florierender Frachtverkehr Realität werden, wird es mit der Ruhe in vielen Dörfern der Südeifel vorbei sein. Dies ist aber ein Preis, den die Region wohl zu zahlen bereit wäre, wenn die großen und schlüssigen Pläne der Investoren aufgehen. Denn 2000 Arbeitsplätze am Flughafen und ein Mehrfaches davon im Umfeld ohne öffentliche Subventionen wären ein wirtschaftliches Pfund in einem strukturschwachen Raum, das einige Nachteile aufwiegen kann.

l.ross@volksfreund.de

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 19. Oktober 2009

Große Pläne für Flugplatz Bitburg

Mehrere Hundert Millionen Euro sollen in den kommenden Jahren in den Flugplatz Bitburg investiert werden. Frank Lamparski, neuer Gesellschafter der Flugplatz Bitburg GmbH, will die ehemalige Airbase in einen Fracht-, Werft- und Passagierflughafen verwandeln, der 2015 bis zu 2000 Menschen Arbeit bietet.

(kah) Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der Flugplatz Bitburg GmbH, hat die Pläne Frank Lamparskis als ehrgeizig bezeichnet (der TV berichtete) – und sie sind es in der Tat: Der luxemburgische Projektplaner, der nun rund 40 Prozent Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH besitzt, hat vor, die ehemalige Airbase in den kommenden Jahren so auszubauen, dass er in Größe und Struktur dem Luxemburger Flugplatz ähnelt.

40 Frachtmaschinen wöchentlich als Ziel

Er will er dafür sorgen, dass wöchentlich 40 Frachtmaschinen in Bitburg starten und landen, jährlich 2,5 Millionen Menschen von Bitburg aus ins östliche Europa fliegen und 2015 rund 2000 Menschen auf dem Flugplatz eine Arbeitsstelle haben. Die nötigen Investitionen beziffert Lamparski auf „Hunderte Millionen“. Hinter ihm stünden allerdings Investoren, die bereit wären, insgesamt 1,2 Milliarden Euro in das Projekt zu stecken. Staatliche Zuschüsse benötige er nicht.

Der Ausbau des Flugplatzes ist in vier Phasen geplant. Schon in drei Jahren soll es in Bitburg eine Flugzeugwerft und eine große Cargo-Halle geben, an der rund 40 Flugzeuge wöchentlich be- und entladen werden. Die Zahl der bis 2013 geschaffenen Arbeitsplätze schätzt der Planer auf insgesamt 800 – 200 unmittelbar auf dem Flugplatz und 600 in Unternehmen, die sich seiner Voraussage nach, in Flugplatznähe ansiedeln werden.

Passagierverkehr in fünf Jahren geplant

In fünf Jahren soll es dann mit dem Passagierflug losgehen. Lamparski will von Bitburg aus, die neuen Beitritts-Länder im Osten der Europäischen Union ansteuern. Mit diesem Angebot konkurriere man nicht mit Ryan- oder Lux-Air. Es sei eine Ergänzung. Der geplante 16.000 Quadratmeter große Terminal des „Bit-Airports“ soll maximal 2,5 Millionen Passagiere jährlich abfertigen. Im Jahr 2025 werden nach Lamparskis Schätzung 2000 Menschen auf dem Flugplatz arbeiten – diejenigen, die in den neuen Unternehmen ringsum arbeiten, noch nicht inbegriffen.



**** eli@s-Archivfoto **** **Unsichere Zukunft: Die
Flugplatz-Bitburg-GmbH droht auseinanderzubrechen.
TV-Foto: Archiv/Dagmar Schommer**

Unsichere Zukunft: Die Flugplatz-Bitburg-GmbH droht auseinanderzubrechen.

TV-Foto: Archiv/Dagmar Schommer

Foto: ("e_bit")

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 19. Oktober 2009

Großes soll kommen

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

40 Frachtflugzeuge pro Woche, 2,5 Millionen Passagiere im Jahr und 2000 Arbeitsplätze - Der frisch in die Flugplatz Bitburg GmbH eingestiegene Unternehmer Frank Lamparski hat Großes mit der ehemaligen Airbase in Bitburg vor.



Eine Boeing 747: Solche Flugzeuge sollen schon bald regelmäßig in Bitburg landen. Foto: iStock

Bitburg. Ein neuer Gesellschafter ist in die Flugplatz Bitburg GmbH eingestiegen, und er hat ehrgeizige Pläne. Der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski will mithilfe einer Investorengruppe mehrere Hundert Millionen Euro investieren, um den Bitburger Flugplatz in den kommenden 15 Jahren so auszubauen, dass er, was Größe, Struktur und Arbeitsplätze angeht, dem Luxemburger Flughafen Findel ähnelt. Lamparskis Pläne gliedern sich in vier Phasen:

Phase 1, 18 Monate: Als Erstes will die aus mehreren Unternehmen bestehende Entwicklungsgruppe, an deren Kopf der Diplom-Ingenieur Frank Lamparski steht, dafür sorgen, dass die Infrastruktur stimmt. Sie wollen das Rollfeld und die Taxiways auf Schwachstellen untersuchen und ausbessern. Ein weiterer wichtiger Schritt soll die Umsetzung des Instrumentenlandesystems sein - als Voraussetzung dafür, dass große Maschinen starten und landen können. Zudem laufen Gespräche mit einem Flugzeughersteller, der laut Lamparski großes Interesse hat, sich in Bitburg anzusiedeln. Dessen Flugzeugwerkstatt soll später auch für die in Bitburg landenden Cargo- und Passagierflugzeuge da sein.

Phase 2, drei Jahre: In der zweiten Phase soll im Shelterbereich B hinter dem Tower eine 11 000 Quadratmeter große Cargo-Halle entstehen, an der vier Boeing 747 gleichzeitig be- oder entladen werden können. Lamparski beruft sich auf Studien, denen zufolge sich der Flugverkehr bis 2020 verdoppeln wird. Jener aus dem asiatischen Pazifikraum, aus Indien, Russland oder Brasilien sogar verdreifachen. Gerade diesen Raum hat der Planer im Blick. Insbesondere in China gebe es einen riesigen Bedarf für europäische und deutsche Produkte. Lamparski, der auch ein Projektentwicklungsbüro in China betreibt, sagt, er habe bereits Kontakt mit vier asiatischen Cargo-Airlines aufgenommen, die alle Interesse hätten, Bitburg als Umschlagplatz zu nutzen. Er rechnet damit, dass in drei Jahren 40 Frachtflugzeuge pro Woche in Bitburg starten und landen.

Dadurch werde es jedoch zu keiner großen **Lärmbelastigung** kommen, sagt der Planer.

Phase 3, fünf Jahre: Bis 2015 will Lamparski den Bitburger Flugplatz zu einem Passagierflughafen ausbauen, der mit kleinen Maschinen hauptsächlich neue EU-Länder im Osten anfliegt. Er geht davon aus, dass in fünf Jahren Bedarf für solche Flüge besteht. Der geplante Terminal soll 16 000 Quadratmeter groß sein und maximal 2,5 Millionen Passagiere im Jahr abfertigen. Auch hier gebe es bereits Kontakte.

Phase 4, 15 Jahre: In der letzten Phase soll der Flughafen an die Schiene angeschlossen werden, um Waren günstiger als mit dem LKW weitertransportieren zu können. Läuft das Cargo-Geschäft gut, könnte zudem eine zweite, gleichgroße Cargo-Halle gebaut werden. "Nach 15 Jahren soll der Ausbau perfekt sein", sagt Lamparski. Dann habe der Flughafen das Maximum an Verkehr erreicht.

Arbeitsplätze: "Wir gehen davon aus, dass in den ersten drei Jahren 200 Arbeitsplätze auf dem Flugplatz entstehen und 600 in Firmen, die sich ringsum ansiedeln", sagt der Projektplaner. Nach 15 Jahren soll der "Bit-Airport" 2000 Menschen Arbeit bieten.

Investitionen: Mehrere Hundert Millionen Euro sollen in den kommenden 15 Jahren investiert werden. Durch die Krise gebe es viel freies Kapital, sagt Lamparski. Diejenigen, die in das Flugplatzprojekt investieren wollen, hätten insgesamt sogar 1,2 Milliarden Euro zur Verfügung. Öffentliche Mittel seien nicht nötig.

Die Projektplaner: Der 44-jährige Diplom-Ingenieur Frank Lamparski betreibt unter seinem Namen in Luxemburg und China Projektplanungsbüros. Zudem arbeitet er beim luxemburgischen Ingenieur-Büro "Stintec", das im Auftrag von Staat und Industrie große Straßenbau- und Landerschließungsprojekte leitet. Diese Unternehmen beteiligen sich an dem Flugplatz-Projekt ebenso wie das luxemburgische Architekturbüro Ballini Pitt & Partners, das sich um die Flughafengestaltung kümmert. Die Planung läuft bereits seit einem halben Jahr.

Du bist hier: [Home](#) > [Nachrichten](#) > [Regional](#) > [Unternehmer will Flugplatz Bitburg übernehmen](#)

Unternehmer will Flugplatz Bitburg übernehmen

19. Oktober 2009, 12:15 · Redaktion

Der Flugplatz Bitburg geht in private Hände über: Der Luxemburger Unternehmer Frank Lamparski will den Airport bis Mitte 2010 komplett übernehmen. Die ersten 40,53 Prozent werde er zum 1. November erwerben, sagte der Leiter eines internationalen Ingenieur-Planungsbüros im luxemburgischen Mamer. Schrittweise soll der Eifel-Flugplatz nach seinen Plänen zum Cargo- und Regionalflughafen ausgebaut werden. In drei Jahren werde der «Cargo-Flughafen» stehen. In fünf Jahren sollen Passagierflüge vor allem in osteuropäische Länder angeboten werden.

dpa/rs

[Regional](#)



SCHLAGZEILEN

- [Golfstaaten wollen Reformen in Syrien – Adonis für Assads Abgang](#)
- [Unwetter setzt Museum in Colmar unter Wasser](#)
- [Hubschrauberabschuss – 31 US-Soldaten sterben in Afghanistan](#)

LETZTE KOMMENTARE

- Klaus Herberscheidt bei [Meinungsumfrage in Belgien über Einwanderung](#)
- Angela Kerstges bei [Meinungsumfrage in Belgien über Einwanderung](#)
- Manuel Dejonghe bei [Geistig Verwirrter hatte drei Waffen – Eingewiesen](#)
- Nicole Schneider bei [Brüssel: In Belgien droht Mücken- und Wespeninvasion](#)
- Backmeier, Gerhard bei [Streik bei Transportunternehmen Rogister Welkenraedt](#)

aus unserem Archiv vom 20. Oktober 2009

Expertenmeinung zum Flugplatz Bitburg

In den Ohren von Manfred Stephan, dem langjährigen Marketingleiter des Flugplatzes Saarbrücken, klingt das Bitburger Projekt gut. Nur die Ausrichtung des Passagierflugs Richtung Osten hält er für unrealistisch.



Wird gerne gefragt, wenn es um Flugplätze geht: Manfred Stephan. Foto: privat

Bitburg/Saarbrücken. Manfred Stephan findet das Bitburger Flugplatzprojekt interessant. So interessant sogar, dass er sich vorstellen könnte, daran mitzuwirken. Zehn Jahre lang war der Diplom-Betriebswirt Marketingleiter des Flugplatzes Saarbrücken. Nun sucht er eine neue Aufgabe und sagt: "Das klingt doch gut!"

Doch der Reihe nach: Werftflughafen, Frachtflughafen, Passagierflughafen - all das soll der Bit-Airport sein. Was hält der Fachmann davon?

Eine Werft, wie sie in Bitburg geplant ist, gehöre zur Grundausrüstung eines Flugplatzes, sagt Stephan. Denn Flugzeuge müssten ja vor Ort repariert werden können.

"Und Cargo bringt Geld." Wenn man das irgendwie machen könne, solle man das unbedingt tun, sagt Stephan. Die Bedingungen hierfür sind in Bitburg seiner Ansicht nach gut - deutlich besser jedenfalls als in Zweibrücken, wo es keine Bahnanbindung gibt. Bitburg hat eine - zumindest theoretisch - und liegt zudem nahe an einer Autobahn. Der Nachteil daran: "Frachtbetrieb ist ein Betrieb, der nachts läuft."

Und der Passagierflug? Auch wenn er das für Bitburg generell sinnvoll findet, begegnet Stephan dem Geplanten mit Skepsis. "Wenn man einen Terminal für 2,5 Millionen Passagiere baut, dann müssen die von überall herkommen und überall hinfliegen." Also nicht nur nach Osteuropa, sondern auch nach Mallorca, Paris, Rom & Co. Man müsse in die Breite gehen. Er vermutet, dass das Ganze zunächst so präsentiert wird, damit der geplante Flugplatz Bitburg nicht als ganz so starke Konkurrenz zu Hahn, Luxemburg oder Saarbrücken gesehen wird. So oder so müsse der Standort erst einmal bekannt werden.

aus unserem Archiv vom 20. Oktober 2009

Luftnummer oder Goldgrube?

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Für die einen ist er eine Goldgrube, für die anderen ein Grund zu klagen, und fast allen fällt es noch schwer, wirklich daran zu glauben: Die Meinungen zur geplanten Entwicklung des Flugplatzes Bitburg (der TV berichtete) gehen stark auseinander.



Platz frei für die Großflugzeuge: 40 Frachtflugzeuge wöchentlich will Investor Frank Lamparski auf dem Bitburger Flugplatz landen lassen. Foto: iStock

Die Neuigkeiten vom Flugplatz Bitburg sind in der Region wie eine Bombe eingeschlagen. Auch wenn die Meinungen zu den Plänen, die der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski mit der ehemaligen Airbase hat, stark auseinander gehen - Staunen dürften sie bei den meisten ausgelöst haben: Lamparski will Hunderte Millionen investieren, um den Flugplatz in den kommenden Jahren zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen auszubauen, an dem schon 2013 rund 40 Frachtmaschinen wöchentlich be- und entladen werden. Ab 2015 sollen Menschen von Bitburg aus auch in den Urlaub oder zu Geschäftsreisen Richtung Osteuropa aufbrechen können. Für bis zu 2,5 Millionen Menschen jährlich soll der Terminal des "Bit-Airports" ausgelegt sein, der, so die Schätzung Lamparskis, 2025 rund 2000 Menschen eine Arbeit bieten wird. Und das angeblich ganz ohne, dass der Staat auch nur einen müden Cent investieren müsste. Der TV hat sich umgehört, was die Orts-Chefs der näheren Umgebung davon halten.

Klaus Proost, Röhl: "Ich bin zu der Sache positiv eingestellt. Meine Hoffnung ist, dass es tatsächlich so kommt und dass es neue Arbeitsplätze gibt. Das ist für unsere Region etwas Gutes. Eine große Lärmbelästigung befürchte ich nicht - schlimmer als der Auto-Motorenlärm am Wochenende kann es nicht werden. Man darf auf jeden Fall nicht direkt sagen: Das wird nichts."

Otto Kranz, Scharfbillig: "Wir lehnen jede fliegerische Nutzung ab. Diese Pläne sind nichts als Träumerei. Wo will der Investor 2,5 Millionen Passagiere hernehmen? Und warum sollten die alle in osteuropäische Staaten fliegen wollen? Von Passagierflug war außerdem vorher nie die Rede. Wir hatten hier 40 Jahre lang Lärmschutzzone 1. Das reicht!"

Hermann Schilz, Sülm: "Wenn das so kommen würde, dann wäre das sehr positiv. Aber ich bin noch sehr vorsichtig mit der Euphorie. 1,2 Milliarden Investitionen ohne öffentliche Zuschüsse - das wäre eine Goldgrube. Wenn so 2000 Arbeitsplätze entstünden, wäre das immens! Und der Lärm: Sülm liegt so weit abseits, dass wir auch nicht mehr zu befürchten hätten als durch Spangdahlem."

Leo Maus, Hüttingen: "Von diesen Plänen halte ich gar nichts. Das ist eine Luftnummer: 2,5 Millionen Passagiere und 2000 Arbeitsplätze. Wo sollen die denn herkommen? Und Exporte nach China: In zehn Jahren sind die so weit, dann produzieren die ihre Maschinen selbst. Eine Luftnummer! Aber wir werden dennoch dagegen angehen und vermutlich mit dem Verein ‚Bürger gegen Nachtflug‘ gegen die Instrumentenfluggenehmigung klagen. Wir hatten 40 Jahre Lärm. Das reicht!"

Willi Niederprüm, Niederstedem: "Ansich sehe ich das sehr positiv. Wir brauchen hier unbedingt Arbeitsplätze. Es ist ein Lichtblick, dass da noch etwas kommt! Es wäre sehr schlecht, den Flugplatz und diese Chance nicht zu nutzen."

Michael Ringelstein, erster Beigeordneter der Stadt Bitburg, die mit 16,32 Prozent an der Flugplatz Bitburg GmbH beteiligt ist: "Wie es nun weitergeht, werden wir in den Gremien diskutieren müssen. Wir müssen uns das Konzept genau anschauen und dann entscheiden, ob die Stadt ihre Anteile verkauft. Ich hoffe, dass das bald passiert, denn der Zeitplan der Investoren ist eng gestrickt."

Otmar Kaufmann, Gondorf: "Es ist schön, dass ein privater Investor gefunden wurde und der Flugplatz nicht von öffentlichen Trägern finanziert werden muss. Ich bin aber mal gespannt, wie sich das entwickelt. Es sind schon so viele Enten da oben gelandet. Für Gondorf hoffen wir natürlich, dass die fliegerische Nutzung, insbesondere nachts, eingeschränkt wird."

Peter Endres, Oberstedem: "Was die Arbeitsplätze angeht, wäre das für unsere Region sehr positiv. Was den Fluglärm angeht, wäre das für unsere Gemeinde bedenklich. Aber um die Arbeitsplätze zu bekommen, müsste man das in Kauf nehmen."

Mehr zum Thema auf **Seite 10**.

Meinung

Jetzt wird es ernst

Die Rede von der Industriewerft, die hoch qualifizierte Arbeitsplätze bringt, aber nur zwei, drei kleine Starts und Landungen pro Woche zählt und dabei aber wirtschaftlich erfolgreich ist, war wie eine Beruhigungsspiel im Tauziehen um die Entwicklung des Bitburger Flugplatzes. Seit Frank Lamparski seine Projektskizze zum "Bit-Airport" vorgelegt hat, sollte klar sein, dass der Traum vom erfolgreichen, aber lautlosen Flugplatz endgültig ausgeträumt ist. Damit in Zukunft nicht einzig und allein die wirtschaftlichen Interessen des neuen Großanteilseigners entscheiden, sollten sich die öffentlichen Gesellschafter nicht ganz aus der Flugplatz GmbH stehlen. Für Kreis und Stadt gilt es, sich Mitspracherechte dauerhaft zu sichern. d.schommer@volksfreund.de

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 20. Oktober 2009

Paukenschlag zum Einstand

Mit Vorliegen der Instrumentenflug-Genehmigung wollte die Flugplatz Bitburg GmbH ihre Führung professionalisieren. Als neuer Geschäftsführer sitzt Günter Krahé am Steuer der GmbH, die sich über den neuen Anteilseigner Frank Lamparski freut.



Günter Krahé. Foto: privat

Bitburg. (scho) Der Luxemburger Unternehmer Frank Lamparski will in eineinhalb Jahren bereits den ersten Flugzeughersteller in Bitburg ansiedeln. Pläne, die auf Gegenliebe beim GmbH-Geschäftsführer Günter Krahé stoßen, der im TV Position bezieht:

Sie sind kaum an Bord der Flugplatz GmbH, und schon kann die Gesellschaft einen neuen Anteilseigner und Großinvestor vorweisen. Ein Glücksfall?

Günter Krahé: Das von Herrn Lamparski und seiner Gruppe vorgestellte Konzept kann ein Glücksfall für die gesamte Region, weit über Bitburg hinaus, werden. Doch Glück haben nur die Tüchtigen. In diesem Falle waren es mein Vorgänger Helmut Berscheid, Aufsichtsratsvorsitzender Michael Billen und Norbert Kraff von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, die diesen Kontakt aufgebaut haben. Zu dem Zeitpunkt, als die Pläne der Entwicklergruppe um Frank Lamparski der Flugplatz GmbH vorgestellt wurden, saß ich bereits mit im Boot.

Was halten Sie von den Plänen?

Günter Krahé: Das Konzept der Entwicklergruppe wirkt auf mich stringent und basiert auf den hervorragenden Geschäftskontakten des Herrn Lamparski. Das Flächennutzungskonzept bestätigt den von der Bitburger Firma Isu im Auftrag des Zweckverbands Flugplatz Bitburg vor einigen Jahren erarbeiteten und mehrfach fortgeschriebenen Masterplans für das Flugplatzgelände. Hier wurde richtig geplant und nichts verbaut, um auch ein solch großes Konzept für die Zukunft umsetzen zu können. Herr Lamparski belegt die Ernsthaftigkeit seiner Interessen mit der Übernahme der seit Anfang des Jahres unbelegten Anteile an der Flugplatz GmbH.

Aber anders als Sie setzt er auch auf Passagierflug - ein Irrweg?

Günter Krahé: Auch Herr Lamparski setzt in den ersten Schritten auf Cargo- und Werftverkehre, um den "Bit-Airport" ins Rollen zu bringen. Insofern ist dies in keiner Form widersprüchlich zu den bisherigen Ansätzen,

sondern vielmehr eine Bestätigung für sie. Nur mit den internationalen Kontakten des Herrn Lamparski und den wirtschaftlichen Möglichkeiten seiner Projektgruppe ist ein solches Passagierflugkonzept umsetzbar. Die angedachten Verbindungen mit Osteuropa sind sicher eine noch nicht ausreichend bediente Nische im aktuellen europäischen Streckennetz. **ZUR PERSON Günter Krahé (41 Jahre)** ist seit August 2009 Geschäftsführer der Flugplatz Bitburg GmbH. Zuvor war er Marketing- und Verkaufsmanager bei der Jet Executive International Charter GmbH & Co KG in Düsseldorf. (*scho*)

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 20. Oktober 2009

"Unsere Vision wird Realität"

Von unserer Redakteurin Dagmar Schommer

Aufwind nach Gegenwind: Einfach war es für Axel Simon und Michael Billen nicht immer, sich für die Entwicklung des Bitburger Flugplatzes zum Industrie- und Frachtflughafen starkzumachen. Aber aufgegeben haben die beiden Vorkämpfer nie. Zu wichtig ist ihnen das Anliegen, die vorhandene Infrastruktur zu nutzen, um Arbeitsplätze in der Eifel zu schaffen.



Großflugzeuge statt Kleinflieger: Der Bitburger Flugplatz soll zum Industrie- und Frachtflughafen wachsen. TV-Foto: Archiv/Rudolf Höser

Hunderte Millionen Euro will Frank Lamparski in den nächsten Jahren in den Flugplatz investieren, um ihn zum Industrie- und Frachtflughafen auszubauen - Personenflug inklusive, der "Bit-Airport". Mit rund 40 Prozent ist der Luxemburger Unternehmer in die Flugplatz GmbH eingestiegen - und er will noch erhöhen. "Das ist die Grundsteinlegung zur Privatisierung des Flugplatzes", sagt Michael Billen, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flugplatz GmbH. Er ist von den neuen Pläne natürlich nicht überrascht. Das Ganze ist von langer Hand vorbereitet. Kurz nachdem die Instrumentenflug-Genehmigung Ende 2008 auf dem Tisch lag, kam der Kontakt zu Lamparski zustande. "Seine Pläne sind ehrgeizig. Aber ich halte sie für umsetzbar und auch für wirtschaftlich darstellbar", sagt Billen, der in Sachen Flugplatz schon viel Schelte hat einstecken müssen: "Zumindest kann uns nun keiner mehr Steuergeld-Verschwendung vorwerfen."

Billen musste oft den Rücken breit machen. Wie auch Axel Simon, Sprecher Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Bitburg (EBFB) mbH. "Damit geht unsere Vision in die Realisierungsphase über", sagt Simon und erinnert an 1994, als die EBFB gegründet wurde. Damals haben sich die Bitburger Brauerei, die Bauunternehmungen Reichle-Bau Gerolstein und Bader Bitburg sowie der Flugsportverein Bitburg zusammengetan, um dem Flugplatz nach dem Abzug der Amerikaner eine Perspektive zu geben. "Als Unternehmer haben wir uns gefragt, was passiert, wenn mit den Amerikanern Kaufkraft und Arbeitsplätze verloren gehen, und wir hatten die Idee, die flugbetriebliche Infrastruktur zu nutzen. Die Amerikaner haben das ja in einem Top-Zustand übergeben", erinnert sich Simon. "Wir wollten von Anfang an eine Alternative zu Findel entwickeln, weil absehbar war, dass der Luxemburger Flughafen irgendwann an seine Kapazitätsgrenze stößt", sagt Simon. Dass Lamparski auch auf Personenflug - insbesondere Richtung Osteuropa - baut, findet Simon gut: "Die Geschäftsbeziehungen zu Osteuropa werden immer enger."

aus unserem Archiv vom 20. Oktober 2009

"Wohl kaum realistisch"

Auch im Internet schlagen die neuen Pläne für den Flugplatz Bitburg hohe Wellen. Bei den Kommentatoren auf volksfreund.de überwiegt die Skepsis, doch es finden sich auch Fürsprecher für den "Bit-Airport".

Bitburg. (neb) Letzte Chance, Zweifel an der angestrebten Passagierzahl oder der notwendigen Infrastruktur - sehr differenziert kommentieren die Internetnutzer die neue Entwicklung auf dem Bitburger Flugplatz. Hier Auszüge aus den zahlreichen Kommentaren, die vollständig auf volksfreund.de zu lesen sind:

"Ein gesundes Maß an Skepsis ist wohl nötig bei diesem plötzlich aus dem Nichts auftauchenden Investor. ... Vielleicht sieht das Szenario in 15 Jahren so aus, dass die Autostadt Bitburg ihre Fahrzeuge nicht mehr per LKW angeliefert bekommt, sondern alles aus den dicken Bäuchen von Transportflugzeugen rollt, nachdem die Autos im fernen Osten, Osteuropa oder Südamerika hergestellt wurden? Vielleicht geht aber auch dem Investor nach zwei Jahren die (heiße) Luft aus ..."

"Das Flugplatzprojekt stand praktisch vor dem Aus. Jetzt kommt ein Investor mit einem Plan, der vor lauter Superlativen strotzt und alle Gutachten zum Betrieb und der Wettbewerbsfähigkeit des Flugplatzes Bitburg Lügen straft. Das Konversionsprojekt Flugplatz Bitburg hatte Modellcharakter in Rheinland-Pfalz. Setzen wir jetzt 15 Jahre auf einen Plan, der sich schlussendlich als Flop erweisen würde, dann haben wir sämtliche Chancen verspielt. ..."

"Wo soll die ganze Fracht herkommen, die dort umgeschlagen werden soll? Weder haben wir so viele Abnehmer noch haben wir Produzenten, die Luxemburg/Metz/Hahn/Zweibrücken/Saarbrücken und Bitburg auslasten könnten. ... Aber gut, wenn es sich um privates Geld handelt, dann macht mal schön. ... Wäre toll, wenn Arbeitsplätze geschaffen (und nicht bloß umverteilt) werden. ..."

"... Macht man sich Gedanken um die allgemeine Situation europäischer Flughäfen und deren Finanzierung, dürfte man schnell zu dem Schluss kommen, dass das, was der Investor verspricht, wohl kaum realistisch erscheint. Andererseits dürfte auch klar sein, dass das Projekt Flughafen Bitburg wohl nur noch diese eine Chance hat - wenn überhaupt. ..."

"Ich freue mich über die eingesetzte Entwicklung und bin jedermann, besonders MdL Billen, dankbar, die Ohren bisher steif gehalten zu haben. Nur dadurch kam es überhaupt zu den aktuellen Kontakten und Vertragsabschlüssen. ..."

"Steigen die Energiekosten im Zeitraum bis 2025, dann braucht keiner so einen Flugplatz auf der grünen Wiese. ... Und zudem hätte ein Flugplatz Bitburg auch keinerlei ÖPNV-Anschluss an die Ballungsgebiete der Umgebung. ... Wie will man denn auf diese optimistische Zahl von Passagieren kommen? ... Reparaturwerten für Flugzeuge ist ja möglicherweise eine gute Idee. ... Aber noch ein Verkehrsflugplatz, der mit solchen optimistischen Zahlen plant? ..."

"Mit extensiver fliegerischer Nutzung vergrault Herr Billen andere Nutzer im Freizeit-, Sport- oder Hotelbereich. Die ziehen dann in Zukunft ab. ... Diese optimistische Berechnung von neuen Arbeitsplätzen kann also genauso gut ein Nullsummenspiel werden. ... Die Infrastruktur des Gewerbeparks ist gut. Hoffentlich wird sie mit solchen Projekten

nicht verschwendet. Viele andere Gewerbebezüge passen besser in die Eifel."

"Endlich passiert was ... auf dem Flugplatz. Die Infrastruktur ist einfach zu genial, um sie brachliegen zu lassen. Ich wünsche Herrn Lamparski viel Glück und Erfolg beim Gelingen seiner ehrgeizigen Ziele. Michael Billen jedenfalls scheint ein glückliches Händchen gehabt zu haben ..."

"Ich hab' mal eine Bitte an den lieben Herrn. Da Sie anscheinend Geld zu verschenken haben, wir hätten in Oberbettingen dringend ein Gemeindehaus, ein neues FFW-Gerätehaus und eine neue Umkleide für den Sportplatz ... nötig. Uns würden auch circa 500 000 Euro reichen ... Unser Bürgermeister Meyer würde sich über Ihren Anruf sicherlich freuen."

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 21. Oktober 2009

Wohin mit den Anteilen?

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Dem Kreis Bitburg-Prüm gehören nach wie vor 37,89 Prozent der Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH. Nun fragt sich: Was soll damit passieren? Verkaufen und ein finanzielles Risiko loswerden? Behalten und sich Einfluss sichern? Die Fraktionssprecher des Kreistags sind sich alles andere als einig.



Wolfgang Ferner

Bitburg/Prüm. Verkaufen oder nicht verkaufen und wenn ja, wie viel - das wird die große Frage sein, die sich der Kreistag Bitburg-Prüm in den kommenden Monaten stellen muss. Will der Kreis seine Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH dem neuen Gesellschafter Frank Lamparski aus Luxemburg (der TV berichtete) überlassen? Oder will er sich über diese Anteile ein Mitspracherecht bei der weiteren Entwicklung des "Bit-Airports" zum Werft-, Fracht- und Passagierflughafen sichern? Der Projektentwickler Lamparski hatte vor kurzem angekündigt, den Flugplatz mit der Hilfe von Investoren so ausbauen zu wollen, dass schon in wenigen Jahren dort 40 Transportflugzeuge wöchentlich landen und bis zu 2,5 Millionen Passagiere jährlich Richtung Osteuropa fliegen. Der TV hat nachgehört, welche Position die Kreistags-Fraktionen zu alledem beziehen. Die Meinungen gehen stark auseinander:

Patrick Schnieder, CDU: "Es ist erfreulich, dass ein privater Investor da ist und die öffentliche Hand nicht alleine für den Flugplatz geradestehen muss. Aber es ist zu früh, Genaueres zu sagen: Man muss erstmal das Konzept kennen und den Menschen kennen. Und der Verkauf der Anteile: Das war ja immer unser Ziel - den Flugplatz in private Hände zu geben und den Kreis aus der Verantwortung zu ziehen. Über die Details, wie man das vertraglich regelt, werden wir intensiv beraten müssen."

Rudolf Rinnen, FWG: "Die FWG hat das Flughafenprojekt stets unterstützt. Wir begrüßen die Entwicklung und freuen uns, dass es gelungen ist, private Investoren zu finden. Was die Übernahme der Anteile betrifft: Wir wollten immer Private, die bereit sind, das finanzielle Risiko zu tragen. Der Investor kann sich, wie er sagt, vorstellen, dass die öffentliche Seite einen Aufsichtsratsposten bekommt, um mitentscheiden zu können - auch, wenn die Anteile komplett in privater Hand sind. Wir wollen das Ganze privatisieren, sobald wie möglich und so weit wie zulässig. Was weiter wird, bleibt der wirtschaftlichen Entwicklung überlassen. Die FWG will sich keiner Entwicklung verschließen. Aber über die Verträge wird noch viel zu diskutieren sein."

Bernd Spindler, SPD: "Wir haben kein Problem damit, dass die freien Anteile der anderen Kreise verkauft werden. Es war ja immer das Ziel, am Flugplatz mehr privates Engagement zu haben. Aber wir müssen intensiv darüber reden, ob wir auch die Anteile des Eifelkreises verkaufen sollten. Der Kreis und die Kommunen dürfen sich nicht ihrer Gestaltungsmöglichkeit berauben. Auch was die Infrastruktur angeht, gibt es einiges zu besprechen: Wenn der Flugplatz so kommen soll, müsste auch die B 51 verändert werden. Wir sollten am Montag öffentlich über den Flugplatz diskutieren."

Ulrike Höfken, Die Grünen: "Jetzt wird in den Modellbaukasten gegriffen und - hupps ist "Bit-Air" so groß wie Airport Luxemburg-Findel! Zweifel sind erlaubt an der Seriosität einer solchen Planung. Sollte in fünf Jahren die Passagier- und Fracht-Fliegerei tatsächlich stattfinden, drohen Lärm, Umweltbelastung und Verkehr zulasten vieler. Die Grünen sind nach wie vor gegen eine fliegerische Nutzung. Andere gute Konzepte wie die Nutzung erneuerbarer Energien auf dem Gelände sollten nicht behindert werden. Für uns ist nicht ausgemacht, dass wir die Anteile verkaufen: Wir müssen Einfluss nehmen können. Die Aussprache zum Thema sollte im Kreistag öffentlich sein - und man sollte Herrn Lamparski dazu einladen."

Marie-Luise Niewodniczanska, FDP: "Ich war angenehm überrascht, als ich die Zeitung aufgeschlagen habe. Es wäre schön, wenn es so käme. Aber ich habe Angst, dass es auf etwas Ähnliches hinausläuft wie beim Nürburgring - plötzlich waren es Luftnummern, auf die das Land hereingefallen ist. Wir müssen natürlich überprüfen, ob der finanzielle Hintergrund des Investors tatsächlich so gut ist und ob er seriös ist. Wenn das so wäre, würde ich dahinterstehen und wäre für einen Verkauf der Anteile. Je weniger sich der Staat einmisch, desto einfacher wird es. Und das alles ohne staatliche Förderung. Seltsam. Das wäre zu schön, um wahr zu sein."

Wolfgang Ferner, Die Linke: "Die Zeiten, in denen ich an Märchen geglaubt habe, sind vorbei: Ein Fracht- und Passagierflughafen, der den Gemeinden keinen Lärm bringt - das ist nicht seriös. Wir sollten in Rheinland-Pfalz genug haben von Leuten mit Investoren, die sie nicht nennen. Ich glaube eher, dass das ein Fall ist, mit dem ich mich irgendwann auf beruflicher Ebene beschäftigen werde. Dass die freien Anteile verkauft werden, können wir nicht verhindern. Aber der Kreis sollte seine Anteile behalten, um weiterhin Einfluss zu haben."

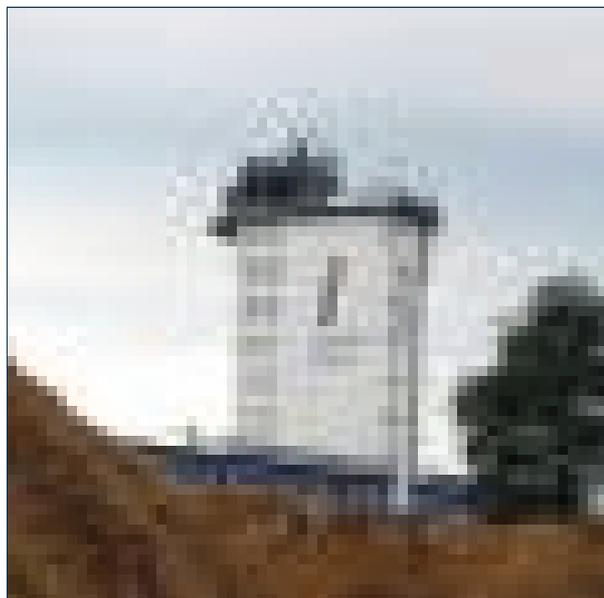
Noch steht das Thema Flugplatz Bitburg auf der Tagesordnung des Kreistags am kommenden Montag im nichtöffentlichen Teil. Die Grünen haben allerdings beantragt, das Thema öffentlich zu diskutieren. **Extra Instrumentenfluggenehmigung:** Etwa ein Jahr ist es her, dass die lang erwartete Instrumentenfluggenehmigung für den Flugplatz Bitburg erteilt wurde - die Grundvoraussetzung dafür, dass überhaupt große Flugzeuge in Bitburg starten und landen können. Die Gegenwehr derjenigen, die Lärm befürchten, ließ nicht lange auf sich warten: Die drei Gemeinden Scharfbillig, Gondorf und Hüttingen und fünf Privatpersonen legten Widerspruch ein - und sie warten nach wie vor auf eine Entscheidung, die eigentlich im Juni hätte fallen sollen. "Die Widersprüche gegen die Änderung der Betriebsgenehmigung des Verkehrslandeplatzes Bitburg sind zurzeit noch in der Bearbeitung", sagt Sabine Cibura, Pressesprecherin des Landesbetriebs Mobilität, bei dem auch der Luftverkehr angesiedelt ist. Mit einer Entscheidung sei in den kommenden Wochen zu rechnen. (kah)

aus unserem Archiv vom 23. Oktober 2009

Flugplatz: Hoffnung und Zweifel

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Die Hoffnung auf Arbeitsplätze - sie schwebt in vielen Gesprächen mit, die sich derzeit um die Ausbaupläne für den Flugplatz Bitburg drehen (der TV berichtete) - aber auch die Angst vor Lärm und die Frage, wie seriös das Ganze ist. Der TV hat sich in der Bitburger Fußgängerzone umgehört.



Hoch hinaus will ein luxemburgischer Investor mit dem Bitburger Flugplatz. TV-Foto: Patrick Wiermer

Bitburg. Ein luxemburgischer Investor plant, den Flugplatz Bitburg zum "Bit-Airport" auszubauen - einem veritablen Flughafen, auf dem schon in wenigen Jahren 40 Frachtmaschinen wöchentlich landen und bis zu 2,5 Millionen Passagiere pro Jahr Flieger Richtung Osteuropa besteigen sollen. Hunderte Millionen will der Projektplaner Frank Lamparski investieren. Hinter ihm stünden, so sagt er, Investoren, die für dieses Projekt summa summarum sogar 1,2 Milliarden Euro ausgeben könnten.

2025 soll jeder zehnte Mensch in der Region am Bit-Airport arbeiten - 2000 unmittelbar auf dem Flugplatz und die anderen in neuen Unternehmen ringsum. Der TV hat sich in der Bitburger Fußgängerzone umgehört, was "ganz normale Eifeler" von diesen hochfliegenden Plänen halten.

Margarethe Bräunling, Bitburg: Ich wohne seit 2001 in Bitburg und stehe dem Ganzen positiv gegenüber. Arbeitsplätze zu schaffen ist immer gut, der Lärm, der dadurch entstehen könnte, ist natürlich weniger gut.

Brunhilde Schütt, Bitburg: Ich finde das Projekt grundsätzlich gut, aber ich traue dem Vorhaben noch nicht. Ich stell mir die Frage, warum der Investor ausgerechnet in Bitburg Geld stecken will. Aber es ist natürlich gut für Bitburg und Umgebung. Nicht nur Passagierflüge in den Osten, sondern auch innerhalb Deutschlands wären gut.

Werner Günzel, Bitburg: Dass es mehr Arbeitsplätze geben soll, ist zu befürworten, aber ich bin um den Lärm besorgt. Wer weiß, wie es mit der Nachtruhe beim Frachtverkehr aussieht.

Jörg Sumann, Bitburg: Der Flugplatz ist zu befürworten, und wenn es um die Wirtschaft geht, ist der Lärm in Kauf zu nehmen. Die Häuser sind heute so lärmgeschützt mit Doppelverglasung und so weiter.

Timo Tautges, Bleialf: Die Lärmbelästigung stört mich in Bleialf nicht, aber ich habe Verständnis, wenn andere Leute das nicht so gut finden. Grundsätzlich finde ich den Plan gut, vor allem den Passagierflug.

Gunther Schmalz, Bitburg: Es ist eine gute Sache, aber ob sie zum Erfolg geführt werden kann, hängt von vielen Faktoren ab: Straßen, Frequenz und welche Geschäfte sich ansiedeln.

Sascha Singh, Hüttingen: Eine super Idee, nach langen Gesprächen passiert endlich was in Bitburg. Der Flugplatz belebt Bitburg auch weiterhin, und Arbeitsplätze zu schaffen ist immer gut.

Denise Lamberty, Rittersdorf: Endlich gibt es was wirtschaftlich Positives. Die Lärmbelästigung dürfte nicht anders sein als früher bei den Amerikanern.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 23. Oktober 2009

Nowosibirsk - ich komme!



Oooh, wie ist das schööön, oooh, wie ist das schööön: Der Traum vom Fliegen von Bitburg aus, er scheint nicht ausgeträumt, wie alle schon dachten, im Gegenteil: Wir Eifler heben künftig richtig ab! Und dafür müssen wir nicht erst nach Luxemburg, zum Hahn oder Richtung Köln juckeln, nein, los geht's direkt vom "Bit-Airport".

Als ich diese frohe Botschaft gehört hab, dachte ich zuerst, ich hätt' mir am Abend zuvor ein Stubbi zu viel gegönnt. Oder, alternativ, dass dem Luxemburger Investor unser Eifler Siegelhopfen nicht allzu gut bekommen ist. Doch dann hab' ich ein bisschen recherchiert und bin zu der Überzeugung gekommen: Vielleicht ist die Idee gar nicht so dumm. Zumindest bei meinen Skatkumpels wären Flüge nach Moskau oder Bukarest der Renner. "Pitter, überleg doch mal: Bier für einen Spottpreis und Schnaps in Hülle und Fülle." Das hat die Jungs überzeugt. Mich auch. Nur Walburga noch nicht so recht. "Im Osten, da ist es doch viel zu kalt, wer will denn da Urlaub machen?", fragte sie mich. Und dann fiel es mir wie Kronkorken von den Augen: Walburga räkelt sich in der Sonne in Rimini, während ich hinterm Tresen in Nowosibirsk sitze. Ein vielversprechendes Geschäftsmodell, meint Euer

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 23. Oktober 2009

Weg nach oben



Hinter dem märchenhaft anmutenden Angebot, den Flugplatz Bitburg mit Millionen-Investitionen zu einem florierenden Bit-Airport auszubauen, stehen noch viele Fragezeichen. Vor allem vermag bisher keiner schlüssig zu erklären, warum private Anleger ihr Geld ausgerechnet in ein hochriskantes und selbst im Erfolgsfall nicht außergewöhnlich renditeträchtiges Geschäft wie einen Regionalflughafen stecken sollten.

Zugleich scheint in Bitburg, gerade seit der Schließung der US-Airbase im Jahr 1994, vieles, auch unerwartet Positives möglich. Die Stadt hat sich nach dem Schock vor 15 Jahren nicht nur erholt. Aus der einst stark amerikanisch geprägten und in Teilen hässlichen Kleinstadt ist ein selbstbewusstes, eigendynamisches Wirtschaftszentrum geworden, das sich auch optisch zu seinem Vorteil verändert hat: Auf dem nicht fliegerisch genutzten Teil der Ex-Airbase gibt es heute weit mehr Arbeitsplätze als zu Zeiten, als dort noch US-Jets starteten. Die Leerstandsquote in der Innenstadt ist niedriger als in allen anderen Städten der Region. Die Stadt ist das unbestrittene Zentrum des Autohandels in der Region. Sie ist Einkaufsstadt sogar für Menschen aus dem Trierer Umland, beherbergt mit dem Bedamarkt die publikumsstärkste Leistungsschau der Region und hat gerade mit der Bitburger Markenwelt und der Stadthalle einen neuen Publikumsmagneten bekommen. Selbst wenn aus den hochfliegenden Flugplatzplänen nichts werden sollte, ist Bitburg weiter auf dem Weg nach oben.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 25. Oktober 2009

Wie nimmt man Abschied vom Flugplatz?

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Anteile verkaufen, Einfluss behalten: Die millionenschweren Ausbaupläne für den Flugplatz Bitburg würden sowohl den Kreis als auch die Stadt Bitburg finanziell völlig überfordern. Es ist also absehbar, dass sie ihre Anteile an der Flugplatz GmbH verkaufen. Nun ist die Frage: Wie können sie sich Einfluss sichern?



In Bitburg kurz vor dem Abflug – der Eifelkreis und die Stadt Bitburg müssen sich nun überlegen, wie sie sich aus der Flugplatz GmbH verabschieden. TV-Foto: Bettina Bartzten

Bitburg. Wie geht es weiter mit dem Flugplatz Bitburg? Diese Frage stellen sich viele Menschen in der Region, nachdem der luxemburgische Projektentwickler Frank Lamparski angekündigt hat, den Flugplatz mit Hilfe von Privatinvestoren, die über insgesamt 1,2 Milliarden Euro verfügen sollen, zu einem Werft-, Fracht- und Industrieflughafen ausbauen zu wollen (der TV berichtete).

Auch die kommunalen Politiker dürften sich derzeit intensiv mit dieser Frage auseinandersetzen, denn sie müssen demnächst entscheiden, ob und unter welchen Voraussetzungen die Stadt Bitburg und der Eifelkreis ihre Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH verkaufen sollen. Lamparski wird Ende Oktober den Kaufvertrag unterzeichnen, der ihm rund 40 Prozent der Anteile sichert. Sein Ziel ist es jedoch, möglichst alle Anteile zu erwerben - oder zumindest eine große Mehrheit.

Und vermutlich wird ihm dies auch gelingen. Denn Stadt und Kreis dürften der finanziellen Herausforderung kaum gewachsen sein. "Wenn ich Anteile habe, dann muss ich ja auch mitfinanzieren", sagt Landrat Roger Graef. In der Tat: So viel Gewicht wie ein Gesellschafter in einer GmbH hat, so viel Stimmrecht erhält er und so viel muss er auch in finanzieller Hinsicht mittragen. Da es sich bei den geplanten Investitionen um Hunderte Millionen handelt, wird der Eifelkreis, so Graef, gar nicht die Genehmigung erhalten, dies zu tun. Was also tun? Wie könnte sich die öffentliche Hand Einfluss sichern?

"Wir müssen uns überlegen, wie wir beim Verkauf sicherstellen, dass bestimmte Entwicklungen nicht stattfinden", sagt Graef: "Wollen wir Passagierflug, wollen wir Nachtflug?" Diese Fragen müssten politisch geklärt werden. Auch von Seite der GmbH heißt es, dass nun Verträge ausgearbeitet werden müssen, durch die das öffentliche Interesse gewahrt werde. Lamparski sei Stadt und Kreis gegenüber sehr aufgeschlossen, sagt GmbH-Geschäftsführer Günter Krahe. Gesellschafter und Investoren würden gemeinsam nach einer Lösung suchen. Wie die aussehen könnte, ist völlig offen. Denkbar wäre, dass Vertreter von Kreis und Stadt Posten in einem Entscheidungsgremium erhalten - auch, ohne Anteile zu besitzen - und so bei den Plänen für den Flugplatz weiterhin ein Wörtchen mitzureden hätten.

Der Flugplatz wird auch heute im Kreistag des Eifelkreises Bitburg-Prüm Thema sein: Das Projekt soll im nichtöffentlichen Teil vorgestellt werden. Es gibt jedoch einen Antrag, öffentlich darüber zu beraten.

Meinung

Verkaufen mit Bedingungen

Es war immer das Ziel von Kreis und Stadt, eines Tages Private zu finden, die bereit sind, in den Flugplatz Bitburg zu investieren. Auch, wenn viele noch nicht so recht daran glauben wollen: Nun scheint es so weit zu sein. Es wäre also nicht nur logisch, dass die Kommunen den Investoren das Feld überlassen - ihnen bleibt wahrscheinlich auch gar nichts anderes übrig. Denn sie haben kein Geld, mit dem sie sich an den geplanten Millionen-Investitionen beteiligen könnten. Prinzipiell ist es gut, den Flugplatz loszuwerden und damit auch das Finanzloch, das er jährlich in den Haushalt reißt. Allerdings kann man sich inzwischen nicht mehr darauf verlassen, dass das Projekt schon von alleine leise sterben wird. Kreistag und Stadtrat sollten sich daher in der Tat genau überlegen, unter welchen Bedingungen sie verkaufen und sich ihren Einfluss sichern - zum Wohl der Menschen, die hier leben.

k.hammermann@volksfreund.de Extra Was Luxair zu den Plänen sagt: "Das ist ein gewaltiges Projekt", sagt Yves Hoffmann, Sprecher von Luxair, zu den Plänen des luxemburgischen Projektplaners Frank Lamparski, den Flugplatz Bitburg auszubauen. Lamparski hatte angekündigt, in den kommenden 15 Jahren mit Hilfe von Investoren Hunderte Millionen in den Bit-Airport zu investieren: 40 Frachtflugzeuge pro Woche, 2,5 Millionen Passagiere, 2000 Arbeitsplätze. Luxair werde das "ambitionierte Vorhaben" genau im Auge behalten, kündigt Hoffmann an. Auf der anderen Seite sei so etwas nicht von heute auf morgen umsetzbar. Sollte der Bit-Airport allerdings Realität werden, sähe Luxair ihn durchaus als Konkurrenz zum Flughafen Findel. Nicht beim Passagierflug, aber beim Frachtflug. Luxemburg hat den fünftgrößten Frachtflughafen Europas und ist spezialisiert auf schwierige Frachten. "Wenn das Bitburger Projekt ernst werden sollte, dann könnte durchaus eine Konkurrenz entstehen", betont der Unternehmenssprecher.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 27. Oktober 2009

Der unbekannte Überflieger

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Bis zu seiner überraschenden Ankündigung, den Flugplatz Bitburg zum "Bit-Airport" ausbauen zu wollen, war Frank Lamparski für viele ein unbeschriebenes Blatt. Nun sagt er erstmals, wie viel das Ganze kosten soll - nämlich 400 Millionen Euro - und auf welche Weise seine Investorengruppe das Großprojekt finanzieren will.



Für den Flugplatz Bitburg gibt es große Pläne. Schon bald sollen dort weit größere Maschinen landen als diese.

TV-Foto: Bettina Bartzten

Bitburg. Wer ist Frank Lamparski? Diese Frage stellen sich seit etwa einer Woche viele Menschen, denn der Mann hat sie völlig verblüfft.

Die Ursache dafür sind **Lamparskis Pläne**: Der luxemburgische Projektplaner wird als Chef einer Entwicklungsgruppe in wenigen Tagen den Kaufvertrag für 40 Prozent der Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH unterzeichnen - mit dem Ziel weitere Anteile zu erwerben, um den Flugplatz Bitburg zum "Bit-Airport" auszubauen - einem veritablen Flughafen von den Ausmaßen des luxemburgischen Airports Findel.

Schon in 18 Monaten soll sich in Bitburg eine Werft angesiedelt haben, die Flugzeuge für ihren Export in EU-Länder und nach Nordafrika fit macht. In drei Jahren soll es mit dem Cargo-Geschäft losgehen: 20 Frachtflugzeuge (nicht 40, wie zunächst berichtet) pro Woche sollen an einer neuen großen Cargo-Halle hinterm Tower be- und entladen werden.

In fünf Jahren dann steht, so Lamparskis Plan, auf dem ehemaligen Airbase-Areal ein Terminal, an dem bis zu 2,5 Millionen Passagiere abgefertigt werden können. Bis 2025 ist der Flugplatz Bitburg an die Bahnlinie im Kylltal angeschlossen und bietet 2000 Menschen eine Arbeitsstelle. Finanzrahmen für das Ganze: 400 Millionen.

Öffentliche Zuschüsse brauche er nicht, sagt Lamparski, denn hinter ihm stünden Investoren, die über insgesamt 1,2 freie Milliarden verfügen. Da kann man schon mal ins Staunen geraten.

Lamparskis Investoren sind noch niemandem genau bekannt. Nicht einmal den Chefs der Flugplatz Bitburg GmbH. "Er wäre auch schön blöd, wenn er sie jetzt schon bekanntgäbe", sagt GmbH-Geschäftsführer Günter Krahe. Was Lamparski preisgibt, ist, dass sie aus Italien, Frankreich, Luxemburg und Deutschland kommen und darunter welche sind, die bereits in Flughäfen investiert haben.

Die Finanzierung soll laut Lamparski über die Direktinvestoren - die Gründungsmitglieder - laufen und parallel über einen Fonds, in den auch andere einzahlen können. Dann soll das Ganze in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt werden, die aus Gründungspartnern und stillen Partnern besteht.

Dieses Vorgehen hat, so der Projektentwickler, den Vorteil, dass die Investoren nicht maßgeblich an den Entscheidungen der Entwicklergruppe beteiligt werden müssen. Später, wenn größere Geldbeträge nötig sind, soll die Gesellschaft in einen spezialisierten Investmentfonds umgewandelt werden.

"Wir haben **Lamparskis Hintergrund** ermittelt. Der wirkte auf uns solide", sagt Krahé. Auch, wenn seine beiden Firmensitze in Luxemburg nicht gerade repräsentativ wirken - Negatives gibt es über Lamparski tatsächlich nicht zu finden: Er ist nach TV-Informationen weder gerichtlich noch polizeilich in irgendeiner Form aufgefallen. Bis vor kurzem war er für die Öffentlichkeit ein unbeschriebenes Blatt - auch für die Kollegen von der luxemburgischen Presse.

Ohne Namen konnte bislang natürlich auch nicht überprüft werden, ob der finanzielle Hintergrund der Investoren tatsächlich so aussieht wie angegeben. Lediglich, dass Lamparski finanziell in der Lage ist, die 40 Prozent der GmbH-Anteile für 154 000 Euro zu kaufen, hat die GmbH sich belegen lassen.

Es bleiben also nur Mutmaßungen, wessen Geld in Bitburg verbaut werden soll - vielleicht auch chinesisches, denn bis dorthin erstrecken sich **Lamparskis Geschäftstätigkeiten**: Der Luxemburger betreibt nach eigener Auskunft auch ein Projektplanungsbüro in Shanghai namens Stintec Shanghai Limited. Über dieses Ingenieur-Büro, das industrielle Großprojekte plant, habe er auch Kontakt zu asiatischen Airlines aufgenommen, die den Flugplatz Bitburg anfliegen wollen.

Ebenfalls unter dem Namen Stintec gibt es eine im luxemburgischen Handelsregister eingetragene Firma, deren Geschäftsführer Lamparski ist. Der Firmensitz ist eigentlich in Mamer, aber dort wird gebaut - genau wie an der Internetseite, die "en construction" ist. Daher arbeiten die rund zehn Mitarbeiter zurzeit in Luxemburg-Stadt. Die "beratenden Ingenieure" von Stintec betreuen für den luxemburgischen Staat oder für Unternehmen Landerschließungen, Straßenbauprojekte und "bringen Investoren mit Bauprojekten zusammen".

Zudem ist Lamparski größter Aktionär bei "Paragon Projekt Management and Consulting SA". Diese Firma ist ein Zusammenschluss von Stintec und dem Architekturbüro Ballini Pitt & Partners. Auch sie soll, so der Planer, an der Flughafenplanung beteiligt sein.

Als Projekte, die er bisher betreut hat, nennt Lamparski Hotels, Golfplätze, Fabrikhallen und Wohngebäude. Er habe auch ein Konzept für einen chinesischen Flugplatz entwickelt. Genauer möchte er nicht werden. Das sei nicht im Sinn seiner Kunden.

Als **Privatmann** war Lamparski oft in der Region. Früher habe er seine Ferien häufig bei seiner Großmutter in Malbergweich verbracht, sagt der 44-Jährige. Sein eigenes Interesse an Bitburg sei groß, denn auch dort lebe Familie. In dem Projekt stecke daher Herzblut. Vielleicht auch, weil Lamparski selbst seit seinem 19. Lebensjahr fliegt und, wie er sagt, oft in Bitburg gelandet ist.

Lamparski hat zwei Abschlüsse gemacht: 1989 wurde er Ingenieur der FH, nach seinem Studium an der Technischen Universität Wien dann Diplom-Ingenieur.

Der Luxemburger ist geschieden und hat vier Kinder. In seiner Heimatgemeinde Mamer ist er Mitglied des Kulturkreises und hat sich kommunalpolitisch engagiert. Er habe etwas verbessern wollen, sagt er. Der Tatendrang sei nicht neu. Er habe schon immer nach mehr gestrebt.

aus unserem Archiv vom 28. Oktober 2009

"Ein Flughafen passt hier nicht"

Die Pläne für den Flughafen Bitburg seien nicht "seriös", meint Professor Heiner Monheim von der Universität Trier. Er äußert sich im Interview mit dem Trierischen Volksfreund.

Bitburg/Trier. (pwr) Klare Aussage von Verkehrsexperte Heiner Monheim im TV-Interview: Die Region braucht keinen weiteren Flughafen. Mit Monheim sprach unser Redaktionsmitglied Patrick Wiermer.

Herr Professor Monheim, würden Sie gerne mal von Bitburg nach Bukarest fliegen?

Monheim: Nein, ich habe grundsätzlich viele Probleme mit dem Fliegen. In näherer Zukunft wird sich die Frage, wohin man fliegen will, nochmals ganz anders stellen. Die Zeit des Billigfliegens ist vorbei. Der Luftverkehr hat im Moment eine Krise, die in Zukunft auch noch größer wird, wenn eine CO-Abgabe eingeführt wird und die EU-Länder die Vergünstigungen bei der Mineralölsteuer und Subventionen für die Fliegerei schrittweise zurückfahren. Dann wird das Fliegen deutlich teurer. Es werden nur die Leute fliegen, für die die Zeitaspekte von zentraler Bedeutung sind und die es sich leisten können. Das betrifft vor allem Geschäftsreisende.

Frank Lamparski, der Projektentwickler am Flugplatz Bitburg, redet von 2,5 Millionen Passagieren, das sind ja nicht nur Geschäftsreisende ...

Monheim: Er will im Osteuropa- und Ostasien-Geschäft massiv einsteigen, das ist zunächst plausibel. Es gibt Teile der Welt, wie Indien und China, in denen das große Fliegen jetzt erst losgeht. Das ist aber eine Sicht, die den globalen Kontext des Klimawandels vernachlässigt. Denn viele Staaten, auch auf der Ebene der Europäischen Union, werden in die Zwangslage gebracht, die Rahmenbedingungen für das Fliegen enger zu gestalten. Die Politik reagiert da auch schon schrittweise darauf, nicht mit Verboten, sondern mit marktwirtschaftlichen Mitteln, die sich in höheren Preisen ausdrücken.

Ist Herr Lamparski also ein kleiner Tagträumer?

Monheim: Die Investitionen werden sich nicht rechnen. Dazu müsste er mir in Europa irgendeinen Regionalflughafen zeigen, der alleine nur seine Betriebskosten erwirtschaftet. Das gibt es in Europa nicht! Die Wahrscheinlichkeit in Bitburg ist sehr groß, dass alle mit leuchtenden Augen in das Projekt gehen und am Ende die öffentliche Hand viel Geld in den Erhalt des Standortes stecken muss, genau wie am Hahn. Außerdem ist die Region um Bitburg diejenige mit der größten Flughafendichte Deutschlands. Und auch in der Großregion gibt es bereits viele Standorte. Das ist wie ein Idiotenrennen.

Hat Herr Lamparski das Ganze etwa nicht bedacht?

Monheim: Ich glaube nicht, dass das eine wirklich sehr seriöse Planung ist. Seriös in dem Sinne, dass mal verschiedene Szenarien wirklich durchgespielt worden sind.

Zum Beispiel das China-Geschäft. Da lautet der Schluss: Die Kaufkraft in China steigt, also werden die auch mehr fliegen. Das ist reine Billigfliegerlogik. Aber wenn, dann fliegen die Chinesen nur zu den großen internationalen Flughäfen. Ich sehe einzig eine gewisse Logik darin, über die Wartung von Flugzeugen ein gewisses Wirtschafts-Cluster zu entwickeln und Arbeitsplätze zu schaffen.

Aus Sicht eines Bitburgers oder Trierers ist die Ansiedlung eines weiteren Flughafens doch gar nicht so schlecht: Mehr Angebot, bessere Preise ...

Monheim: Der Trierer und der Bitburger Steuerzahler wird sich die Frage nach dem Preis aber neu stellen müssen. Für den Ausbau der Infrastruktur, zum Beispiel für die Verkehrswege rund um den Flughafen, muss öffentliches Geld in die

Hand genommen werden. Hinzu kommen Lärm- und Umweltbelastungen sowie mögliche Ausgleichszahlungen für die Anwohner.

Was wäre denn in Ihren Augen eine ideale Lösung für den Flugplatz Bitburg?

Monheim: Auf Ebene der europäischen Zusammenarbeit betrachtet muss man sagen: Ein Flughafen passt hier nicht. Die Großregion hat erste Absprachen über die Flughäfen in der Region getroffen, da ist Bitburg nicht vorgesehen. Die Standorte für Flughäfen in Deutschland sind schon seit langem definiert.

Welche Alternativen für das Konversionsgebiet rund um den Flugplatz können Sie sich vorstellen?

Monheim: Die Nutzung des Geländes als Gewerbepark finde ich gut, da werden Nischenmärkte bedient. Auch der kleine Flugbetrieb ist völlig in Ordnung. Vorstellbar wäre auch eine Nutzung als Energiepark, wenn sich die Eifel insgesamt als Zukunftsregion für erneuerbare Energien entwickelt.

Hintergrund **Der Projektplaner Frank Lamparski** hat vor, den Flugplatz Bitburg in den kommenden Jahren mit Hilfe privater Investoren zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen auszubauen. "Ich weiß, dass das geht", sagt der Luxemburger. Er habe 15 Jahre Erfahrung im Projektmanagement. Den Finanzrahmen beziffert er mit 400 Millionen Euro - es könne aber auch mehr werden. Öffentliches Geld will er keines. So könne man, je nachdem wie sich das Ganze entwickelt, bei jedem Ausbauschnitt frei entscheiden, wie es weitergehen soll. (kah)

d'Lëtzebuurger Land

Unabhängige Wochenzeitung für Politik, Wirtschaft und Kultur

Ausbaupläne für den Flughafen Bitburg

29.10.2009

Welcome to my backyard

Michèle Sinner

Erstaunen, Neugierde, Skepsis. All diese Reaktionen hatte vergangene Woche die Nachricht vom geplanten Ausbau des Bitburger Flugplatzes ausgelöst. Investitionen in Höhe von 400 Millionen bis 1,2 Milliarden Euro könnten getätigt werden, wurde berichtet, 2 000 neue Arbeitsplätze entstehen und jährlich 2,5 Millionen Passagiere abgefertigt werden. Ausgerechnet ein Luxemburger Investor leite das Projekt. Was verschiedentlich Misstrauen auslöste. Weil er nicht aus der Flughafenbranchestammt und die Flughäfen der Region, die nicht von der öffentlichen Hand subventioniert werden, wenig bis gar keine Erfolge verzeichnen.

Und zu guter Letzt wohl auch, weil manch einer Vaterlandsverrat gewittert haben mag. Will der im Hinterhof und auf Kosten des Flughafens Findel Geschäfte machen? „Das Gegenteil ist der Fall“, sagt Frank Lamparski, Bauingenieur und Geschäftsleiter des Büro Stintec in Mamer. Beim Aufbau des Bit-Airport ist er der Projektentwickler, stellt Lamparski klar. Die 400 Millionen Euro, die insgesamt über einen Zeitraum von 15 Jahren investiert werden sollen, stammen nicht, wie in verschiedenen Berichten suggeriert, aus seinen Taschen, sondern aus denen anderer Großinvestoren. Darunter chinesische Investoren, mit denen er schon gemeinsame Projekte, wie Hotel- und Golfanlagen in der Volksrepublik, durchführt hat, deren Identität er derzeit aber nicht preisgeben will.

Dass die Skepsis in Luftfahrtkreisen, wo man offiziell über die Pläne nichts weiß, sie hinter vorgehaltener Hand aber belächelt, groß ist, mag auch daran liegen, dass bislang außer fantastisch anmutenden Zahlen wenig über die Geschäftsidee bekannt wurde. Ist Frank Lamparski ein Tagträumer, der sich, wie andere vor ihm, im Glamourbusiness Luftfahrt versuchen will und zur unsanften Landung verurteilt ist? Den Eindruck macht er nicht.

Den Bit-Airport will er vorantreiben, nicht, um dem Flughafen Luxemburg Konkurrenz zu machen, sondern um ihn zu ergänzen. „Der Flugverkehr weltweit wird sich in den kommenden zehn Jahren verdoppeln“, sagt Lamparski mit Hinweis auf Vorhersagen der Hersteller Boeing und Airbus sowie der Luftfahrtvereinigung IATA. „In Luxemburg sind die Kapazitäten jetzt schon nahezu ausgelastet“, bewertet er die Situation in Bezug auf die maximal erlaubte Anzahl an Flugbewegungen und die Auslastung des Luxair-Cargozentrums. Das kann im Prinzip eine Million Tonnen Fracht jährlich abfertigen, und im Jahr 2007, vor Ausbruch der Krise, wurden den Angaben der Luxair zufolge fast 900 000 Tonnen dort umgeschlagen.

Längerfristig werde die Nachfrage dieses Angebot übersteigen, glaubt Lamparski, der Flughafenbetrieb aber nicht entsprechend ausgebaut werden. Diese Nachfrage kann seiner Meinung nach besser in Bitburg bedient werden, als an anderen Flughäfen der Großregion, nicht nur was die Frachtfliegerei, sondern auch den Passagiertransport betrifft. Zwar ist die Luxemburger Aérogare mit ihren 1,6 Millionen abgefertigten Passagieren von einer vollen Auslastung ihrer Kapazitäten mit 2,5 Millionen Passagieren jährlich weit entfernt. Doch Lamparski ist überzeugt: Weil die Anzahl der Start- und Landebewegungen durch die Kommodo-Genehmigung beschränkt ist, könne ein Ausbau des Passagierverkehrs am Flughafen Luxemburg nur auf Kosten der Cargo-Aktivitäten gehen. Sein Konzept beruht also darauf, dass der Flughafen Luxemburg bald zu klein ist, aber nicht ausgebaut und die Zahl der Flugbewegungen nicht angehoben wird, weil der öffentliche Widerstand zu groß wäre.

Doch wieso sollten nicht Hahn, Lüttich, Metz, Zweibrücken oder Saarbrücken die überschüssige Nachfrage auffangen können? 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. Doch trotz des Riesenerfolges der irischen Billigfluggesellschaft Ryanair in Hahn gleicht die öffentliche Hand dem Flughafen Hahn jährlich ein Defizit von 25 Millionen Euro aus, kommt Lamparski auf den Punkt. „Es ist kein Geld da, um Hahn auszubauen“, so der Ingenieur.

„Außerdem ist Ryanair Chef auf der Piste, deswegen haben es andere Gesellschaften schwer, sich dort zu etablieren“, fügt er hinzu. Gleiches gelte in Lüttich mit TNT. Der Flughafen Saarbrücken habe nur sehr wenige Kunden und müsse, damit er Erfolg haben kann, eigentlich vergrößert werden.

In Bitburg glauben er und seine Investoren ideale Bedingungen gefunden zu haben. Der Landkreis Bitburg treibt die Rekonversion des ehemaligen Militärgeländes aktiv voran und ist froh, private Investoren gefunden zu haben, die er mit offenen Armen empfängt. Die Instrumentenfluggenehmigung – Grundlage für die Aufnahme des kommerziellen Flugverkehrs – liegt seit Ende 2008 vor. Außerdem können Lamparski und sein Entwicklerteam Terminal und Cargohalle auf dem Reißbrett planen, denn in Bitburg gibt es, was in Luxemburg knapp ist: Platz. Ein Gelände von 800 auf 450 Meter kann dort neben dem Vorfeld bebaut werden. Die bestehenden alten Militärhangars sind der Abrissbirne geweiht.

Ein wichtiges Argument für den Flugplatz Bitburg dürfte zudem sein, dass rund 40 Prozent der Betreibergesellschaft seit Monaten zum Verkauf standen, weil sich einige der öffentlichen Gesellschafter aus der Gesellschaft, deren Bilanz knapp ausgeglichen ist, zurückzogen. Die restlichen Aktionäre scheinen überglücklich, endlich einen Käufer gefunden zu haben. Bis zur Autobahn ist es, anders als in Hahn, nicht wirklich weit und auch den Zugang zur Bahn hat der Zweckverbund Flugplatz Bitburg, der aus der ehemaligen Militärbasis ein Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum machen soll, im Masterplan des Entwicklungsgeländes vorgesehen.

Langfristig strebt das Investorenteam um Lamparski eine komplette Übernahme der Betreibergesellschaft an. „Das ist nicht so einfach“, sagt er. Derzeit hat er es mit einem Mix aus öffentlichen und privaten Teilhabern zu tun, und die Verhandlungen laufen noch. Weshalb also überhaupt zum jetzigen Zeitpunkt mit den halbausgegorenen Plänen an die Presse gehen? Weil sich die öffentlichen Gesellschafter, nachdem sie bei ihrer Versammlung dem Verkauf der freien 40 Prozent an Lamparski zustimmten, in der Informationspflicht sahen, wie Lamparski erklärt. Er hätte lieber weitergeplant und verhandelt, bevor er sich zu Wort gemeldet hätte. Angst, dass ihm ein Trittbrettfahrer die restlichen Anteile vor der Nase wegschnappen könnte, braucht er, Aktionärspekt sei Dank, keine zu haben.

Zwar regt sich auch Widerstand gegen den Ausbau: die Grünen, SPD und FDP im Kreistag äußerten sich den Berichten des SWR zufolge am Montag skeptisch. Doch die Gegner seien Verwaltungsquellen zufolge eine Minorität. Bis zu 80 Prozent der BürgerInnen seien für das Projekt, sagt auch Lamparski. Die Aussage beruht allerdings auf Passantenbefragungen in Fußgängerzonen. Die Leute in und um Bitburg seien noch nicht so gesättigt wie die in Luxemburg, die freuten sich über Aussicht auf neue Jobs, beharrt ein Insider, der nicht genannt werden will. Profitieren die Bitburger etwa von einer Nimby-Mentalität in Luxemburg?

Der Hobbypilot Frank Lamparski, eigenen Aussagen zufolge früherer Mitarbeiter des Ingenieurbüros Simon & Christiansen, glaubt fest an den Erfolg des Konzeptes, auch weil er die Fehler, die bei anderen Flughäfen begangen wurden, vermeiden will. „Wir wollen nicht auf Anhieb riesige Summen investieren. Im Gegenteil. Das Projekt ist so geplant, dass die bestehenden Strukturen maximal genutzt werden“, erklärt er.

Die Entwicklung solle in drei Phasen erfolgen. 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. Ab dann könnten in Bitburg Großraumflugzeuge wie die Boeing 747 landen und es stünde der Aufnahme des Flug- sowie eines Werftbetriebs, also quasi einer Werkstatt, nichts mehr im Weg. Die Kosten dafür, so Lamparski, seien im Vergleich zum gesamten geplanten Investitionsvolumen relativ gering, wodurch verhindert werden soll, dass die Schuldenlast das Projekt bereits in der Anfangsphase erdrückt. Möglichst sofort soll eine Kapitalerhöhung von fünf Millionen vorgenommen werden, um die erste Entwicklungsphase finanziell abzudecken.

Erst in der zweiten Phase solle dann eine 11 000 Quadratmeter große Cargohalle entstehen. Zum Vergleich: Das Cargozentrum der Luxair ist rund 300 000 Quadratmeter groß. „Wir werden dort vier 747 gleichzeitig ent- und beladen können“, sagt Lamparski, der mit 40 Frachtbewegungen wöchentlich – also 20 Flugzeugen – rechnet. Aus Fernost, aber auch aus Russland oder Brasilien soll die Fracht kommen. Erst in einer weiteren Phase soll der Bau eines Passagierterminals mit einer maximalen Kapazität von 2,5 Millionen Passagieren folgen.

Woher sollen, in der wenig besiedelten Umgebung so viele Reisende kommen, fragen die Skeptiker, wenn Luxemburg, Hahn, Frankfurt, Köln, Saarbrücken

und Zweibrücken in der Nähe sind? Vor allem, da Routen nach Osteuropa bedient werden sollen, etwas das die Luxair schon versucht hat, woran sie aber gescheitert ist. „Die Luxair wollte zu früh in diesen Markt einsteigen“, so Lamparskis Urteil. Die Zeit sei noch nicht reif gewesen. Die maximale Kapazität von 2,5 Millionen Passagieren findet er nicht übertrieben. „Das ist ein Drittel von Hahn“, so Projektentwickler.

„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.“ Sehr viel länger braucht man nicht bis nach Luxemburg.

„So lange sind sie von der Frankfurter City bis zum Frankfurter Flughafen auch unterwegs.“ Funktionell soll das Terminal werden, nicht luxuriös, aber keine „Halle“ wie in Hahn. Es soll beim Regionalverkehr bleiben, erklärt er: „Ziele, die weiter als 2 000 Kilometer entfernt sind, sollen nicht angefliegen werden.“ Wodurch sich die Frage nach Weiterverbindungen nicht stellt. Es soll kein Billiglinienhub werden, betont er. Einen Servicestandard wie den einer KLM findet er wünschenswert.

Die phasenweise Entwicklung des Flughafens hat seiner Ansicht nach den Vorteil, dass nicht alle Phasen ausgeführt werden müssen, wenn man vorher bemerkt, dass das Konzept nicht aufgeht. Mittelfristig rechnet er, neben den 40 Cargobewegungen, mit 100 Passagierbewegungen, 100 Kleinluftfahrtbewegungen, dazu noch eventuell weitere Kleinfrachtbewegungen. Ob das realistisch ist oder nicht, wird sich zeigen. Die Luxair macht mangels Informationen keinen Kommentar, will nichts beurteilen. Kontakt gab es noch keinen.

Auch mit der Cargolux gab es keinen Kontakt. Die Frachtfluggesellschaft teilt auf Nachfrage mit, sie setze nach dem Bau ihres neuen Hangars auf Luxemburg als Wachstumsplattform. Fernand Brisbois, Direktor der Flughafenbetreibergesellschaft Lux Airport, sagt, man beobachte jede Entwicklung in der Grenzregion genau. Zu den von Lamparski projektierten Engpässen in Bezug auf die Flugbewegungen am Findel sagt er nichts, verweist aber darauf, dass die Passagierkapazität nach Wiederinbetriebnahme des Terminal B auf 3,6 Millionen ansteigt.

Dass ihm Kompetenzen und Referenzen fehlen würden, lässt Lamparski hingegen nicht gelten. „Ich bin seit 25 Jahren Pilot und seit 15 Jahren als Projektentwickler tätig.“ Die Leitung der Betreibergesellschaft des Flugplatzes Bitburg hat seinen Hintergrund geprüft und für „solide“ befunden, heißt es dort. Seine Firma sei außer im Wohnungsbau unter anderem an den Arbeiten der Polizeizentrale in Hamm und dem Lycée Robert Schuman beteiligt gewesen. Als Indiz dafür, dass es tatsächlich Projekte in China gibt, kann die Existenz einer Stintec Shanghai Limited gewertet werden. „Als Projektentwickler stellt man ein Team auf und sucht sich die nötigen Kompetenzen zusammen.“ Sein Team greife auch auf Wissen und Erfahrung der Flughafenplanungsspezialisten der Firma Arup zurück. Die hat unter anderem Terminal 3 am Flughafen Beijing sowie den Flughafen in Dubai geplant. Ob das ein gutes Omen ist?

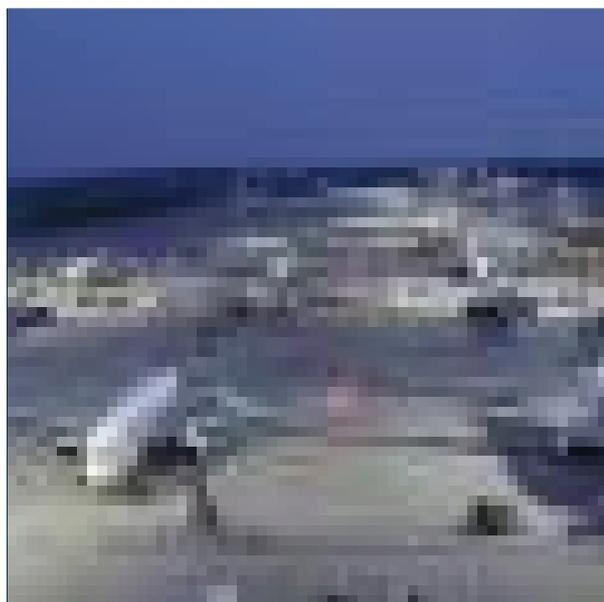
© Lëtzebuenger Land

aus unserem Archiv vom 01. November 2009

Ryanair wahrt alle Optionen

Von unserem Mitarbeiter Torsten Lauterborn

Dem Passagiergeschäft am Flughafen Hahn droht Konkurrenz in direkter Nachbarschaft: Eine Investorengruppe möchte den ehemaligen Militärflugplatz Bitburg zum Zivilflughafen ausbauen (der TV berichtete). Hahn-Großkunde Ryanair hält sich noch zurück, schließt aber einen zweiten Landeplatz in der Region nicht aus.



Hochbetrieb auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn: In den Abendstunden reihen sich Maschinen auf den Abstellplätzen aneinander. Ob der geplante Zivilflughafen in Bitburg daran etwas ändern wird, bleibt abzuwarten. Foto: dpa

Frank Lamparski aus Luxemburg, Kopf einer internationalen Investorengruppe, möchte den Ex-Militärflugplatz Bitburg zum Verkehrsflughafen ausbauen. Schon in fünf Jahren soll ein Passagierterminal stehen, in dem bis zu 2,5 Millionen Menschen pro Jahr abgefertigt werden können. Damit hat der geplante "Bit-Airport" Potenzial, zu einem der größten Regionalflughäfen Deutschlands zu wachsen. Internationale Landeplätze wie Leipzig, Saarbrücken, Dresden oder Bremen würde er nach heutigen Maßstäben bei Vollauslastung sogar übertrumpfen. In der Eifel hält man die kühnen Pläne für realistisch, auch der Kreistag Bitburg-Prüm hat sich schon mit dem Thema befasst.

Doch was würde ein solcher Flughafen für den Hahn bedeuten? So angenehm nah der Hunsrück-Airport an der Metropolregion Rhein-Main liegt, so gut würde sich auch ein Bitburger Flugplatz als "Hafen" der Region Eifel, Luxemburg und Ostbelgien eignen. Nachfrage aus dieser Gegend gibt es - die Frequenz der roten und gelben Autokennzeichen am Hahn ist bekanntlich relativ stattlich. Bitburg könnte dem Hahn also im Passagierbereich - sofern attraktive Flugziele angeboten werden - einen erheblichen Teil seiner Kunden abknöpfen oder sogar neue Flugbegeisterte anziehen. Die europäische Fluggesellschaft Ryanair, wichtigste Nutzerin des Hunsrück-Airports, sagt bislang nichts zu den Flughafenplänen. Gegenüber unserer Zeitung gibt Ryanair-Pressesprecher Daniel de Carvalho lediglich einen dezenten Hinweis: "Flughäfen, von denen Ryanair fliegt, können durchaus nah beieinanderliegen, wie dies bei Girona und Reus (Anmerkung der Redaktion: Beide Flughäfen liegen nahe Barcelona) oder anderen der Fall ist." Würden die Iren also auch in Bitburg starten und landen wollen? Unvorstellbar ist der Gedanke nicht. Denn die Region um Luxemburg, Lothringen und Ostbelgien ist auf der Ryanair-Flugzielkarte noch immer ein großer weißer Fleck - nach wie vor liegt keine der inzwischen 152 Destinationen des Unternehmens in dieser Gegend. Sofern er denn kommt, könnte ein neuer "Bit-Airport" den Iren also sehr gut ins Konzept passen - möglicherweise mit Konsequenzen für den Hahn. Konkretes dazu sagt das Unternehmen nicht, und auch die Betriebs-GmbH am Hahn möchte sich bislang nicht zum Thema äußern. Das Projekt stehe schließlich noch am Anfang. Macht aber Lamparski ernst und setzt seine Passagierflug-Pläne tatsächlich und so schnell wie geplant in die Tat um, muss sich auch der Hahn neue Gedanken um künftige Wachstumsstrategien - dann mit einem mutigen Konkurrenten im Nacken - machen. **Extra Flughafen Bitburg:** Frank Lamparski möchte den früheren Militärflugplatz Bitburg zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen ausbauen. Die Verantwortlichen in der Eifel haben die Pläne bereits für solide befunden. Schon bald sollen 40

Frachtmaschinen wöchentlich in Bitburg landen können, in fünf Jahren ist die Eröffnung eines großen Passagier-Terminals (Kapazität: 2,5 Millionen Menschen pro Jahr) geplant. Dagegen wurden am Flughafen Hahn im vergangenen Jahr 3,9 Millionen Passagiere abgefertigt (Kapazität: 5 Millionen), überwiegend für den irischen Billigflieger Ryanair. (tol)

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 02. November 2009

Flugplatz: Stadt besteht auf Mitspracherecht

Von unserer Redakteurin Dagmar Schommer

Von Ablehnung bis Zuspruch: Von drei Fraktionen des Stadtrats gibt es Zustimmung für die Pläne von Frank Lamparski, der den Flugplatz zum "Bit-Airport" ausbauen will. Zwei Fraktionen lehnen das Vorhaben ab, eine ist skeptisch. Einig sind sie sich darin, dass die Stadt ein Mitspracherecht behalten soll.



In der Diskussion: die Pläne von Frank Lamparski zum Ausbau des Flugplatzes zum „Bit-Airport“. TV-Foto: Katharina Hammermann

Bitburg. Wie können sich Stadt und Kreis ein Mitspracherecht in der Flugplatz Bitburg GmbH sichern, wenn der Unternehmer Frank Lamparski wie angekündigt mehr als 50 Prozent der Anteile aufgekauft hat? Das ist die Frage, die die beiden noch verbliebenen öffentlichen Gesellschafter - die Stadt Bitburg und den Eifelkreis Bitburg-Prüm - derzeit umtreibt. Einige der Fraktionen im Kreistag stehen aus diesem Grund einem Verkauf der Anteile von knapp 40 Prozent, die der Eifelkreis noch hält, skeptisch bis ablehnend gegenüber (der TV berichtete).

Im Stadtrat ist das anders: Bis auf die Grünen plädieren alle Fraktions-Chefs für den Verkauf der städtischen Anteile von rund 16 Prozent an Lamparski - wenn auch aus unterschiedlichen Gründen.

Während etwa SPD und FBL keine finanziellen Risiken eines drohenden "Abenteuer-Airports" mittragen wollen, steht die FDP auch bei diesem Thema auf dem Standpunkt "je weniger Staat, desto besser".

Hintergrund ist: Der Luxemburger Unternehmer Lamparski hat angekündigt, den Flugplatz mit Hilfe von Privatinvestoren zu einem Werft-, Fracht- und Passagier-Flughafen auszubauen. Den Finanzrahmen bezifferte er mit 400 Millionen Euro - es könne aber auch mehr werden. Öffentliches Geld will er keines.

Einig sind sich die Stadtrats-Fraktionen angesichts dieses Großprojekts darin, dass sich Stadt und Kreis auf jeden Fall ein Mitspracherecht bei der weiteren Entwicklung des Flugplatzes sichern müssen. Ein Stimmungsbild:

Peter Wagner (CDU): "Wir begrüßen ausdrücklich die private Entwicklung des fliegerischen Areals. Alle kommunalen Anteile sollten veräußert werden. Die Verträge sollten ein Mitsprache- und Informationsrecht enthalten. Das öffentliche Interesse muss gewahrt sein. Die Kommune muss ihre Zielvorstellungen für die Flugplatzentwicklung klar definieren. Der Investor hat zunächst unsere Unterstützung und unser Vertrauen verdient."

Willi Notte (Liste Streit): "Wird ein großes, privates Investitionsprojekt bekannt, beginnt reflexartig die Suche nach dem Haar in der Suppe. Die Beteiligung der Kommunen führt dazu, dass Potenziale nicht ausgeschöpft werden. Die Kommunen sollten ihre Anteile an der GmbH verkaufen. Das bedeutet nicht, dass die öffentliche Hand

ihr Mitspracherecht verliert und die Belange der Flugplatzanlieger zukünftig mit Füßen getreten werden."

Manfred Böttel (FBL): "Sollte sich ein seriöser Investor gefunden haben, wäre das erfreulich. Aber die meisten Regionalflughäfen sind unrentabel, und da soll sich der ‚Bit-Airport‘ lohnen? Gesunde Skepsis ist angebracht. Unser Standpunkt war: Fracht- und Industrieflughafen ja, Passagierflug nein. Da die Stadt sich kein ‚Abenteuer Airport‘ leisten kann, muss sie die Anteile verkaufen. Vertraglich sollte ein Mitspracherecht gesichert werden."

Johannes Roß-Klein (Grüne): "Wir lehnen seit jeher den Flugbetrieb ab und sehen die Gefahr, dass unsere Energiepark-Idee durch diese nebulösen Ankündigungen gefährdet wird. Die großen Pläne beinhalten auch sehr große Umwelt- und Lärmbelästigungen. Erst wenn wir Personen und beteiligte Organisationen kennen, kann entschieden werden, ob Anteile verkauft werden sollen. In jedem Fall sollte die öffentliche Hand Einfluss behalten."

Sigrid Steffen (SPD): "Die SPD hält die Pläne für unrealistisch. Alle Regionalflugplätze müssen mit Steuermitteln bezuschusst werden. Die angegebenen Arbeitsplätze und die Entwicklungsprognosen erscheinen wenig seriös. Das Bitburger Projekt hat keine Chance. Stadt und Kreis sollten die GmbH verlassen, um nicht in unkalkulierbare finanzielle Abenteuer verwickelt zu werden. Die Stadt muss aber ein Mitspracherecht behalten."

Marie-Luise Niewodniczanska (FDP): "Es war das Ziel der Flugplatz GmbH, Investoren zu gewinnen, die bereit sind, das Risiko zu tragen und die Anteile zu übernehmen. Je weniger Staat, desto besser. Aber wir müssen als Kommune Wege finden, dieses Großprojekt mitzugestalten. Die mit den Investoren abzuwickelnden Verträge müssen deshalb mit erfahrenen Fachleuten erarbeitet werden, um der Stadt ein Mitspracherecht zu sichern."

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 02. November 2009

Fraktions-Chefs wollen beim "Bit-Airport" mitreden

Von Ablehnung bis Zuspruch: Von drei Fraktionen des Bitburger Stadtrats gibt es Aufwind für die Pläne von Frank Lamparski, der den Flugplatz zum „Bit-Airport“ ausbauen will. Zwei Fraktionen lehnen das Vorhaben ab, eine ist skeptisch. Einig sind sie sich darin, dass die Stadt ein Mitspracherecht behalten soll.

(scho) Wie können sich Stadt und Kreis ein Mitspracherecht in der Flugplatz Bitburg GmbH sichern, wenn der Unternehmer Frank Lamparski wie angekündigt mehr als 50 Prozent der Anteile aufgekauft hat? Das ist die Frage, die die beiden noch verbliebenen öffentlichen Gesellschafter – die Stadt Bitburg und den Eifelkreis Bitburg-Prüm – derzeit umtreibt. Einige der Fraktionen im Kreistag Bitburg-Prüm stehen aus diesem Grund einem Verkauf der Anteile von knapp 40 Prozent, die der Eifelkreis noch hält, skeptisch bis ablehnend gegenüber (der TV berichtete).

Im Stadtrat ist das anders: Bis auf die Grünen plädieren alle Fraktions-Chefs im Bitburger Rat für den Verkauf der städtischen Anteile von rund 16 Prozent an Lamparski – wenn auch aus unterschiedlichen Gründen. Bleiben die Stadtrats-Fraktionen bei ihrer Meinung, sind die Grünen, die nur drei von 28 Sitzen halten, überstimmt. Als Gründe für ihren Verkaufswillen führen die Fraktionen verschiedene Aspekte an: Während etwa SPD und FBL keine finanzielle Risiken eines drohenden „Abenteuer Airports“ mittragen wollen, steht die FDP auf dem Standpunkt „je weniger Staat, desto besser“. Die CDU wiederum begrüßt grundsätzlich die private Entwicklung des flugbetrieblichen Areals und erinnert daran, dass es ja von Beginn an ja Ziel der Flugplatz GmbH gewesen sei, Privatinvestoren mit an Bord zu bringen.

Hintergrund der Debatte im Stadtrat ist: Der Luxemburger Unternehmer Lamparski hat angekündigt, den Flugplatz mit Hilfe von Privatinvestoren zu einem Werft-, Fracht- und Industrieflughafen auszubauen. Den Finanzrahmen bezifferte er mit 400 Millionen Euro – es könne aber auch mehr werden. Öffentliches Geld will er keines.

Einig sind sich die Stadtrats-Fraktionen angesichts dieses Großprojekts darin, dass sich Stadt und Kreis auf jeden Fall ein Mitspracherecht bei der weiteren Entwicklung des Flugplatzes sichern müssen. Deshalb fordern die Fraktions-Chefs, dass bei der Ausformulierung der Verträge zwischen GmbH und dem Projektentwickler Lamparski besondere Sorgfalt und Akribie gefordert ist.



Hat große Pläne für den Flugplatz Bitburg: Frank Lamparski am Mittwoch vor dem Tower. TV-Foto: Katharina Hammermann

aus unserem Archiv vom 04. November 2009

„Bit-Airport“ am Donnerstag Thema im Stadtrat

Die Pläne des Projektentwicklers Frank Lamparski, der den Bitburger Flugplatz zu einem Industrie-, Fracht und Passagierflugplatz ausbauen will, sind das Thema in Bitburg. Am Donnerstag informiert der Luxemburger Unternehmer den Stadtrat in öffentlicher Sitzung über seine Vision vom „Bit-Airport“.

Eine Entscheidung, ob die Stadt ihre Anteile der Flugplatz Bitburg GmbH von rund 16 Prozent verkauft, steht am Donnerstag noch nicht an. Zunächst geht es darum, dass die Ratsmitglieder Gelegenheit haben, sich aus erster Hand über die Pläne von Lamparski zu informieren. Die Ziele, die er mit dem „Bit-Airport“ verfolgt, sind hoch gesteckt – und überraschen angesichts der Tatsache, dass Regionalflughäfen in direkter Nachbarschaft von Bitburg doch deutlich zeigen, dass sich mit der Fliegerei so leicht kein Geld verdienen lässt (siehe Extra). Lamparski ist da anderer Ansicht. Er will mit dem „Bit-Airport“ Rendite machen und strebt an, die Flugplatz GmbH aufzukaufen. Derzeit hält er gut 40 Prozent. Er will die rund 16 Prozent der Stadt Bitburg wie auch die knapp 40 Prozent der Eifelkreises kaufen.

Für Stadt und Kreis geht es nun maßgeblich darum, dass sie vor einem Verkauf der Anteile ihre Interessen vertraglich absichern. Das machte auch Bitburgs Bürgermeister und der zukünftige Landrat des Eifelkreises, Joachim Streit, in einem Gespräch mit dem TV deutlich.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

Hochfliegende Pläne oder Luftnummer?

4. November 2009



[1]

Eigentlich hatte Frank Lamparski Kampfpilot werden wollen. Doch weil dieses Berufsfeld in Luxemburg eher überschaubare Möglichkeiten bietet, entschloss er sich, Ingenieur zu werden. Die Leidenschaft fürs Fliegen hat er sich dennoch bewahrt, seit seinem 18. Lebensjahr hebt der Freizeitpilot regelmäßig ab. Manche werfen ihm nun vor, die Bodenhaftung verloren zu haben. Denn Lamparski plant im nahe gelegenen Bitburg einen Zivilflughafen, dessen Dimensionen dereinst auch den „Findel“ in den Schatten stellen würden.

Kürzlich wurde bekannt, dass Lamparski hochfliegende Pläne für die ehemalige US-Airbase in der Eifel hegt. Seit Jahren schon gibt es Überlegungen, das momentan kaum genutzte Areal zu einem „Industrieflugplatz“ zu entwickeln. Doch weil das Projekt nie wirklich in die Gänge kam und ein Anteilseigner nach dem anderen, darunter auch die Stadt Trier, absprang, rechnete in den vergangenen Monaten kaum noch jemand damit, dass sich das Vorhaben realisieren ließe. Bis Lamparski, Geschäftsführer des Luxemburger Büros Stintec, auf den Plan trat. Er will den „Bit-Airport“ zu einem veritablen Fracht- und Passagierairport ausbauen. Eine der Voraussetzungen ist, dass die Flugplatz Bitburg GmbH vollständig ihren Besitzer wechselt – 40 Prozent der Anteile hält Lamparski bereits.

Sein mehrstufiges Konzept sieht vor, ab 2012 den Frachtflugverkehr aufzunehmen. Er habe diesbezüglich bereits mit Vertretern mehrerer asiatischer Airlines gesprochen, berichtete der Luxemburger dem „Journal“. Namen nannte er keine; wie verbindlich das Interesse der Cargo-Carrier an einem Engagement in der Eifel ist, lässt sich deshalb nicht nachprüfen. Überhaupt drängt sich die Frage auf, weshalb es internationale Airlines nach Bitburg verschlagen sollte, wo doch die Bierstadt fernab der großen Ballungszentren liegt? Und dass mit dem „Findel“ und Frankfurt-Hahn gleich zwei Airports in einem Umfeld von nur 40 Kilometern Luftlinie liegen, spricht nicht dafür, dass es noch größeres Potenzial für einen zusätzlichen Mitbewerber am Boden gibt.

Keine Konkurrenz zum Findel

Lamparski sieht das völlig anders. Kommt er auf seine Pläne zu sprechen, argumentiert er auch weniger in großregionalen denn in globalen Dimensionen. Der Flugverkehr werde sich bis 2020 weltweit verdoppeln, zitiert er dann entsprechende Prognosen. Außerdem müsse man sich doch nur einmal die Situation auf dem Frankfurter Rhein-Main-Flughafen anschauen, der schon seit Jahren aus allen Nähten platzt. Weil die Maschinen dort mitunter fast eine halbe Stunde am Boden unterwegs seien, bevor sie endlich ihre Position vor den Abfertigungsgebäuden einnehmen könnten, zeige, wie groß die Raumnot dort inzwischen ist. Das gäbe es in Bitburg nicht, betont Lamparski, der Flugplatz wäre einer der kurzen Wege und die Engpässe am Boden dürften sich erst einmal in Grenzen halten. Denn Lamparski plant zunächst mit nur rund 20 Frachtmaschinen wöchentlich, zudem gibt es auf der ehemaligen Airbase ausreichend Fläche zum Expandieren.

Dem „Findel“ will der Luxemburger nach eigener Darstellung keine Konkurrenz machen, der „Bit-Airport“ werde vielmehr ein „komplementäres Angebot“ darstellen, ist er überzeugt. Zumal der Flughafen vor den Toren der Hauptstadt ebenfalls längst ein Kapazitätsproblem habe. Aufgrund der geltenden Bestimmungen – Stichwort „Kommodo-Inkommodo-Regelung“ – sei die Zahl der Starts- und Landungen bereits gedeckelt. Dem weiteren Wachstum des „Findel“ setze das Grenzen. Tatsächlich muss Luxemburgs Flughafen aber noch spürbar wachsen, verfügt das im vergangenen Jahr eröffnete Terminal A doch über eine Kapazität von mehr als 3 Millionen Passagieren jährlich.

Doch nicht nur im Luftfrachtbereich, sondern auch bei Passagierflügen soll Bitburg schon bald eine nicht unerhebliche Rolle spielen: Von der Eifel sollen, vor allem gen Osten, Maschinen starten;

bevorzugt in die jungen EU-Mitgliedsstaaten vom Baltikum bis Bulgarien. Fragt man Lamparski nach konkreten Interessenten, vermeidet er es erneut, Namen zu nennen. Es gebe aber mindestens eine Airline, die mit kleineren Flugzeugen, die eine Reichweite von rund 2000 Kilometern haben, an Bitburg als Hub interessiert sei. Ein weiteres Detail aus Lamparskis Stufenplan: Der Flugplatz soll ans Schienennetz angebunden werden, und zwar in Richtung Koblenz und Köln.

Mehr als 400 Millionen Euro sollen in den kommenden rund anderthalb Jahrzehnten in das Projekt fließen. 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“. Letztere hätten auch ein Interesse daran, die Maschinen auf dem „Bit-Airport“ zu betanken. Lamparski versichert gleich mehrfach, dass er kein öffentliches Geld eingeplant habe. Darauf sei er, zumindest in den ersten beiden Ausbaustufen, weder angewiesen noch erpicht. Denn öffentliche Gelder könnten das Projekt seiner Meinung nach „destabilisieren“ und die Dynamik der Planung bremsen. Schließlich sei die Bewilligung solcher Mittel in aller Regel ein langwieriges Unterfangen, argumentiert Lamparski.

„Ryanair beutet aus“

Auch in anderer Hinsicht macht er klare Ansagen: An Billigfliegern sei er nicht interessiert, schon gar nicht an einem Carrier wie Ryanair. Schließlich zeige das Beispiel Hahn im nahen Hunsrück, was passiere, wenn ein Unternehmen wie die Iren sich breit mache: „Ryanair beutet aus“, behauptet Lamparski, die Airline zahle im Hunsrück de facto keine Landegebühren. Nur so sei ja auch zu erklären, weshalb der Flughafen statt Gewinne abzuwerfen permanent ein Minus macht. Das soll dem „Bit-Airport“ nicht passieren.

Lamparski weiß, dass nicht wenige an der Belastbarkeit seiner Pläne zweifeln. Zumal sich niemand so recht vorstellen kann, dass der Luxemburger völlig ohne öffentliche Mittel auskäme. Spricht man ihn darauf an, wird er energisch: Planer seien zwar „prinzipiell Optimisten“, doch sei das Vorhabenauch „sehr gut geplant“ und halte einer kritischen Prüfung stand. „Es ist immer leicht zu sagen, das funktioniert nicht“, sagt Lamparski jetzt, und dass Skeptiker „immer bessere Karten haben“. > Marcus Stölb

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

URL to article: <http://www.journal.lu/2009/11/04/hochfliegende-plane-oder-luftnummer/>

URLs in this post:

[1] Image: http://www.journal.lu/wp-content/uploads/2009/11/23_213_2col_Q_p14.jpg

Copyright © 2010 Letzebuenger Journal. All rights reserved.

aus unserem Archiv vom 04. November 2009

Streits Ansichten vom Bit-Airport

Von unserer Redakteurin Dagmar Schommer Von Dagmar Schommer

Die Pläne von Frank Lamparski, der den Bitburger Flugplatz zum Industrie-, Fracht und Passagierflugplatz ausbauen will, sind heute Thema im Stadtrat, wo der Projektentwickler seine Vision vom "Bit-Airport" vorstellt. Der TV sprach mit Bürgermeister Joachim Streit, worauf es ihm jetzt ankommt.



Bleibt es bei der Vision, oder wird der „Bit-Airport“ bald Realität werden? Das Thema wird heute im Stadtrat diskutiert. Foto: istock

Bitburg. Der Name macht Schlagzeilen: Frank Lamparski hält seit Wochen mit seinen Plänen für den Bitburger Flugplatz die Stadt und Umland in Atem. Kein Wunder: Die Ziele, die er mit dem "Bit-Airport" verfolgt, sind hochgesteckt - und überraschen angesichts der Tatsache, dass in direkter Nachbarschaft Regionalflughäfen vor Augen führen, dass sich mit der Fliegerei so leicht kein Geld verdienen lässt (siehe Extra). Lamparski ist da anderer Ansicht. Er will mit dem "Bit-Airport" Rendite machen und strebt an, die Flugplatz GmbH aufzukaufen. Derzeit hält er gut 40 Prozent und liebäugelt bereits mit den rund 16 Prozent der Stadt Bitburg wie auch den knapp 40 Prozent des Eifelkreises. Er will die komplette GmbH. Eine Entscheidung über den Verkauf der städtischen Anteile steht im Stadtrat heute noch nicht an.

In der heutigen Sitzung bekommen die Ratsmitglieder die Chance, sich in der Sitzung aus erster Hand zu informieren, denn Lamparski ist zu Gast und stellt sein Projekt vor. Der TV sprach im Vorfeld mit Bitburgs Bürgermeister Joachim Streit, dem zukünftigen Landrat des Eifelkreises.

Was halten Sie von den Plänen für den "Bit-Airport"?

Joachim Streit: Mutig.

Nach Jubel klingt das nicht.

Joachim Streit: Ich bin nicht euphorisch. Ich sehe das ganz nüchtern. Aber wenn jemand bereit ist, privates Geld zu investieren, besteht Ernsthaftigkeit. Herr Lamparski muss mit dem Erwerb der Anteile ja auch anteilig die Jahresverluste der GmbH mittragen.

Sollen Stadt und Kreis ihre GmbH-Anteile verkaufen?

Joachim Streit: Ja. Die GmbH war ja von Beginn an als Betriebsgesellschaft nur auf Zeit angelegt. Wir wollten nach Vorliegen der Instrumentenflug-Genehmigung dem Flugplatz fünf Jahre Zeit geben - mit den Plänen von Herrn Lamparski tritt nun der Zeitpunkt wesentlich früher ein. Außerdem kann es nicht angehen, dass die öffentliche Hand millionenschwere Investitionen mit Steuergeld schultert.

Wenn Stadt und Kreis aus der GmbH austreten, wie soll dann das öffentliche Interesse gewahrt werden?

Joachim Streit: Vor der Veräußerung der Anteile müssen Stadt und Kreis ihre Interessen formulieren und notariell in Verträgen absichern. Darin werden wir vorschreiben, was wir wollen.

Also steht noch ein längerer Prozess bevor?

Joachim Streit: Das Schwierige wird sein, alles vertraglich zu fassen. Es kann Monate dauern.

Was ist Ihrer Ansicht nach bei der Ausgestaltung der Verträge besonders wichtig?

Joachim Streit: Kein Nachtflug über der Eifel. Ich bin und war immer generell gegen Nachtflug.

Ist es nicht so, dass ein erfolgreicher Flugplatz Lärm macht?

Joachim Streit: Ganz klar: Tagflug ja, Nachtflug nein. Und wenn der Flugplatz kommt, stehen dahinter ja auch 2000 Arbeitsplätze.

Was ist Ihnen sonst bei den Verträgen wichtig?

Joachim Streit: Für mich ist wichtig, dass das, was einer verspricht, auch gehalten wird. So die Frage: Wird es eine Rückübertragung geben, falls die Versprechen das Areal wie angekündigt zu entwickeln, nicht gehalten wird?

Geht es Ihnen bei der Frage nach dem Rückübertragungs-Recht um Immobilien wie Tower und Shelter, die ja zum GmbH-Vermögen gehören?

Joachim Streit: Ja, insbesondere darum.

Öffentliche Sitzung: Der Stadtrat Bitburg tagt heute, 5. November, 17 Uhr, öffentlich im Rathaus. Zu Tagesordnungspunkt 1 "Flugplatz Bitburg - Entwicklungsperspektiven" ist Frank Lamparski zu Gast. **Hunsrück-Airport** Der Flughafen Hahn, auch "Hunsrück-Airport" genannt, setzt - ähnlich wie das die Pläne für den "Bit-Airport" vorsehen - ebenfalls auf eine Kombination von Fracht- und Passagierflug sowie Werftbetrieb. Eckdaten des Hahn: **Passagiere:** 450 000 (im Jahr 2001) über 2,4 Millionen (2003) zu vier Millionen (2007) und nun 3,9 Millionen (2008); **Fracht:** 2008 wurden 180 000 Tonnen Luftfracht bewegt; **Firmen:** rund 120 Betriebe - von der "Medical Airport Service GmbH" bis zu Steuerberatern; **Arbeitsplätze:** rund 3300 Arbeitsplätze 2008; **Investitionen:** seit 1993 rund 100 Millionen Euro; **Flugbewegungen:** 2008 verbuchte der Hunsrück-Airport 40 500 Starts oder Landungen; **Verluste:** Dieses Jahr wird mit Verlusten von knapp 17 Millionen Euro gerechnet (2008: 19 Millionen Euro). GmbH: Seit Januar 2009 ist Rheinland-Pfalz mit 82,5 Prozent Mehrheitseigner an der

Flughafengesellschaft Frankfurt-Hahn GmbH; Hessen hält 17,5 Prozent. (scho)**Bit-Airport** Projektentwickler Frank Lamparski will den Bitburger Flugplatz zum "Bit-Airport", einem Industrie-, Fracht- und Passagierflughafen, ausbauen. Eckdaten des Projekt-Plans: **Passagiere:** bis zu 2,5 Millionen Passagiere in fünf Jahren; **Fracht:** etwa 20 Frachtmaschinen pro Woche; **Werftbetrieb:** Ansiedlung eines Flugzeugherstellers binnen 18 Monate; **Arbeitsplätze:** 2000 Arbeitsplätze in 15 Jahren; **Investitions-Volumen:** 400 Millionen Euro in 15 Jahren; **Finanzierung:** Investoren aus Italien, Luxemburg, Frankreich und Deutschland (insgesamt 1,2 Milliarden Kapital) wollen Großprojekt über Fondsgesellschaft finanzieren; **Flugbewegungen:** 15 000 Starts oder Landungen im Jahr; **Verluste:** Flugplatz GmbH bucht rund 600 000 Euro Verlust im Jahr. **GmbH-Vermögen:** rund 1,2 Millionen Euro; vor allem in Immobilien wie Tower oder Tankstelle sowie immateriell in Form der Instrumentenflug-Genehmigung. (scho)

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 05. November 2009

Der Flugplatz Bitburg in Bildern

Seit Jahren ranken sich heftige Diskussionen um das Gelände des Bitburger Flugplatzes. Was damit geschehen soll, war lange Zeit unklar, nun soll er mit Hilfe von Investorengeldern zu einem Zivilflughafen ausgebaut werden.

DER FLUGPLATZ BITBURG IN BILDERN



FOTO

Der Flugplatz Bitburg in Bildern

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 05. November 2009

Lamparski stellt Pläne für Flugplatz vor

Der Ratssaal platzte aus allen Nähten: Die Gelegenheit, Frank Lamparski persönlich zu erleben nutzten gestern Abend zahlreiche Bitburger Bürger. Es war das erste Mal, dass der Projektentwickler aus Luxemburg seine Pläne für den Bitburger Flugplatz, den er zum Industrie-, Fracht- und Passagierflughafen ausbauen will, öffentlich vorstellte.

(scho) Er war einer Einladung von Bitburgs Bürgermeister Joachim Streit gefolgt, der den Projektentwickler in den Stadtrat eingeladen hatte, damit sich die Ratsmitglieder über die Vision des Bit-Airport, so der Arbeitstitel des ambitionierten Projekts, informieren konnten. Zudem verfolgten rund 50 Bürger die Sitzung mit großem Interesse - teils vom Flur aus. Die Ratsmitglieder nutzen ausgiebig die Chance, dem Projektentwickler ihre Frage zu stellen.

Lamparski war nicht alleine nach Bitburg gereist. Ihm zur Seite saß eine acht-köpfige Gruppe, Mitglieder der Planungs- und Entwicklungsgruppe, der Lamparski als Leiter vorsteht. Er machte gleich zu Beginn klar, dass er weder der Investor ist, noch vor hat, ein Projekt in einer solchen Größenordnung - die Rede ist von 400 Millionen Euro Investitionen in 15 Jahren - alleine zu stemmen. So vereint die Entwicklungsgruppe, mit der Lamparski den Ausbau des Bitburger Flugplatzes voran bringen will, verschiedene Kompetenzbereiche und ist unterteilt in Bereiche wie Projektmanagement, Architektur, Ingenieurswesen, Technik, Rechtsabteilung und Finanzgruppe. "Wir sind schon seit über zehn Monaten mit der Planung für den Bit-Airport beschäftigt", sagte Lamparski.

Vorrangig ist für ihn zunächst die Flugplatz Bitburg GmbH, von der er derzeit rund 40 Prozent der Anteile hält, zu 100 Prozent aufzukaufen. "Wir wollen das GmbH-Kapital auf mindestens fünf Millionen Euro aufstocken. Da schaffen es die öffentlichen Gesellschafter nicht, anteilig mitzuziehen", erklärte Lamparski die Bedeutung dieses Schrittes für das Vorankommen des Projekts. Sobald er die GmbH zu 100 Prozent erworben hat, soll sie umgewandelt werden in eine Kommanditgesellschaft auf Aktie, die aus Gründungspartnern und stillen Partnern besteht. Finanziert werde das Ganze über einen Fonds. Ein Fonds, der sich ausschließlich an Großinvestoren richtet. "Mindestens 1,25 Millionen Euro muss man schon einzahlen und einen Kapitalnachweis von 2,5 Millionen Euro bringen", sagte Lamparski. "Wir brauchen die hundertprozentige Privatisierung, um die Kapitalerhöhung durchführen zu können. Ich rechne damit, dass wir bis Juni 2010 die GmbH privatisiert haben - aber das sind politische Entscheidungen, dem können wir nicht vorgreifen", sagte Lamparski, der das Projekt auch der Europäischen Investitionsbank vorstellen will, um an vergünstigte Kredite zur Zwischenfinanzierung ran zu kommen.

"Wir brauchen keine 15 Jahre, um die Gewinnzone zu erreichen", sagte Lamparski auf die Frage eines Ratsmitglied, das wissen wollte, warum jemand in einen solchen Fonds investiert. "Fonds sind immer langfristig ausgelegt. Das hat auch was mit Abschreibungsfristen zu tun. Solche Fonds steigen erst langsam, dann explosionsartig. Das sind keine Wahnsinnigen, die in solche Special-Investment-Fonds investieren", sagte Lamparski und betonte: "Das ist eine Gelddruckmaschine, die hier entsteht." Auch, dass es derzeit kaum einen Flugplatz gibt, der schwarze Zahlen schreibt, schreckt Lamparski nicht - im Gegenteil: "Es ist doch kein Geheimnis, dass wir uns in einer Rezession befinden. Deshalb ist genau jetzt die Gelegenheit, etwas aufzubauen und dann den wieder einsetzenden Aufschwung als Rückenwind zu nutzen." Lamparski rechnet damit, dass es für die Flugbranche bereits in einigen Jahren bergauf geht. Und genau dann will er die Infrastruktur stehen haben: In drei Jahren den Frachtflughafen in fünf Jahren soll auch der Passagierflughafen betriebsbereit sein. "Das heißt aber nicht, dass in fünf Jahren bereits zweieinhalb Millionen Passagiere von Bitburg aus fliegen. Die zweieinhalb Millionen sind nicht die Passagierzahl, die wir anstreben, sondern das maximale Passagieraufkommen, auf das unser Terminal ausgelegt sein wird. Es ist eine Planungsgröße", sagte Lamparski. Was die Einnahmen angeht, rechnet Lamparski vor, dass etwa 60 Prozent über die Landebahn verdient werde und 40 Prozent über das so genannte "Handling" drumherum - etwa die Vermietung von Stellflächen und Ähnliches.

Vom inhaltlichen Konzept her liegt der Schwerpunkt ganz klar auf Fracht- und Passagierflug. Die in Bitburg viel diskutierte und lange favourisierte Werf-Idee spielt bei den Plänen von Lamparski nur noch eine Nebenrolle, das Thema "Flugzeug-Recycling" ist gänzlich vom Tisch. "Wir wollen keinen Verschrottungs-Flugplatz, damit würden wir Kapazitäten verspielen", sagte Lamparski. Er berichtete zudem von Vorgesprächen mit vier interessierten Cargo-Gesellschaften, also Frachtfliegern, und einer osteuropäischen Passagierflug-Linie. Schließlich sollen in Sachen Passagierflug vor allen osteuropäische Ziele angefliegen werden, da dort Wachstumsmärkte schlummern. Ein Wachstumsmarkt im Bereich Fracht sei China, auch durch den steigenden Bedarf an Technik aus Deutschland. "Deutsche Maschinen sind in China sehr gefragt", sagte Lamparski.

Auch das Thema Nachtflüge und fallende Immobilienpreise wurde von den Ratsmitgliedern mehrfach

angesprochen: "Wir brauchen keinen Nachtflug, weil wir die Kapazität haben, die Flugzeuge tagsüber abzufertigen. Auf Nachtflüge sind wir nicht angewiesen, das streben wir auch nicht an, denn die verursachen zusätzliche Kosten", sagte Lamparski. Was die Anflugschneise angeht, steht gemäß der vorrangigen Windrichtung laut Günter Krahé, Geschäftsführer Flugplatz Bitburg GmbH, nur fest, das Bitburg von Ost nach West angefliegen wird. Die genaue Anfluglinie werde von der zivilen Luftfahrtbehörde noch in Zusammenarbeit mit der Air-Base-Spangdahlem festgelegt. Auch vor dem Werteverfall von Immobilien braucht sich laut Lamparski keiner zu fürchten: "Die Immobilienpreise werden steigen, da mit den Arbeitsplätzen es ja auch mehr Menschen hier her zieht, darunter auch solche, die sich teureren Wohnraum leisten können."

"Sie sagen immer, dass Sie nicht auf öffentliches Geld angewiesen sind. Aber die Investoren zahlen doch in einen solchen Fonds, um ihre Gewinne zu minimieren, also weniger Steuern zu zahlen - damit wird doch auch öffentliches Geld verbraucht", gab ein Ratsmitglied zu bedenken. "Ich bin überrascht, das Geld, das nicht als Steuer gezahlt wird, öffentliches Geld ist", konterte daraufhin Lamparski. Keine Frage, schlagfertig ist er jedenfalls. So wollte ein anderes Ratsmitglied wissen, warum man so wenig über ihn im Internet liest - die zahlreichen aktuellen Berichte im Zusammenhang mit dem Bitburger Flugplatz einmal außen vor. "Weil ich mich als Projektentwickler eher im Hintergrund halte", war die Antwort von Lamparski, der zudem zum Besten gab, dass er sich nicht nur in seiner Heimatgemeinde Mamer für die Liberalen kommunalpolitisch engagiert hat, sondern auch in der Feuerwehr aktiv war. "Nicht weil ich trinke, sondern weil ich es für wichtig halte, dass man sich ehrenamtlich engagiert."

Thema Arbeitsplätze: Rund 2000 Arbeitsplätze soll der Bit-Airport in 15 Jahren bringen, wenn er voll ausgebaut ist. Fachkräftemangel fürchtet Lamparski nicht, da der Flugplatz dann selbst Ausbildungsbetrieb sein wird. Und es werden "qualifizierte Arbeitsplätze" entstehen: "Im Security-Bereich kann man keine ungeschulten Leute arbeiten lassen, das sind hoch qualifizierte Arbeitsplätze, da kann man nichts mit Ein-Euro-Jobber anfangen."

Dreh- und Angelpunkt des ganzen Projekts ist die Erwartung, dass sich der Luftverkehr bis 2020 verdoppeln wird - vor allem durch steigenden Bedarf in Asien, Brasilien, Russland und Indien. "Dann bekommen die großen Flughäfen wie Frankfurt enorme Engpässe und das ist die Nische, in die wir springen wollen", sagt Lamparski. Denn existierende Groß-Flughäfen bei Ballungszentren hätten Probleme Genehmigung und Land für entsprechende Erweiterungen zu bekommen, während in Bitburg eine "hervorragende Infrastruktur" darauf wartet, genutzt zu werden. Sollte die Vision des "Bit-Airports" Wirklichkeit werden, sind die Betreiber in jedem Fall auf eine erweiterte Betriebsgenehmigung für den Flugplatz angewiesen. Die vorliegende Genehmigung reicht für ein solches Großprojekt nicht aus. Neue Lärmschutzgutachten werden dann zum Beispiel erforderlich.

Das öffentliche Interesse will Lamparski zukünftig in seiner Gesellschaft dadurch wahren, dass er Stadt wie Kreis Sitze in Gremien der neu zu gründenden Kommanditgesellschaft anbietet. "Das ist wichtig, dass sich Stadt und Kreis informieren können. Wir sind ja auch bei der Planung aufeinander angewiesen. Uns ist es auch wichtig, dass die Bevölkerung über die kommunalpolitischen Vertreter in den Gremien Zugang zu Informationen hat." Keine Frage, es geht ums Informieren - entscheiden tun dann andere.

Am Ende der mehr als zweieinhalbstündigen Informationsrunde dankte Bitburgs Bürgermeister ausdrücklich Frank Lamparski und seinen Mitstreitern, dass sie nach Bitburg gekommen sind: "Das ist nicht selbstverständlich, dass Sie uns in dieser Phase der Projektplanung öffentlich informieren - die Mitbewerber hören ja schließlich auch mit."



In der Diskussion: die Pläne von Frank Lamparski zum Ausbau des Flugplatzes zum „Bit-Airport“. TV-Foto: Katharina Hammermann



aus unserem Archiv vom 06. November 2009

Kein Nachtflug, kein öffentliches Geld

Engagierte Diskussion: Zweieinhalb Stunden stand Frank Lamparski im Bitburger Stadtrat Rede und Antwort - und bot interessante Einblicke in seine Pläne, den Bitburger Flugplatz zum Industrie-, Fracht- und Passagierflughafen auszubauen.



Bitburg. (scho) Die Mitglieder des Bitburger Stadtrats nutzten ausgiebig die Gelegenheit, Projektentwickler Frank Lamparski auf den Zahn zu fühlen. Die wichtigsten Themen im Überblick:

Nachtflug und Immobilien: "Wir brauchen keinen Nachtflug, weil wir die Kapazität haben, die Flugzeuge tagsüber abzufertigen", sagte Lamparski. Das gelte sowohl für Fracht- wie für Passagierflug. Er glaubt nicht, dass die Immobilien rund um den Flugplatz an Wert verlieren. Im Gegenteil: "Die Preise werden steigen, da der Flugplatz Arbeitsplätze bringt und deshalb die Nachfrage nach Häusern steigt."

Konzept und Märkte: Die in Bitburg lange favorisierte Werft-Idee spielt kaum noch eine Rolle, das Thema "Flugzeug-Recycling" ist ganz vom Tisch. "Wir wollen keinen Verschrottungs-Flugplatz. Damit würden wir Kapazitäten verspielen", sagte Lamparski. Er berichtete von Vorgesprächen mit vier Cargo-Gesellschaften und einer osteuropäischen Passagierflug-Linie. "Wir wollen keine Konkurrenz zum Hahn", sagte Lamparski. Ein Wachstumsmarkt für Fracht sei Asien: "Deutsche Technik ist zum Beispiel in China sehr gefragt."

Passagiere und Zahlen: Es war Lamparski ein Anliegen, mit einem Missverständnis aufzuräumen: Zwar sei das Terminal für ein maximales Aufkommen von rund 2,5 Millionen Passagieren im Jahr ausgelegt. Das bedeute aber nicht, dass in fünf Jahren bereits zweieinhalb Millionen Passagiere von Bitburg aus fliegen: "Die 2,5 Millionen sind nicht die Passagierzahl, die wir anstreben. Es ist eine Planungsgröße."

Geld und Steuer: "Sie sagen, dass Sie kein öffentliches Geld brauchen. Aber die Investoren zahlen in den Fonds, um ihre Gewinne zu minimieren und weniger Steuern zu zahlen - damit wird doch auch öffentliches Geld verbraucht", gab ein Ratsmitglied zu bedenken. "Ich bin überrascht, dass Geld, das nicht als Steuer gezahlt wird, öffentliches Geld ist", konterte Lamparski.

Internet und Infos: Nachgefragt wurde, warum Internetnutzer jenseits der aktuellen Berichte im Zusammenhang mit dem Flugplatz so wenig über Lamparski im Internet finden. "Weil ich mich als Projektentwickler eher im Hintergrund halte", antwortete Lamparski.

Jobs und Qualität: Rund 2000 Arbeitsplätze soll der Bit-Airport in 15 Jahren bringen, wenn er voll ausgebaut ist. Fachkräftemangel fürchtet Lamparski nicht, da der Flugplatz selbst ausbilden wird. Zur Qualität der Arbeitsplätze sagte Lamparski: "Im Security-Bereich etwa kann man keine ungeschulten Leute arbeiten lassen, das sind hochqualifizierte Arbeitsplätze, da kann man nichts mit Ein-Euro-Jobbern anfangen."

Sitze und Gremien: Der Öffentlichkeit will Lamparski entgegenkommen, indem er Stadt und Kreis Sitze in den Gremien der neu zu gründenden Kommanditgesellschaft anbietet. "Es ist wichtig, dass sich Stadt und Kreis informieren können und so auch die Bevölkerung Zugang zu Informationen hat."

Größe und Genehmigung: Sollte die Vision des Bit-Airports Wirklichkeit werden, sind die Betreiber in jedem Fall auf eine erweiterte Betriebsgenehmigung für den Flugplatz angewiesen. Neue Lärmschutzgutachten werden dann zum Beispiel nötig.

Leser-Echo: Was halten Sie von den Plänen für den Bit-Airport: Ist er der erhoffte Jobmotor für die Eifel oder einfach zu groß, um wahr zu sein? Mailen Sie uns Ihre Meinung in wenigen Sätzen an efel@volksfreund.de (Name und Wohnort nicht vergessen).

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 06. November 2009

Pitter und der Atom-Airport



Also Walburga", hab' ich neulich gesagt, "ich glaub' der Lamparski braucht nicht auf den Flughafen ausbau zu warten. Der hat schon abgehoben." Da hat sie gekichert.

Und dann hab' ich ihr mal erklärt, dass man dazu kein Luxemburger sein muss. Mein Skatkumpel Wolfgang aus Speicher hat jetzt nämlich auch Pläne für den Flugplatz: Er will ein Atomkraftwerk bauen. Das soll Strom für den Betrieb von Elektroflugzeugen produzieren. Eine Extra Cargo-Flotte wird geladene Akkus in alle Welt transportieren - vom Bit-Airport, der den Beinamen "The Eifel-Stromer" erhält. Lärm macht das Ganze keinen. Nach der Bauphase ist außer einem kleinen Summen nix mehr zu hören. Schon in wenigen Jahren wird die Airline Bit-Summ-Summ internationale Bedeutung haben und Ryanair in den Ruin treiben.

Bei allen Starts und Landungen werden heilkundliche Führungen angeboten: Denn nichts ist besser als die gesunde Eifel-Stromer Luft am Airport. Ihm liegen seriöse Gutachten von Ärzten der Charité vor. Deren Namen darf er natürlich nicht nennen. Ebenso wenig wie die der Investoren. Diskretion, pscht, summ-summ! Ist doch klar.

Aber das Beste ist: Die Bauarbeiten, sagt Wolfgang, werden 81 489 Menschen am Atom-Airport Arbeit bieten. Die Stufe eins des Ausbaus gehe, er habe sehr genau kalkuliert, vom 1. Januar 2011 bis zum 28. Juni 2018. Wartung und Betrieb des Atommeilers werden genau 3489 Arbeitsplätze schaffen, der flugaffine Bereich (Verladung von Atomstrom, fliegen, Triebwerke putzen und so) sogar 12 777. In der zweiten Ausbaustufe denkt Wolfgang an die vielen Senioren, die es in der Eifel bald geben wird. Die können dann nämlich mit ihrem Eifel-Stromer-Spezial-Rollator zur Rollbahn rollen, um ihr Gerät dort aufzuladen und dann entweder in den Flieger nach Riga steigen oder leise surrend nach Hause sausen. "Ich glaube, dein Kumpel will dich veräppeln", hat meine Walburga gesagt. Sie hat aber auch gar keine Visionen, findet euer

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 06. November 2009

Wie sich der Bit-Airport entwickeln soll

Von unserer Redakteurin Dagmar Schommer

Zwischen Faszination und Skepsis schwankte die Zuhörerschaft, die am Donnerstagabend dem Vortrag von Frank Lamparski folgte, der im Bitburger Stadtrat erstmals öffentlich seine Pläne für den Flugplatz vorstellte.



Wenn es nach Frank Lamparski geht, sollen bald große Frachtmaschinen in Bitburg landen. Fotomontage: Ballini

Bitburg. Frank Lamparski präsentierte im Bitburger Stadtrat, wie er sich den Ausbau des Flugplatzes zum Industrie-, Fracht- und Passagierflughafen vorstellt. Dabei machte er deutlich, dass er nicht vorhabe, ein Projekt in dieser Größenordnung - die Rede ist von Investitionen in Höhe von 400 Millionen Euro in 15 Jahren - alleine zu stemmen.

Er arbeitet mit einer Planungs- und Entwicklungsgruppe, die verschiedene Kompetenzen vereint, gegliedert nach Bereichen wie Projektmanagement, Architektur, Ingenieurswesen, Technik, Rechtsabteilung und Finanzen.

Für Lamparski geht es zunächst darum, die Flugplatz GmbH, von der er bereits rund 40 Prozent hält, ganz zu erwerben

"Wir wollen das GmbH-Kapital auf mindestens fünf Millionen Euro aufstocken. Öffentliche Gesellschafter schaffen es nicht, da anteilig mitzuziehen", erklärte Lamparski, der bis Juni 2010 alle Anteile aufgekauft haben will.

Nach ihrer Privatisierung soll die GmbH in eine Kommanditgesellschaft auf Aktie umgewandelt werden, die aus den Gründungspartnern und stillen Partnern besteht.

Fonds für Großinvestoren

Der Fonds, über den das Projekt finanziert wird, richtet sich ausschließlich an Großinvestoren. "Mindestens 1,25 Millionen Euro müssen Investoren einzahlen und einen Kapitalnachweis über 2,5 Millionen Euro bringen", sagte Lamparski.

"Sie sagen, dass Sie kein öffentliches Geld brauchen. Aber die Investoren zahlen doch in den Fonds, um ihre Gewinne zu minimieren und weniger Steuern zu zahlen - damit wird doch auch öffentliches Geld verbraucht", gab ein Ratsmitglied zu bedenken. "Ich bin überrascht, dass Geld, das nicht als Steuer gezahlt wird, öffentliches Geld ist", konterte Lamparski. Dass es derzeit kaum einen Flugplatz gibt, der schwarze Zahlen schreibt, schreckt ihn nicht - im Gegenteil: "Es ist doch kein Geheimnis, dass wir uns in einer Rezession befinden. Deshalb ist genau jetzt

der richtige Zeitpunkt, etwas aufzubauen, um dann den einsetzenden Aufschwung als Rückenwind zu nutzen." Lamparski rechnet damit, dass es für die Flugbranche bereits in wenigen Jahren bergauf geht. Und genau dann will er die Infrastruktur stehen haben: In drei Jahren den Frachtflughafen, in fünf Jahren soll auch der Passagierflughafen betriebsbereit sein.

Dreh- und Angelpunkt des ganzen Vorhabens ist die Erwartung, dass sich der Luftverkehr bis 2020 verdoppeln wird - vor allem durch steigenden Bedarf in Asien, Brasilien, Russland und Indien. "Dann geraten die großen Flughäfen wie Frankfurt in Engpässe. Das ist die Nische, in die wir springen wollen", sagt Lamparski und erklärt, dass existierende Flughäfen es schwer hätten, Genehmigung und Land für Erweiterungen zu bekommen, während in Bitburg eine "hervorragende Infrastruktur" darauf wartet, genutzt zu werden.

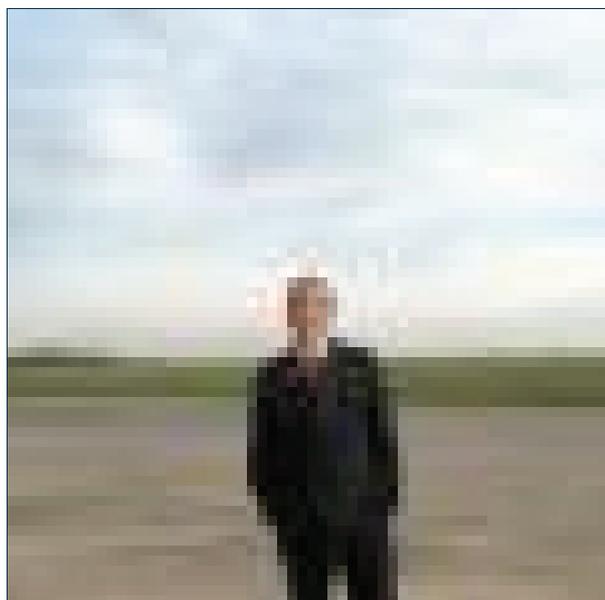
Es würden bereits Vorgespräche mit vier Cargo-Gesellschaften und einer osteuropäischen Passagierflug-Linie laufen. Beim Passagierflug hat er Osteuropa im Visier. Ein Wachstumsmarkt für Fracht sei Asien: "Deutsche Technik ist zum Beispiel in China sehr gefragt."

Rund 2000 Arbeitsplätze soll der Bit-Airport bringen, wenn er in 15 Jahren voll ausgebaut ist. Fachkräftemangel fürchtet Lamparski nicht, da der Flugplatz selbst ausbilden wird. Zur Qualität der Arbeitsplätze sagte Lamparski: "Im Security-Bereich etwa kann man keine ungeschulten Leute arbeiten lassen, das sind hochqualifizierte Arbeitsplätze, da kann man nichts mit Ein-Euro-Jobbern anfangen."

aus unserem Archiv vom 09. November 2009

Der unbeschriebene Projektplaner

Das Internet ist eine hervorragende Recherchequelle - doch über Frank Lamparski hat es nicht viel zu berichten. Bevor die Nachricht kam, dass der Luxemburger plant, den Bitburger Flugplatz mit Hilfe von Investoren auszubauen, war er im weltweiten Netz ein fast unbeschriebenes Blatt.



Frank Lamparski vor der Rollbahn des Bitburger Flugplatzes.
TV-Foto: Katharina Hammermann

Bitburg. (kah) Wer sich in der Lage sieht, Hunderte Millionen Euro aufzutreiben, wer den Plan hat, aus einer ehemaligen Airbase einen florierenden Flughafen zu machen, und wer angeblich schon viele Großprojekte geplant hat, über den müsste es, so denkt man, im Internet unendlich viele Informationen geben.

Im weltweiten Netz nur unter ferner liefen

Über Frank Lamparski jedoch, auf den all dies zutrifft, war noch am 17. Oktober im weltweiten Netz kaum etwas zu erfahren. An diesem Tag hatte Michael Billen eine Pressemitteilung herausgegeben, die kundtat, dass der luxemburgische Projektentwickler als Kopf einer Entwicklungsgruppe plant, rund 40 Prozent an der Flugplatz Bitburg GmbH zu kaufen und die ehemalige Airbase sukzessive zu einem richtigen Flughafen auszubauen.

Als bekannt wurde, welches Ausmaß Lamparskis Pläne haben - 400 Millionen Euro Investitionen, ein Terminal für bis zu 2,5 Millionen Passagiere und 2000 Arbeitsplätze -, ist die Nachricht im Internet explodiert. Nun erhält, wer nach "Frank Lamparski" googelt, schon 751 Treffer. Viel ist das zwar immer noch nicht, aber ein Vielfaches dessen, was es vorher gab.

Denn vorher waren es keine 200 Links, die Google ausspuckte, wenn man Lamparskis Namen in die Suchmaske eingab. Zieht man noch die Namensvetter in Venezuela und den USA ab, bleibt nicht mehr viel zu erfahren übrig: Bei dem Sozialnetzwerk Facebook sieht man Lamparski mit zwei jungen Männern vor einem Brunnen stehen. Eine Niederschrift aus dem Gemeinderat und einige andere Internetseiten belegen, dass er sich in seiner Heimatgemeinde, dem westlich von Luxemburg gelegenen Mamer, kommunalpolitisch engagiert hat und zudem Mitglied des ortsansässigen Kulturkreises ist. Bei einem Golfwettbewerb hat er als Amateur 2008 den ersten Platz belegt ...

Doch über seine berufliche Laufbahn, seine Firmen, seine Projekte findet sich so gut wie nichts. Immerhin: An der Technischen Universität Wien hat er 1996 am Institut für Festigkeitslehre eine Diplomarbeit geschrieben - "Ein elastoplastisches Material-Modell für gerissenen Beton". Zudem ist Lamparski auf einer Seite namens Top Management gelistet: als "Prési-dent & Chief Executive Officer" der Firma Stintec. Auch im luxemburgischen Handelsregister ist er als Geschäftsführer dieser Firma eingetragen - die Seite www.stintec.lu ist allerdings "en

construction" und liefert daher keinerlei Informationen - außer, dass es sich um beratende Ingenieure handelt.

Viel ist es also nicht, was im Internet über Frank Lamparski zu erfahren ist. Er selbst begründet das damit, dass er sich als Projektplaner im Hintergrund halte. Das ist ihm offensichtlich gelungen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 10. November 2009

Bitburger Millionen-Träume

Blick in die Zukunft: Der Projektentwickler Frank Lamparski will den früheren US-Militär-Flugplatz Bitburg zum Bit-Airport ausbauen, die Computer-Grafik vermittelt einen Eindruck von den Plänen des Luxemburgers. In einigen Jahren soll der Fracht- und Passagierbetrieb in großem Stil laufen. Mindestens 400 Millionen Euro will Lamparski einbringen, angeblich verfügen seine Investoren über 1,2 Milliarden Euro. Wer die Geldgeber sind, ist unbekannt. Grafik: Architekturbüro Ballini, Pitt & Partners

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 10. November 2009

Hinter den Kulissen wird verhandelt

Noch ist Frank Lamparski kein Gesellschafter der Flugplatz Bitburg GmbH. Denn laut Michael Billen führen Vertragsverhandlungen dazu, dass sich der Verkauf der GmbH-Anteile verzögert. Die Anteile sollen, wenn es so weit ist, dennoch rückwirkend zum 1. November auf den neuen Gesellschafter übergehen.

Bitburg. (kah) Lief es wie geplant, hätte Frank Lamparski den Kaufvertrag über 40 Prozent der Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH bereits unterschrieben. Der luxemburgische Projektentwickler Lamparski hatte vor wenigen Wochen seine Pläne bekanntgegeben, die ehemalige Airbase Bitburg zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen ausbauen zu wollen. Zu diesem Zweck will er 40 Prozent der Anteile an der Flugplatz GmbH kaufen, mit dem Ziel, die GmbH ganz zu übernehmen. Ein Kauf, der sich, wie Michael Billen, Aufsichtsratsvorsitzender der GmbH, mitteilt, verzögert.

Der Grund: Noch laufen Vertragsverhandlungen. Bei diesen geht es laut Billen um Folgendes: "Erstens ist es unser Interesse, dass die öffentliche Verkehrsinfrastruktur öffentlich bleibt." Zweitens müsse festgehalten werden, "dass wir den Flugplatz wiederbekommen können" - für den Fall, dass das Projekt nicht den gewünschten Erfolg hat, müsse sichergestellt sein, dass die öffentliche Verkehrsanlage dennoch langfristig betrieben werden kann. "Und drittens wollen wir mit am Tisch sitzen", sagt Billen - die Politik soll also auch noch mitentscheiden dürfen, wie es auf dem Flugplatz weitergeht. Die Verhandlungen seien schon weit gediehen. "Wir sind uns sehr einig, nur unsere Anwälte noch nicht." Billen rechnet damit, dass die Ausformulierung der Verträge sich noch zwei bis drei Monate hinziehen wird - was nicht heißen, dass der Verkauf so lange warten müsse. Der solle so oder so rückwirkend zum 1. November erfolgen.

Die jetzige GmbH wird laut Billen kein Geld mehr in den Flugplatz investieren. Die Instrumentenfluggenehmigung umzusetzen, wird genauso Aufgabe der neuen Eigentümer sein wie der Ausbau der Landebahn.

Lamparskis Entwicklergruppe will das gesamte Flughafengelände kaufen. Ein Teil gehört der GmbH: dazu zählen der Tower, sein Umfeld und die Tankstelle. Der gesamte Rest des Areals, auch die Rollbahn, gehört dem Bund. Deshalb laufen laut Billen parallel zu den Verhandlungen mit der GmbH auch welche mit dem Bund. Die Verträge sollen aufeinander abgestimmt werden.

Noch ist mehr als die Hälfte der GmbH-Anteile in öffentlicher Hand: Sie gehören dem Eifelkreis Bitburg-Prüm (rund 38 Prozent) und der Stadt Bitburg (rund 16 Prozent). Sowohl Kreistag als auch Stadtrat werden wohl in ihren nächsten Sitzungen darüber entscheiden müssen, ob und zu welchen Bedingungen sie diese Anteile verkaufen. Billen ist der Überzeugung, dass beide Gremien dem Verkauf zustimmen werden. Sie haben auch kaum eine andere Wahl, denn die Kommunen wären finanziell nicht in der Lage, sich an den geplanten Investitionen zu beteiligen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 10. November 2009

Noch ein Denkmal auf Kosten des Steuerzahlers

Zum Artikel "Wie sich der Bit-Airport entwickeln soll" (TV vom 9. November):

Ein Hauch von internationalem Flair in der Provinz? Psychologisch geschickt werden die Pläne zum Ausbau des Bit-Airport von Herrn Lamparski promotet, um die Kommunalpolitik und Bürger für seine Zwecke zu beeinflussen. Sogar CDU-Billen marschiert vorne mit und will sich mit dem Bit-Airport ein Denkmal setzen wie Brüderle, Beck, Licht & Co. das mit dem defizitären Flugplatz Hahn getan haben. Man will Arbeitsplätze schaffen, so die Argumentation von Herrn Billen, denn diesbezüglich wird ja wohl keiner wagen, zu widersprechen!? Mit diesem (abgedroschenen) Argument wurden schon so oft unsinnige, verlustreiche Projekte durchgedrückt, siehe Hahn, Nürburgring, Hochmoselübergang (!?) und Arbeitsplätze von einem Ort zum anderen verlagert. Das feiert man dann als Schaffung neuer Arbeitsplätze.

Gegen vernünftige, nachhaltige Wirtschaftsentwicklung ist nichts einzuwenden. Aber der Bit-Airport (als gäbe es keine Flugplätze in unmittelbarer Nähe) wird den schon immer defizitären Hahn, der mit zig Millionen Steuergeldern (unsere Gelder) subventioniert wird, noch mehr in die roten Zahlen treiben, und dann müssen noch mehr Steuer-Millionen reingesteckt werden.

Auch wenn Bitburg privat finanziert werden sollte, so muss die Infrastruktur von öffentlichen Geldern bezahlt werden. Die Lärm- und Umweltbelastung (Abgase, Kerosin in der Luft) für die Bürger kommt noch hinzu. Ist das intelligente Standortpolitik? Nein, das ist unverantwortungsvolle Wirtschaftspolitik der etablierten Parteien und hat Deutschland mit 1,5 Billionen Euro Staatsschulden in den Ruin - anders kann man das nicht sagen - getrieben. Diese Politiker können es nicht, es muss sich dringend etwas ändern.

Da bietet sich das sogenannte Bandbreitenmodell von Jörg Gastmann an (nur eine einzige Steuer, die Umsatzsteuer, und das Arbeitsplatzprämien-gesetz). Es ist die intelligente Alternative, indem das Steuersystem auf den Kopf gestellt wird und der Unternehmer anders als bisher (Personalrationalisierung) ein ureigenes Interesse daran hat, mehr Mitarbeiter einzustellen, um seine Steuern zu minimieren und Gewinne zu steigern. So kommen wieder mehr Menschen in Arbeit und Verdienst, das Volksvermögen steigt. Das führt zu mehr Konsum, zu florierender Konjunktur, und höhere Einkommen werden möglich. Einfach, gerecht. Das ist Wirtschafts-/Steuerpolitik auf intelligente, nachhaltige Art und schafft anders als bisher wirkliche Arbeitsplätze.

Hans-Joachim Selzer, Bernkastel-Kues

infrastruktur

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 10. November 2009

Viel Hurra und heiße Luft

Zum Artikel "Wie sich der Bit-Airport entwickeln soll" (TV vom 9. November):

Darüber kann man gar nicht lachen. Wie können sich eine Stadt und eine Region so auf den Arm nehmen lassen? Infrastruktur - wie in Luxemburg vor ein paar Jahren noch am Findel? Okay, heute hat man dort zumindest eine Autobahn. Ein Airport ohne Bahnanschluss und ohne Autobahnanschluss in Bitburg. Welch ein Witz! Die ach so schlauen Boys um Billen & Co. sollten besser mal mit Hochtief konferieren und mit kompetenten Betreibern von Flughäfen sprechen. Dort wird gerade der Börsengang für den Unternehmensteil, der die Flughäfen international betreibt, vorbereitet. Wieso interessiert sich die Betreibergesellschaft des Luxemburger Flughafens nicht für Bitburg? LuxCargo im Verbund mit LufthansaCargo weiß sicherlich mehr über die zukünftige Entwicklung. Die Vorteile bei Fonds sind auch nicht mehr so spannend. Interessant ist nur, wer Lamparski die Infos seit zehn Monaten zukommen ließ. Wo ist die Machbarkeitsstudie über das zukünftige Verkehrsaufkommen alleine für den Cargobereich? Bevor hier ein Projektentwickler auch nur einen Anteil an der Gesellschaft erwirbt, sollten alle Karten auf den Tisch. Vor allen Dingen muss die Bonität geklärt werden. Rheinland-Pfalz kann nicht noch ein Abenteuer à la Nürburgring vertragen. Zur Entwicklung von Projekten gehört mehr, als sich Projektentwickler zu nennen. Welche realisierten Projekte etwa im Logistikbereich hat Lamparski realisiert oder welche Flughäfen tragen seine Handschrift? Wie die jungen Airlines, zum Beispiel Blue Air aus Rumänien, mit Flughäfen umgehen, hat Maastricht schon hinter sich. Als die Passagierzahlen nicht mehr stimmten, sind die Rumänen nach Charleroi umgezogen, weil es dort billiger war. Wer hat jemals sich mit dem Thema Luftfahrtwerft und Service ernsthaft auseinandergesetzt? Gibt es ein Ergebnis? Viel Hurra und heiße Luft!

Die Ansiedlung von Gewerbebetrieben ist da schon eine ganz andere, positive Geschichte. Diese sollte man weiter betreiben. Wer mit den großen Hunden an den Baum will, muss auch das Bein heben können.

Hans-Josef Rogge, Thommen (Belgien)

infrastruktur

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 10. November 2009

Warum, warum, warum

Zum Artikel "Wie sich der Bit-Airport entwickeln soll" (TV vom 9. November):

Es ist der Stadt und Region Bitburg zu wünschen, dass das Konversionsgelände des ehemaligen Militärflughafens Bitburg einer vernünftigen Entwicklung zugeführt wird.

Bei der bisherigen Berichterstattung über den luxemburgischen Projektentwickler gebe ich Folgendes zu bedenken: Seriöse Investoren haben keine Scheu, sich öffentlich zum Projekt zu bekennen. Seriöse Investoren würden auch öffentliche Mittel in ihre Kalkulation mit-einbeziehen. Warum darauf verzichten? Investoren, die genügend Geld haben, laden nicht noch weitere ein, damit ihr Gewinn geschmälert wird. Wenn der Projektentwickler Geldgeber in der Rückhand hat, die bis zu 1,2 Milliarden Euro stemmen können, wozu dann die Werbung für weitere Investoren?

Warum sollten klardenkende Investoren ihr Geld in eine Utopie stecken (Verdoppelung des Flugverkehrs in zehn Jahren), wenn sämtliche seriösen Prognosen etwas total anderes aussagen? Gibt es bisher überhaupt Investoren?

Nach Angaben des Projektentwicklers betreibt er ein Projektplanungsbüro in Shanghai namens "Stintec Shanghai Limited" (TV vom 28. Oktober). Bei dieser Firma kann man jede Menge Holz und anderes kaufen? Na so was?

Letzte Frage: Handelt es sich um eine clevere Spendensammelaktion?

Heinz Maes, Klausen

infrastruktur

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 12. November 2009

Flugplatz Bitburg: Widersprüche gegen Fluggenehmigung abgelehnt

Von Uwe Hentschel und Katharina Hammermann

Die ersten Widersprüche gegen die Instrumentenflug-Genehmigung für den Flugplatz Bitburg sind abgelehnt worden. Sollten die Betroffenen dagegen klagen, wird sich wohl auch der geplante Ausbau des Bit-Airports verzögern.

Für den Flugplatz Bitburg gibt es große Pläne: Er soll in den kommenden 15 Jahren zu einem richtigen Flughafen ausgebaut werden, der regelmäßig von großen Fracht- und Passagierflugzeugen angesteuert wird.

Bevor diese Pläne Realität werden können, gilt es allerdings noch einige Hürden zu überwinden. Denn die von den Flugplatzbefürwortern so lang ersehnte Instrumentenflug-Genehmigung ist zwar da, aber sie ist noch nicht bestandskräftig. Der Grund: Die drei Gemeinden Scharfbilling, Gondorf und Hüttingen sowie die fünf Privatpersonen haben Widerspruch eingelegt.

Über die ersten zwei von acht Widersprüchen wurde nun, wie der Landesbetrieb Mobilität (LBM) gestern mitteilte, entschieden – der Widerspruch der Ortsgemeinde Scharfbilling und jener eines Privatmanns wurden zurückgewiesen. Bei der Beurteilung der Widersprüche spielten laut LBM unter anderem die finanzielle Leistungsfähigkeit des Betreibers, die technischen Gegebenheiten des Flugplatzes und der Lärmschutz eine Rolle.

Die übrigen Entscheidungen stehen noch aus, darunter auch jene über den Widerspruch Ludwig Kewes' von der Initiative „Bürger gegen Nachtflug“.

Eine Klage könnte zu Verzögerungen führen

„Wenn der Widerspruch abgelehnt wird, dann werden wir klagen“, sagt er. Sollte er das tatsächlich tun, dann wird dies zu weiteren Verzögerungen führen, denn die Klage hätte eine aufschiebende Wirkung. Wie lange sich der anschließende Prozess hinziehen würde, ist ungewiss.

Große Flugzeuge jedenfalls könnten, bis der Prozess abgeschlossen ist, nicht in Bitburg landen. Denn bis dahin ist der Flugplatz nur unter Sichtflugbedingungen anzusteuern von Flugzeugen, die nicht mehr als 14 Tonnen wiegen dürfen. Doch selbst wenn die Instrumentenflug-Genehmigung in Kraft wäre, würde das vermutlich im Rahmen der Ausbaupläne für den Bit-Airport nicht genügen. Zwar könnten die Boeing 747, die die Planer nach Bitburg locken wollen, tagsüber landen. Nicht aber nachts: Zwischen 22 und 6 Uhr darf es auch mit der „großen“ Genehmigung pro Jahr maximal 180 Flugbewegungen geben mit Maschinen, die maximal 120 Tonnen Startgewicht haben. Eine Boeing wiegt aber rund 350 Tonnen. In der Nachtkernzeit darf es zwischen 0 und 5 Uhr maximal 24 Flugbewegungen geben. Frachtflug findet jedoch in der Regel nachts statt.

Noch hat sich der Projektentwickler Frank Lamparski bei keiner öffentlichen Stelle gemeldet. Sowohl das Verkehrsministerium als auch die zuständige Fachgruppe Luftverkehr des Landesbetriebs Mobilität kennen seine Pläne nur aus der Presse. „Wir warten zuerst ab, dass wir die Mehrheit der GmbH-Anteile haben“, sagt der Planer. Sollten Kewes oder andere klagen, muss Lamparski sich wohl ans Warten gewöhnen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

aus unserem Archiv vom 12. November 2009

Neue Hürden für den Flugplatz

Von Uwe Hentschel und Katharina Hammermann

Die ersten Widersprüche gegen die Instrumentenflug-Genehmigung für den Flugplatz Bitburg sind abgelehnt worden. Sollten die Betroffenen dagegen klagen, wird sich wohl auch der geplante Ausbau des Bit-Airports verzögern.



Große Pläne, große Hindernisse: Der Flugplatz Bitburg soll ausgebaut werden. TV-Foto: Katharina Hammermann

Bitburg. Für den Flugplatz Bitburg gibt es große Pläne: Er soll in den kommenden 15 Jahren zu einem richtigen Flughafen ausgebaut werden, der regelmäßig von großen Fracht- und Passagierflugzeugen angesteuert wird.

Bevor diese Pläne Realität werden können, gilt es allerdings noch einige Hürden zu überwinden. Denn die von den Flugplatzbefürwortern so lang ersehnte Instrumentenflug-Genehmigung ist zwar da, aber sie ist noch nicht bestandskräftig. Der Grund: Die drei Gemeinden Scharfbillig, Gondorf und Hüttingen sowie die fünf Privatpersonen haben Widerspruch eingelegt.

Über die ersten zwei von acht Widersprüchen wurde nun, wie der Landesbetrieb Mobilität (LBM) gestern mitteilte, entschieden - der Widerspruch der Ortsgemeinde Scharfbillig und jener eines Privatmanns wurden zurückgewiesen. Bei der Beurteilung der Widersprüche spielten laut LBM unter anderem die finanzielle Leistungsfähigkeit des Betreibers, die technischen Gegebenheiten des Flugplatzes und der Lärmschutz eine Rolle.

Die übrigen Entscheidungen stehen noch aus, darunter auch jene über den Widerspruch Ludwig Kewes' von der Initiative "Bürger gegen Nachtflug".

Eine Klage könnte zu Verzögerungen führen

"Wenn der Widerspruch abgelehnt wird, dann werden wir klagen", sagt er. Sollte er das tatsächlich tun, dann wird dies zu weiteren Verzögerungen führen, denn die Klage hätte eine aufschiebende Wirkung. Wie lange sich der anschließende Prozess hinziehen würde, ist ungewiss.

Große Flugzeuge jedenfalls könnten, bis der Prozess abgeschlossen ist, nicht in Bitburg landen. Denn bis dahin ist der Flugplatz nur unter Sichtflugbedingungen anzusteuern von Flugzeugen, die nicht mehr als 14 Tonnen wiegen dürfen. Doch selbst wenn die Instrumentenflug-Genehmigung in Kraft wäre, würde das vermutlich im Rahmen der Ausbaupläne für den Bit-Airport nicht genügen. Zwar könnten die Boeing 747, die die Planer nach Bitburg locken

wollen, tagsüber landen. Nicht aber nachts: Zwischen 22 und 6 Uhr darf es auch mit der "großen" Genehmigung pro Jahr maximal 180 Flugbewegungen geben mit Maschinen, die maximal 120 Tonnen Startgewicht haben. Eine Boeing wiegt aber rund 350 Tonnen. In der Nachtkernzeit darf es zwischen 0 und 5 Uhr maximal 24 Flugbewegungen geben. Frachtflug findet jedoch in der Regel nachts statt.

Noch hat sich der Projektentwickler Frank Lamparski bei keiner öffentlichen Stelle gemeldet. Sowohl das Verkehrsministerium als auch die zuständige Fachgruppe Luftverkehr des Landesbetriebs Mobilität kennen seine Pläne nur aus der Presse. "Wir warten zuerst ab, dass wir die Mehrheit der GmbH-Anteile haben", sagt der Planer. Sollten Kewes oder andere klagen, muss Lamparski sich wohl ans Warten gewöhnen.

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten

[Registrieren](#) | [Einloggen](#)

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

Geschäftsmann lässt auf sich warten

14.12.2009 15:50 Uhr, aktualisiert 14.12.2009 16:09 Uhr

Zweifel an Konzept für Bitburger Flughafen



Foto: Lucien Wolff

Der Tower am ehemaligen Militärflughafen Bitburg. Das Projekt kommt nicht so schnell voran wie geplant.

(vb) – Der Ausbau des Flughafens Bitburg zu einem bedeutenden Fracht- und Personenflughafen wird immer unwahrscheinlicher. Der Luxemburger Unternehmer, der das 400-Millionen-Euro-Projekt stemmen will, hat bisher noch nicht die Geschäftsanteile von erst einmal 40 Prozent an der Flughafen GmbH erworben.

Eigentlich war schon alles in trockenen Tüchern: Geschäftsmann Frank Lamparski wollte zuerst 40 Prozent der Flughafengesellschaft übernehmen, dann nach und nach die restlichen Anteile, die zurzeit noch dem Kreis Bitburg-Prüm und der Stadt Bitburg gehören. Doch anscheinend gibt es Sand im Getriebe.

Lamparski hatte im Herbst die ganze Großregion mit seinen hochfliegenden Plänen überrascht. Der ehemalige Militärflughafen Bitburg soll mit Investorengeldern zu einem international konkurrenzfähigen Industrie- und Frachtflughafen ausgebaut werden, in dessen Umfeld 2000 Arbeitsplätze entstehen. Auch Passagierfluglinien sollen für zwei Millionen Abfertigungen im Jahr sorgen.

Doch erste Verzögerungen lassen nun an der Seriosität des Geschäftsmannes zweifeln, der sowohl in Deutschland als auch in Luxemburg nahezu unbekannt ist. Da der Flughafen jährlich Verluste in Höhe von rund 600 000 Euro schreibt, muss Lamparski als neuer Gesellschafter einen Teil dieser Verluste tragen – das wären 240 000 Euro, berichtet der "Trierische Volksfreund" in seiner Online-Ausgabe.

Warten auf die Bürgschaft

Der Aufsichtsrat der Bitburger Flughafen-GmbH hat Lamparski gebeten, eine Bürgschaft vorzulegen, die seine Zahlungsverpflichtungen in der nächsten Zeit abdeckt. Erst wenn diese Voraussetzung erfüllt sei, könne man zum Notar gehen und den Kaufvertrag unterzeichnen, hieß es. Bisher hat Lamparski noch keine Bürgschaft hinterlegt – ein Schritt, der noch für Dezember vorgesehen ist.

Indessen äußern Experten Zweifel, ob der Bitburger Flughafen profitabel betrieben werden kann. So hat der Trierer Verkehrsexperte Professor Heiner Monheim Bedenken, ob Lamparskis Rechnung aufgeht, eine Billigfluglinie mit Verbindungen nach Osteuropa nach Bitburg zu holen. "Damit überhaupt Passagiere nach Bitburg kommen, müssten die Ticketpreise günstiger sein als an den Flughäfen Köln-Bonn und Düsseldorf. Das wiederum ist erst bei einer Passagierzahl von sechs Millionen pro Jahr möglich", sagte Monheim im Radioprogramm des Südwestrundfunks. Diese Größe wäre drei Mal so viel, wie Lamparski als Ziel angegeben hatte.



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 13. Dezember 2009

Gesellschafter warten auf Lamparski

Von unserer Redakteurin Katharina Hammermann

Noch immer ist Frank Lamparski, der den Flugplatz Bitburg ausbauen möchte, kein Gesellschafter der Flugplatz Bitburg GmbH. Denn vor dem Anteilsverkauf fordert die GmbH eine Bürgschaft, die Lamparski noch nicht hinterlegt hat.



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

Zielstrebig eilen Menschen mit Koffern auf die futuristisch gestaltete Glasfassade des Terminals zu. Nur ein Mann steht still. Gebannt beobachtet er, wie ein Passagierflugzeug in den Himmel über Bitburg aufsteigt... In den Grafiken der Architekten ist der "Bit-Airport" schon mit Leben erfüllt.

Die Wirklichkeit sieht jedoch ganz anders aus. Denn noch immer ist Frank Lamparski, der mit einer Entwicklergruppe plant, die ehemalige Bitburger Airbase zu einem Werft-, Fracht- und Passagierflughafen auszubauen, gar nicht Gesellschafter der Flugplatz Bitburg GmbH. Lamparski hat vor, die Anteile der ehemaligen öffentlichen Gesellschafter, also der Kreise Trier-Saarburg, Bernkastel-Wittlich und Vulkaneifel zu übernehmen - das sind zusammen rund 40 Prozent.

Lamparski will Bürgschaft zeitnah hinterlegen

Eine Voraussetzung für die Übernahme dieser Anteile ist jedoch, dass Lamparski eine Bürgschaft hinterlegt. Sie muss so hoch sein, dass sichergestellt ist, dass er seinen Anteil der Verluste tragen kann, die der Flugplatz im kommenden Jahr machen wird. Das ist bisher nicht geschehen. "Weil wir den Mann und die Leute, die dahinterstehen, nicht kennen, wollen wir sichergehen, dass er die Verluste genauso mitträgt, wie die anderen Gesellschafter auch", sagt Axel Simon, der den krank geschriebenen Aufsichtsratsvorsitzenden Michael Billen vertritt.

Er habe Lamparski gebeten, die Bürgschaft zeitnah zu hinterlegen und Lamparski habe zugesagt, dies zu tun. Wie hoch die Bürgschaft ist, darf Simon nicht preisgeben. Da das Gesamt-Minus der Flugplatz GmbH jedoch jährlich bei rund 600 000 Euro liegt, ist leicht errechnet, dass Lamparskis Verlustanteil sich auf rund 240 000 Euro beläuft.

Sobald die Bürgschaft da ist, könne man zum Notar gehen und den Kaufvertrag unterzeichnen. Simon geht davon aus, dass das noch im Dezember der Fall sein wird.

Doch selbst, wenn es später werden sollte - der Verkauf wird rückwirkend auf den 1. November datiert, so dass Lamparski das Minus dieser beiden Monate in jedem Fall mittragen muss.

Billen sollte Streit und Kandels Verträge zeigen

Wie es um die Verhandlungen steht, die Michael Billen mit Lamparski führt, ist nicht zu erfahren. Denn Billen ist

krank gemeldet und Lamparski nicht zu erreichen. Ziel dieser Gespräche ist es unter anderem, wie Billen vor einigen Wochen erläuterte, zu überprüfen, in welcher Form sich die öffentliche Hand ein Mitspracherecht sichern könnte, auch, wenn die Stadt Bitburg und der Eifelkreis Bitburg-Prüm Lamparski ihre GmbH-Anteile verkaufen.

Ursprünglich war geplant, dass Billen dem neuen Landrat Joachim Streit und dem neuen Bitburger Bürgermeister Joachim Kandels am 22. Dezember Vertragsentwürfe präsentiert, die dann diskutiert werden sollten. Allerdings geht Streit davon aus, dass das Treffen wegen Billens Erkrankung ausfällt. Die Kreisverwaltung beschäftigt sich noch nicht mit diesem Thema, denn dort herrscht Umbruchsstimmung. Bis der neue Landrat im Chefsessel sitzt, steht die Verwaltungsmaschinerie in Sachen Flugplatz still. Und auch auf dem Bit-Airport selbst bleibt es ruhig. Denn Passagierflugzeuge starten derzeit nur in visionären Entwurfsskizzen.

EXTRA

Flugplatz Bitburg GmbH

Die 2002 gegründete Flugplatz Bitburg GmbH hat das Ziel, den Flugplatz zu einem Industrie- und Frachtflughafen auszubauen. Wenn die Anteile der ehemaligen öffentlichen Gesellschafter, also der Kreise Trier-Saarburg (18,95 Prozent), Bernkastel-Wittlich (10,79 Prozent) und Vulkaneifel (10,79 Prozent) verkauft werden, gibt es folgende Anteilseigner: Frank Lamparski (40,53 Prozent), Eifelkreis Bitburg-Prüm (37,89), Stadt Bitburg (16,32), Adolf Hess GmbH (2,63), Hermann Köppen KG (2,63). Die Firma Backes Bau- und Transporte GmbH aus Auw bei Prüm möchte zudem einen Geschäftsanteil von fünf Prozent erwerben, und die Hermann Köppen KG will den bisherigen Geschäftsanteil von 2,63 Prozent auf insgesamt fünf Prozent aufstocken. Der Kreistag hatte einem Verkauf bereits zugestimmt. (kah)