

Datum: 11. April 2012

Chronologie eines gescheiterten Plans

Während sich das Gewerbegebiet am Flugplatz Bitburg seit dem Abzug der Amerikaner prächtig entwickelt hat, ist der Traum von einem richtigen Flughafen 18 Jahre lang unerfüllt geblieben. Nun wird er wohl zu Grabe getragen.

Bitburg. Am 1. Juni 1993 erreichte die Politiker der Region eine Nachricht, die ihnen große Sorgen bereitete: Das Innenministerium teilte mit, dass die US-Regierung plane, die Airbase Bitburg zu schließen. Der Verlust von bis zu 2000 Arbeitsplätzen wurde befürchtet - und, noch schlimmer: der Verlust von 200 Millionen DM, die die Amerikaner bis dahin jährlich unters Volk gebracht hatten. Ein Jahr später war es so weit. Nach 40 Jahren endete die Ära des 36. Jagdgeschwaders in Bitburg. Die Umnutzung des 484 Hektar großen Areals begann. Man entschied sich, etwa die Hälfte des Geländes kleinteilig als Gewerbe-, Industrie- und Freizeitgebiet zu vermarkten - mit durchschlagendem Erfolg. Rund 180 Betriebe, die 1200 Menschen Arbeit bieten, siedelten sich im Laufe der Jahre an. Das "Bitburger Modell" wurde deutschlandweit zum Beispiel für eine gelungene Konversion.

Die andere Seite der Medaille: Es blieb noch der 248 Hektar große "Flugbetriebsbereich", der zu einem Fracht- und Passagierflughafen entwickelt werden sollte. 18 Jahre lang wurden Geld, Zeit, Energie und Hoffnung in diesen Plan investiert. Ein Plan, den zwar bei weitem nicht alle gut fanden, der jedoch politisch mehrheitlich gewollt war. Ein Plan, den auch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben respektierte. 18 Jahre lang verzichtete sie darauf, die ihr gehörende Rollbahn und die Flächen ringsum anders zu vermarkten - und ließ dem Traum vom Fliegen Raum. Hier die Eckdaten eines vergeblichen Bestrebens:

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

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

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

Mai 1998: Die Bezirksregierung Trier erteilt die Genehmigung für den Sichtflug. Jene für den Instrumentenflug stellt sie zurück. Es kommt zu Widersprüchen und Klagen gegen die Sichtflug-Genehmigung.

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

2001: Das Bundesverwaltungsgericht kippt den OVG-Entscheid.

Mai 2002: Gründung der Flugplatz Bitburg GmbH.

September 2002: Die GmbH stellt einen Geschäftsführer ein, der sich später als Betrüger entpuppt und zu einer zehnmonatigen Bewährungsstrafe verurteilt wird. Er hatte sich mit einem gefälschten Jura-Examen beworben.

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

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

2003/2004: Der Tower wird saniert. Die Genehmigungsunterlagen für den Instrumentenflug werden erarbeitet.

2005: Die Instrumentenfluggenehmigung wird beantragt.

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

2008: Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) erteilt die Instrumentenfluggenehmigung. Drei Gemeinden und fünf Privatpersonen legen Widersprüche ein. Noch heute steht die Entscheidung darüber aus.

2008: forcierte Bemühungen zur Akquisition privater Investoren.

Ende 2008, Anfang 2009: IHK, HWK und die Kreise Trier-Saarburg, Bernkastel-Wittlich und Vulkaneifel steigen aus der Flugplatz GmbH aus.

August 2009: Günter Krahe wird neuer Geschäftsführer am Flugplatz Bitburg.

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

Januar 2010: Lamparski übernimmt von den Altgesellschaftern 40,53 Prozent der Geschäftsanteile an der GmbH.

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

22. Juni 2010: Der Kreistag Bitburg-Prüm und der Stadtrat Bitburg entscheiden mit großer Mehrheit, ihre

Flugplatz-Anteile an Frank Lamparski verkaufen zu wollen. Die entsprechende Absichtserklärung wird wenige Tage später unterzeichnet.

Oktober 2010: Die Kartbahn am Flugplatz Bitburg muss schließen: Die Halle wird im Mai 2011 für eine Luftfahrtmesse benötigt.

April 2011: Landrat Joachim Streit fordert die neue Landesregierung auf, eine mögliche Alternative zum Bitburg Airport finanziell zu unterstützen.

31. Dezember 2011: Die 18-Monatsfrist verstreicht, ohne dass Lamparski einen geprüften Businessplan oder die angekündigten 30 Millionen Euro Investorengeld vorlegt. Die Absichtserklärung über den geplanten Anteilsverkauf verliert ihre Gültigkeit.

Februar 2012: Der Eifelkreis Bitburg-Prüm und die Stadt Bitburg entscheiden, Lamparski ihre Flugplatzanteile zu verkaufen. Die Voraussetzung ist, dass die versprochenen 30 Millionen Euro Startkapital bis Osterdienstag eintreffen.

Osterdienstag 2012: Das Geld ist nicht da. Der Plan ist gescheitert.