

volksfreund

Region **PRÜM**
von Bitburg & Prüm

Gewerbe

Die größte Gewerbefläche weit und breit

16. Juni 2019 um 17:25 Uhr | Lesedauer: 4 Minuten



Aus einem Großteil der Start- und Landebahn des Bitburger Flugplatzes soll ein Gewerbegebiet werden. Foto: Uwe Hentschel

Bitburg. Durch die Verkürzung der Start- und Landebahn auf dem Bitburger Flugplatz ergeben sich neue Nutzungsmöglichkeiten für den Rest der Fläche. Wie diese aussehen könnten, wird nun mit Hilfe eines städtebaulichen Rahmenplans geklärt.

Von Uwe Hentschel

Es geht um eine Fläche von 150 Hektar. Das klingt nach viel, ist es auch. Nur zum Vergleich: Das Milch-Werk in Pronsfeld, Arlas weltweit größter Standort, hat nach eigenen Angaben eine Größe von 55 Hektar. Selbst wenn man noch die Bitburger Housing und die benachbarte Produktionsstätte der Bitburger Brauerei mit draufpackt, ist man von diesen 150 Hektar immer noch weit entfernt. Das Areal rund um die Start- und Landebahn des Bitburger Flugplatzes hat also durchaus eine beachtliche Größe. Und bei diesen 150 Hektar handelt es sich auch nicht um die gesamte Flugbetriebsfläche, sondern nur um einen Teil.

So läuft derzeit ein Änderungsverfahren, das eine Verkürzung der 3000 Meter langen Startbahn auf 1200 Meter vorsieht. Diese 1,2 Kilometer sollen weiterhin für eine fliegerische Nutzung erhalten bleiben (siehe Infobox), während sich der Zweckverband Flugplatz Bitburg nun Gedanken macht, was aus den restlichen 1800 Metern Landebahn und dem jeweils gut 200 Meter breiten Grünstreifen links und rechts der asphaltierten Bahn werden soll. Laut Zweckverband handelt es sich dabei um eine der landesweit größten zusammenhängenden Gewerbeflächen.

INFO

Fliegerische Nutzung der restlichen Fläche

Rund 40 Hektar mit 1200 Metern Start- und Landebahn stehen auf der ehemaligen Flugbetriebsfläche auch weiterhin für die fliegerische Nutzung zur Verfügung. Pächter dieses Areals ist die Bit-Air-Flug GmbH des Unternehmers Bernd Pohl, der am Rand der Rollbahn seit mehr als zehn ein Fallschirm-Center betreibt. Aus dem Verkehrslandeplatz soll also ein Sonderlandeplatz werden, was bedeutet, dass dann außer dem Betreiber alle anderen Nutzer nur noch auf Anfrage starten und landen dürfen. In diesem Fall besteht also weder Betriebspflicht, noch gibt es verbindliche Öffnungszeiten. Momentan läuft dazu noch das Änderungsverfahren beim Landesbetrieb Mobilität.

Mithilfe eines städtebaulichen Rahmenplans, dessen europaweite Ausschreibung kürzlich in der Verbandsversammlung des Zweckverbands beschlossen wurde, soll nun die Grundlage für die weitere Nutzung des Areals geschaffen werden. Bei dieser Rahmenplanung soll untersucht werden, welche Form der gewerblichen Nutzung möglich beziehungsweise sinnvoll wäre, wie es mit der verkehrlichen Erschließung aussieht, welche technische Infrastruktur wie beispielsweise Strom, Wasser und Kanalisation benötigt wird, wie man das Gelände parzellieren könnte und welche landespflegerischen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind. Zudem sollen in diese Rahmenplanung auch die Ergebnisse der Voruntersuchung zum Natur- und Artenschutz mit einfließen.

Wie Zweckverbands-Geschäftsführer Helmut Berscheid erklärt, sei vor allem der Osten der Fläche biotophaltig. „Wir haben dort Vorkommen der Zwergstrauchheide“, sagt Berscheid, und diese Gebiete seien sehr sensibel. Diese und weitere Flora- und Fauna-Belange würden derzeit von einem externen Fachbüro untersucht. Und bis August sollen die Ergebnisse dieser Untersuchung vorliegen.

Berücksichtigt würden dabei auch die Ergebnisse der bislang bekannten Altlastenuntersuchungen. „Wir hoffen, dass die Schadstoffbelastung in der Flugbetriebsfläche unkritischer ist als in anderen Bereichen des Flugplatzes“, so Berscheid. Bisher jedenfalls sei nichts Gegenteiliges bekannt. Sollten allerdings Teile des Areals schadstoffbelastet sein, könne man gegebenenfalls zunächst auf die unbelasteten Flächen zurückgreifen. „Wir müssen einfach sehen, was bei den Untersuchungen rauskommt“, sagt der Geschäftsführer.

Sind all diese Fragen geklärt, sollen dann im nächsten Schritt mit Bund und Land Gespräche über den Abschluss eines weiteren städtebaulichen Vertrags zur Entwicklung der Fläche und der damit verbundenen Kosten geführt werden. Diese Kosten werden umso geringer, je größer die einzelnen Grundstücke parzelliert werden können.

Auf Letzteres hofft auch der Zweckverband. Schließlich verfügt die Gewerbefläche aufgrund ihrer Ausmaße über ein gewisses Alleinstellungsmerkmal und könnte deshalb vor allem für flächenintensive Unternehmen interessant sein. „Möglich wäre beispielsweise die Ansiedlung eines modernen Logistikunternehmens“, sagt Berscheid.

Parallel zum nun laufenden Verfahren würden bereits Gespräche mit möglichen Investoren geführt, ergänzt der Zweckverbands-Chef und verweist auf die Teilnahme an der Expo Real in München im vergangenen Jahr. Bei der europaweit größten Fachmesse für Immobilien und Investitionen waren Vertreter des Kreises und der Stadt Bitburg vor Ort, um Werbung für die Region zu machen. Und zu den Projekten, die dabei präsentiert wurden, zählten vor allem die Bitburger Housing und eben der Flugplatz.

An Gewerbeflächen fehlt es in Bitburg jedenfalls nicht. Zumal ja auf dem Flugplatzgelände auch noch andere Flächen zur Verfügung stehen.

Die liegen vor allem in den ehemaligen Shelterbereichen B und C nördlich der Start- und Landebahn. Auch dazu gibt es gemeinsam mit der Bundesanstalt für Immobilien und dem Land Rheinland-Pfalz einen städtebaulichen Vertrag beziehungsweise zwei Nachverträge aus den Jahren 2014 und 2016 zum ursprünglichen Vertrag von 1995. Und laut diesen Nachverträgen, mit denen der erforderliche Höchstbetrag für die Konversion des Flugplatzes auf 33,6 Millionen Euro erhöht wurde, sollten die beiden Shelterbereiche bis Ende 2018 erschlossen sein.

Das aber hat nicht hingehauen. Was auch daran liegt, dass der Zweckverband diese Bereiche bedarfsgerecht erschließt, weswegen er auch eine Verlängerung der Vertragsdauer bis Ende 2021 beantragt hat. „Wir haben dort im ersten Schritt eine Ringstraße gebaut und müssen nun schauen, was an weiteren Straßen benötigt wird“, erklärt Berscheid. Das hänge von der Größe der Betriebe ab, die sich dort ansiedelten, fügt er hinzu. So könne man auf Grundlage der derzeitigen Verhandlungen mit Investoren wahrscheinlich bereits auf zwei der ursprünglich vorgesehenen Wendehämmer verzichten.