

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ulrike Höfken, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Alexander Bonde, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Undine Kurth (Quedlinburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Risiken durch die geplante Privatisierung des Bitburger Flugplatzes

Beim Flugplatz Bitburg handelt es sich um eine ehemalige US Air Base. Eigentümer der flugbetrieblichen Flächen ist der Bund. Seit den 90er-Jahren haben verschiedene Investoren(gruppen) erfolglos versucht, einen Fracht- und Passagierflugbetrieb zu entwickeln. Es kam zu einem langwierigen Genehmigungsverfahren. Nach dem Scheitern einiger vorgeschlagener Großlösungen wurde das Gelände aufgeteilt und ein Teil erfolgreich an u. a. heimische Gewerbetreibende vermarktet. Weit über 1 000 Arbeitsplätze entstanden im Teilbereich der nichtfliegerischen Nutzung, mehr als zur aktiven Zeit der Air Base, einige wenige im Bereich der fliegerischen Nutzung.

Nach dem Rückzug der privaten Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Bitburg mbH haben sich die Landkreise der Region sowie die Städte Trier und Bitburg mit wenig Erfolg darum bemüht, das angestrebte Ziel der Schaffung mehrerer hundert Arbeitsplätze auf dem Verkehrslandeplatz zu erreichen.

Im Jahr 2008 wurde eine Instrumentenfluggenehmigung erteilt, die aber noch nicht bestandskräftig ist. Die Betreibergesellschaft Flugplatz Bitburg mbH mit einer Anteilsmehrheit von Eifelkreis Bitburg-Prüm und Stadt Bitburg ist finanziell nicht in der Lage, die für den IFR-Betrieb (IFR – Instrumentenflugregeln) notwendigen Investitionen zu tätigen. Ende 2009 wurde ein Projektentwickler aus Luxemburg vorgestellt, der die Flugplatz Bitburg GmbH vollständig übernehmen und aus dem Verkehrslandeplatz einen internationalen Verkehrsflughafen mit den Schwerpunkten Fracht- und Passagierflug machen will. Die Pläne des Investors: 400 Mio. Euro Investitionen, 2 000 Arbeitsplätze innerhalb von 15 Jahren, 20 Frachtflugzeuge pro Woche, Verbindungen nach Asien und Südamerika, eine Terminalkapazität für 2,5 Millionen Passagiere pro Jahr. Unklar ist, wer der künftige Betreiber sein wird: der Entwickler persönlich oder eine chinesische Firma aus Shanghai, die auf ihrer Internetseite erklärt, den Verkehrslandeplatz zu einem internationalen Verkehrsflughafen „BIT Airport“ entwickeln zu wollen. An dieser Firma ist der Entwickler beteiligt.

Das Konzept der Betreibergesellschaft und des Projektentwicklers ist sehr umstritten. In der Großregion gibt es mit Frankfurt-Hahn, Zweibrücken, Saarbrücken, Luxemburg schon jetzt eine Reihe von Flughäfen, die mit großen finanziellen Problemen zu kämpfen haben. Die Verfolgung der Planungen eines „Internationalen Verkehrsflughafens“ in Bitburg und der Verkauf der Bundesliegenschaft an den Projektentwickler zu diesem Zweck sind ebenfalls mit erheblichen ökologischen und ökonomischen Risiken verbunden: für die benachbarten

mit öffentlichen Mitteln betriebenen Flughäfen, die Steuerzahlerinnen/Steuerzahler, die Wirtschaftsentwicklung in der Großregion, die Entwicklung des Tourismus, die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger und die Umwelt.

Alternativ wird eine Nutzung des Geländes als Energiezentrum diskutiert, mehrere Akteure wie Unternehmer und Stadtwerke haben ernsthaftes Interesse artikuliert. Vereine aus dem Bereich der Erneuerbaren Energien sowie der Verein „Bürger gegen Nachtflug e. V. Bitburg“ haben Konzepte vorgelegt. In der nicht weit entfernten Gemeinde Morbach im Hunsrück ist die Einrichtung einer „Energie-Landschaft“ mit Windkraft-, Photovoltaik- und Biomasseanlagen auf einer ehemaligen Konversionsfläche vorbildhaft gelungen. Regelmäßige Besuche internationaler Delegationen zeugen vom Erfolg des Morbacher Modells.

Zur Dokumentation der wirtschaftlichen Risiken, die mit der Verfolgung der Flughafen-Pläne des Projektentwicklers verbunden sind, hat die Bürger-Initiative „Bürger gegen Nachtflug“ Erfahrungen anderer ähnlicher Privatisierungen (u. a. Saarbrücken, Lübeck, Lahr, Magdeburg-Cochstedt, Cottbus-Drewitz, Hahn, Zweibrücken, Schwerin-Parchim) ausgewertet, um die Entscheidungsgrundlagen für Bund, Land und die Mitglieder der Gremien in der Stadt Bitburg und dem Eifelkreis zu verbessern.

Die Ergebnisse der Auswertung sind danach wie folgt: Nach der Wende und im Zuge der allgemeinen Abrüstung kamen in Deutschland ab Anfang der 90er-Jahre zu den 23 bestehenden größeren zivilen Flughäfen 13 Konversionsflughäfen dazu. Trotz erheblicher Steigerungen im Luftverkehr entbrannte ein harter Konkurrenzkampf. Einige wenige dieser Konversionsflughäfen haben sich wirtschaftlich erfolgreich entwickelt, die Mehrzahl kam aber kommt trotz guter technischer Ausstattung nicht auf einen erfolgreichen Entwicklungspfad.

Der Flughafen Saarbrücken nimmt bundesweit eine Vorreiterrolle bei der Privatisierung ein, ist allerdings kein Konversionsprojekt. 51 Prozent und damit die Anteilsmehrheit hielt die Betreibergesellschaft des Flughafens Frankfurt. Nach dem „Absprung“ einer Fluggesellschaft, die nun nicht mehr von Saarbrücken sondern von Zweibrücken fliegt, stieg die Betreibergesellschaft des Flughafens Frankfurt 2007 aus dem Flughafen Saarbrücken aus. Das Land musste die Anteile übernehmen, da kein anderer Investor zu finden war, und den Zuschuss für den Flughafen erhöhen. Die heftige Konkurrenz zum benachbarten Flughafen Zweibrücken verhindert die wirtschaftliche Entwicklung eines dieser beiden Flughäfen. Beide Flughäfen belasten die jeweiligen Länderhaushalte mit Millionenbeträgen.

Lübeck, ebenfalls kein Konversionsprojekt, war bis Anfang der 90er-Jahre ein kleiner Verkehrslandeplatz mit relative wenig Verkehr. Ab 2002 flog Ryanair ab Lübeck. Damit stiegen die Passagierzahlen, aber auch die Verluste. 2005 verkaufte die Stadt Lübeck als bisheriger alleiniger Betreiber 90 Prozent der Anteile an eine neuseeländische Firmengruppe. In den Jahren 2005 bis 2008 erwirtschaftete der Flughafen ein Defizit von 22 Mio. Euro. Daher nutzte der Investor eine Option im Vertrag und stieg im Oktober 2009 aus. Um nicht weitere Schulden anzuhäufen, verweigert der rot-rot-grüne Stadtrat dem Flughafen Ende 2009 die weitere finanzielle Unterstützung, falls nicht bis Anfang 2010 ein anderer Investor den Betrieb übernehmen würde. Vor die Wahl gestellt, den Flugplatz zu schließen oder mit öffentlichen Geldern weiter zu betreiben, wurde die Entscheidung des Stadtrates in einem Bürgerbegehren im April 2010 gekippt. Der Ausbau soll danach in Eigenregie erfolgen und der Flughafen bis mindestens 2012 weiterbetrieben werden. Durch Kostenerstattungen an den Investor, Schulden sowie Ausbau- und Betriebskosten wird die Hansestadt Lübeck durch den Flughafen mit Kosten im hohen zweistelligen Millionenbereich belastet (bis 2012 mit voraussichtlich 85 Mio. Euro). Die Abhängigkeit von einer Billigfluglinie beschert zwar hohe Passagierzahlen, mit Sicherheit aber Defizite für den Flughafen. Ähnliche wie in Lübeck ist dies zum Beispiel auch am Flughafen Hahn der Fall.

Anders und doch ähnlich gelagert sind die Fälle ehemaliger Militärflughäfen.

Lahr, ein ehemaliger Flugplatz der kanadischen Luftwaffe, sollte 1993 nach dem Abzug des Militärs ein Magnet für Industrieansiedlungen werden. Regionalpolitiker stellten weit über 3 000 Arbeitsplätze in Aussicht. 2001 verkauften die Städte Lahr, Offenburg und Freiburg, denen die Flugplatz Lahr GmbH seit 1996 gehörte, 99 Prozent ihrer Anteile an eine britische Investorengruppe. Diese hatte Investitionen von 150 Mio. Euro und 1 600 Arbeitsplätze in Aussicht gestellt. 2005 wurde die Investorengruppe zahlungsunfähig und musste den Flughafen an die öffentliche Hand zurückgeben. Das Flughafengelände wurde – ähnlich wie in Bitburg – zweigeteilt in einen gewerblichen und einen fliegerischen Teil. Der fliegerische Teil, nun Black Forest Airport Lahr genannt, wurde 2005 für 500 000 Euro an eine australische Investorengruppe verkauft, die 70 Arbeitsplätze schaffen wollte. 2009 ging auch diese Investorengruppe pleite. Die angekündigten 3 000 Arbeitsplätze ließen sich bis heute annähernd realisieren, allerdings ausschließlich über die Ansiedlung von Gewerbe, ohne Frachtflug. Die gewerbliche fliegerische Nutzung steht vor dem Aus, obwohl die Landebahn von Lahr beste Voraussetzungen bietet. Mit dazu beigetragen hat die Entscheidung der Landesregierung, hier nicht noch einen weiteren Passagierflughafen zuzulassen.

Ein interessantes Beispiel ist auch der ehemalige sowjetische Militärflugplatz Magdeburg/Cochstedt. In den Jahren 1997 bis 2001 wurden Flugbetriebsflächen und Kontrollturm erneuert, ein Instrumentenlandesystem eingebaut, eine Feuerwache gebaut und mit einem Abfertigungsgebäude begonnen. Der Verkehrsflughafen besaß eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung. Damit waren alle Voraussetzungen für den Erfolg gegeben. 2001 wurde der Betreiber insolvent, der Flughafen wurde trotz Investitionen von über 50 Mio. Euro stillgelegt. Eine griechische Gruppe kündigte 2003 an, den Flughafen Magdeburg/Cochstedt ab Anfang 2004 übernehmen zu wollen. Es sei das Ziel, dort mit täglich bis zu 60 Maschinen jährlich knapp 1 Million Tonnen an Obst, Gemüse und Fruchtkonzentraten sowie Maschinen und Ersatzteilen umzuschlagen. Man wolle 100 Mio. US-Dollar in Cochstedt investieren. Es würden bis zu 2 500 Arbeitsplätze entstehen. Die Pläne scheiterten. Im Dezember 2008 wurde der Flughafen für 9 Mio. Euro an eine Investmentgruppe aus Abu Dhabi verkauft. Das Unternehmen plante den Bau eines Cargo- und Logistikcenters. Ein Jahr später platzte der Verkauf, da der Investor die Kaufsumme nicht aufbringen konnte. 2010 wurde der Flughafen Magdeburg/Cochstedt an eine dänische Betreibergesellschaft verkauft, die bereits die kleinen Flugplätze Neuhardenberg und Fürstenwalde/Spree betreibt. Die Gesellschaft will versuchen, die Genehmigung für den Instrumentenflugbetrieb, die 2001 zurückgezogen wurde, wieder zu erlangen. Bis heute bleibt der Flugplatz eine teuer bezahlte Investitionsruine, bei der mehrere Betreiber einiges versprochen, aber nichts gehalten haben.

Auch am ehemaligen Militärflughafen Cottbus-Drewitz sind seit der Erteilung der Betriebserlaubnis 1995 drei Anläufe gescheitert, den Flugplatz zu verkaufen. Vorausgegangen waren kommunale Investitionen in einen neuen Tower und Terminal. 2002 wurde eine Instrumentenfluggenehmigung mit 24-Stunden-Erlaubnis erteilt. In den Jahren 2003 bis 2006 verhandelte man mit einem US-amerikanischen Investor, die Verhandlungen scheiterten in 2007. Ein weiterer Interessent, der Investitionen in Höhe von 70 Mio. Euro und 300 Arbeitsplätze „in einem zukunftsfähigen Hochtechnologiesegment“ in Aussicht stellte, entpuppte sich als Krimineller. Seitdem ist der Betreiber wieder auf Investorensuche, 2009 erfolgte eine europaweite Ausschreibung.

Auf der ehemaligen US-Air Base Hahn begann der zivile Flugbetrieb 1993. 1995 wurden 75 Prozent der Flugplatzanteile für 30 Mio. Euro an einen Baukonzern und eine Investmentfirma verkauft, den Rest behielt das Land Rheinland-Pfalz. 1997 übernahm der Betreiber des Flughafens Frankfurt für 44 Mio. Euro mit

65 Prozent die Mehrheit der Anteile am Flughafen Hahn. Nach andauernden Verlusten und der Drohung der Fluggesellschaft, von der der Flughafen abhängig ist, den Platz wegen der geplanten Einführung einer Flughafengebühr zu verlassen, verkaufte die Betreibergesellschaft 2009 ihre Anteile für 1 Euro an das Land Rheinland-Pfalz, obwohl der Vertrag mit dem Land noch eine Laufzeit von weiteren 16 Jahren hatte. Das Land mit seinem Flughafenanteil von nun 82,5 Prozent muss seitdem nicht nur die jährlichen Verluste (zwischen 15 und 20 Mio. Euro) alleine tragen, sondern auch die bis dahin aufgehäuften Schulden von ca. 130 Mio. Euro. Obwohl Hahn, von den Beispielen, der Flughafen ist, der sowohl im Fracht- als auch im Passagierbereich am stärksten gewachsen ist, kommt er aus der Verlustzone nicht heraus. Im Februar kündigte der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister, Hendrik Hering, den baldigen Einstieg eines Investors für die Betriebsgesellschaft an. Bis heute ist kein Investor gefunden, dafür kündigte der Wirtschaftsminister weitere Investitionen des Landes in den nächsten 10 Jahren von 89 Mio. Euro an. Als besonders problematisch hat sich am Flughafen Hahn die Abhängigkeit von einer Fluggesellschaft erwiesen.

Zweibrücken, ein weiterer rheinland-pfälzischer Konversionsflugplatz, wurde sogar schon 1992 eröffnet. Ein französische Konzern wollte zusammen mit Land und Zweckverband den Flugplatz entwickeln, stieg aber 1994 plötzlich aus. Zwei Privatinvestoren stiegen ein, aber die vier Säulen der Flugplatznutzung, Designer-Outlet-Center, Flugplatz, Multi-Media-Komplex und Erlebnisbereich, schafften nicht annähernd die angestrebten 4 500 Arbeitsplätze. In den ersten zehn Jahren flossen über 100 Mio. Euro von Land, Bund und Europäischer Union in das Projekt, Nachtflüge wurden erlaubt, aber der Flugplatz blieb in der Verlustzone, da es kaum Flugbetrieb gab. In den Jahren 2006 bis 2008 siedelten sich mehrere Fluggesellschaften in Zweibrücken an. Die Passagierzahlen stiegen stark an, trotzdem blieb der Flugplatz defizitär. Das Land Rheinland-Pfalz schrieb 74,9 Prozent der Flughafenanteile europaweit zum Verkauf aus. 2008 interessierte sich eine türkische Gesellschaft für den Kauf, die neben Istanbul mehrere große Flughäfen betreibt. Sie sah sich allerdings nicht in der Lage, die geforderten Investitionen in Höhe von 40 Mio. Euro zu tätigen. Wie oben bereits erläutert hat Zweibrücken durch die Nähe zu Saarbrücken von dort Kunden abgeworben, wodurch beide Flughäfen in wirtschaftlichen Schwierigkeiten sind. Ob Zweibrücken in den nächsten Jahren die momentan dort ansässigen Fluggesellschaften halten kann und aus den roten Zahlen kommt, ist fraglich.

Zuletzt soll das Beispiel Schwerin-Parchim angeführt werden, weil es sich hier, wie möglicherweise in Bitburg auch, um chinesische Investoren handelt. Bis 1992 wurde der Flughafen Schwerin-Parchim von den russischen Streitkräften genutzt. 1994 wurde das Land Mecklenburg-Vorpommern Hauptgesellschafter. Der Flughafen hatte kaum Flugbetrieb und verursachte stetige Defizite. 2002 kaufte die gleiche britische Gruppe wie in Lahr den Flughafen und kündigte Gesamtinvestitionen von 120 Mio. Euro an. Diese Gruppe war aber weder in der Lage den Kaufpreis noch fällige Pachtzahlungen in Höhe von 1,5 Mio. Euro zu zahlen und gab den Flughafen 2005 samt einer Entschädigung von 3 Mio. Euro wieder zurück. Im gleichen Jahr wurde der Landkreis Parchim neuer Flughafenbetreiber und bot seine Anteile weltweit zum Kauf an. 2007 trat ein neuer Interessent auf, eine chinesische Firma, die bereits im Besitz mehrerer Flughäfen in China und eines Flughafens in Nigeria war. Der chinesische Investor kaufte im gleichen Jahr noch die Betreibergesellschaft des Flughafens, das Gelände sowie angrenzende Gewerbeflächen, rund 800 Hektar, für 30 Mio. Euro. Er verpflichtete sich, 70 Mio. Euro zu investieren. Damit war der Investor in Schwerin-Parchim das erste chinesische Unternehmen, das eine Betriebserlaubnis für einen europäischen Flughafen erhielt. Erklärtes Ziel des Betreibers war es, ein Luftfahrtkreuz zwischen China, Europa und Afrika zu entwickeln, internationale Logistikfirmen anzusiedeln und eine Endmontage von Teilen aus chinesischer Produktion in Parchim durchzuführen, um so ein „Made in Germany“ zu bekom-

men. Bis zu 30 Maschinen pro Tag sollten von der chinesischen Provinz Henan nach Parchim und weiter nach Afrika fliegen. Nach den Plänen der Flughafenbetreiber sollten auf längere Sicht 1 000 Arbeitsplätze entstehen. Der Betreiber eröffnete 2007 Frachtverbindungen nach China, zahlte aber nicht die fällige Rate des Kaufpreises in Höhe von 12 Mio. Euro. 2008 wurden 13 Mio. Euro als erste Kaufpreisrate eingezahlt. Offensichtlich stammte der Betrag von einer australischen Investorengruppe, die ursprünglich die notwendigen Hallen und Gebäude auf dem Flughafengelände bauen wollte, denn sie erhielt ca. 52 ha Gewerbefläche. Die Zahlung der zweiten Rate des Kaufpreises in Höhe von 17,5 Mio. Euro wurde für Ende 2009 vereinbart. 2009 wurde Kurzarbeit eingeführt, die Frachtflüge kamen fast zum Erliegen. Im Juli 2009 besuchten hochrangige Regierungsdelegationen aus Nigeria und China den Parchimer Flughafen. Dabei war die Rede von einer Kooperationsplattform, von soliden deutsch-chinesischen Beziehungen, vom Vertrauen in die Zukunft usw. Da der Betreiber im Dezember 2009 nicht zahlen konnte, erhielt er vom Kreistag Parchim einen Zahlungsaufschub bis Mitte Februar 2010. Stundungszinsen in Höhe von 700 000 Euro wurden erlassen. Weder im Februar 2010 noch im 2010 Mai floss Geld, es wurde aber zugesichert, binnen zwei Jahren 50 Mio. Euro zu investieren. Wieder sah sich der Landkreis zu einer Vertragsänderung zu seinen Ungunsten gezwungen. Von den ausstehenden 17,5 Mio. Euro braucht der Betreiber innerhalb von 5 Jahren nur noch 5 Mio. Euro direkt zu zahlen. 7,7 Mio. Euro müssen in die Infrastruktur fließen. Durch das Mitwirken der chinesischen Provinzregierung wurden auf deutscher Seite hohe Erwartungen geweckt, die bis heute nicht erfüllt wurden. Dafür hatte der Investor einen entwickelten Flughafen zu äußerst günstigen Konditionen erhalten.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Risiken im Zusammenhang mit Investitionen von Privatleuten oder Investorengruppen im Bereich des Ausbaus der Flughäfen ist zu prüfen, inwieweit die Bundesregierung als Eigentümerin in der Lage ist, im Hinblick auf die zu erwartenden negativen wirtschaftlichen Auswirkungen den Verkauf der Bundesliegenschaft in Bitburg zu stoppen, um die Verantwortung zur Vermeidung von Haushaltsrisiken wahrzunehmen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von den Planungen zum Ausbau des Flugplatzes Bitburg zu einem Verkehrsflughafen, über die derzeit die Gremien im Kreis (Kreistag Eifelkreis Bitburg-Prüm, Stadtrat Bitburg) diskutieren?

Kennt die Bundesregierung den „Letter of Intent“, der diesen Gremien vorliegt?

Wie bewertet die Bundesregierung die geplante Festlegung auf dessen Inhalte seitens der kommunalen Gremien?

2. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass es nicht zu den erforderlichen Genehmigungen und Verkaufsbedingungen kommt, zum Beispiel in Bezug auf die konkurrierenden Interessen des 10 km entfernt liegenden US-NATO-Flugplatzes Spangdahlem, wie auch im Hinblick auf die entsprechenden Genehmigungen im Bereich der fliegerischen Nutzung (z. T. im Bereich des Landes Rheinland-Pfalz) u. a.?

Wie kann die Bundesregierung sicherstellen, dass in einem solchen Fall anders gelagerte Nutzungsmöglichkeiten nicht durch die politische Festlegung auf die fliegerische Nutzung blockiert bzw. Schaden von den öffentlichen Finanzen und Steuerzahlergeldern ferngehalten werden?

3. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der beschriebenen Beispiele die Entwicklung der bisherigen Erfolge oder Misserfolge und Belastungen der öffentlichen Haushalte infolge der Übernahmen von Flughäfen durch private Investoren, und welche Konsequenzen zieht sie daraus für weitere Ausbaupläne an weiteren Standorten der Bundesliegenschaften wie Bitburg?
4. Unterstützt die Bundesregierung den Flughafenausbau in Bitburg im Kontext des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung von 2009, und welche Maßnahmen wird sie zur Durchsetzung ihres Flughafenkonzeptes ergreifen?
5. Welcher Ausbau der Infrastruktur (der heute schon überlasteten Bundesstraße 51 und der bereits vom Projektentwickler angekündigten Anbindung an das Schienennetz) wäre Voraussetzung oder Konsequenz bei der Realisierung des Ausbauprojektes mit Fracht- und Passagierflug im geplanten Umfang?

Welche Kosten würde dies für den Bundeshaushalt bedeuten?

Gibt es entsprechende Planungen, und wie realistisch ist ein solcher Ausbau vor dem Hintergrund der Haushaltseinsparungen in den nächsten 15 Jahren?

6. Welche Chancen sieht die Bundesregierung für eine erfolgreiche Flughafenentwicklung in Bitburg vor dem Hintergrund der Entwicklung der oben beschriebenen Flughäfen?

Welche Risiken sieht die Bundesregierung bei einem Ausbau des Bitburger Flugplatzes zu einem Verkehrsflughafen für die Wirtschaftlichkeit der umliegenden Flughäfen in der Großregion?

7. Kann die Bundesregierung bei einem Ausbau des Bitburger Flugplatzes Passagier-/Güterverkehrsverschiebungen von den Flughäfen Hahn, Zweibrücken, Saarbrücken und Luxemburg und daraus entstehende Belastungen für die öffentlichen Haushalte ausschließen?

Wie hoch schätzt die Bundesregierung diese (monetären) Risiken ein?

Wie bewertet die Bundesregierung dies vor dem Hintergrund der beschlossenen Schuldenbremse?

8. Wie beeinflusst die von der Bundesregierung beschlossene Flugverkehrsabgabe die Wirtschaftlichkeit des geplanten Ausbaus des Flughafens Bitburg?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Seriosität, Bonität und Ziele des Entwicklers bzw. der von ihm geführten Investorengruppe und die nicht öffentlich genannten möglichen chinesischen Investoren?

10. Hält die Bundesregierung diese Art der Finanzierung über ausländische Gesellschaften für geeignet, um Projekte wie den Ausbau von Regionalflughäfen abzuwickeln?

Welches Konfliktpotenzial sieht die Bundesregierung mit den finanziellen Interessen der Investoren und den finanziellen und verkehrspolitischen Interessen von Regionen, Ländern und Bund?

11. Welche Rolle sieht die Bundesregierung in den aktuellen Debatten um den Flugplatzausbau Bitburg bei der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben?

Woran scheiterten die bisherigen Verkaufsbemühungen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben für das flugbetriebliche Gelände?

12. An welche Anforderungen knüpft die Bundesregierung den Verkauf des Geländes?

Findet eine Nachhaltigkeitsbewertung in finanzieller, ökologischer und sozialer Sicht im Hinblick auf die anschließende Nutzung des Geländes statt?

Wenn nein, warum nicht?

13. Welche Konflikte und Probleme sieht die Bundesregierung bezüglich der fliegerischen Nutzung mit der benachbarten US-Air Base Spangdahlem nach einem Ausbau des Flugplatzes Bitburg?
14. Wer haftet im Fall eines Misserfolges des Projektes, und wer übernimmt die Folgekosten?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Interessen Chinas bzw. chinesischer Investoren an einer Beteiligung/Übernahme des Flughafens Bitburg und anderer Logistikunternehmen?
Welches strategische und wirtschaftliche Interesse kann damit verbunden sein?
16. Entspricht eine Nutzung der Bundesliegenschaft in Bitburg für erneuerbare Energien den klimapolitischen Zielen der Bundesregierung, und würde dies von der Bundesanstalt für Immobilien beim Verkauf der Bundesliegenschaft unterstützt, wenn eine solche Nutzung als Energie-Zentrum für erneuerbare Energie beschlossen würde?
Welche Voraussetzungen müssten dafür geschaffen werden?
17. Wie kann verhindert werden, dass das Gelände wie in Parchim durch untätige „Investoren“ oder „Entwickler“ jahrelang blockiert und das Bundesvermögen bzw. die Investitionen der Steuerzahler an andere Interessenten in Teilen verkauft wird, die dann nicht an die Versprechungen des ursprünglichen Konzeptes gebunden sind?

Berlin, den 15. Juni 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

