

Auf einem Plateau bei Grevenmacher ...

Hochfliegende Pläne

Wie Trier sich einst um einen gemeinsamen Flughafen mit Luxemburg brachte

VON MARCUS STÖLB (TRIER)

Das Bodenpersonal staunte nicht schlecht, als die viermotorige Passagiermaschine aufsetzte. Eine DC-6 auf dem Trierer Flugplatz – das musste für Aufsehen sorgen. Denn die Start- und Landebahn war kaum mehr als einen Kilometer lang und damit zu kurz für ein derart großes Flugzeug. Tatsächlich hatte sich der Pilot an jenem Septembertag des Jahres 1967 schlicht verfliegen und war auf der falschen Piste gelandet. Nach Luxemburg hatten er und seine rund 100 Passagiere fliegen wollen, nun stand man auf einem Landeplatz vor den Toren Triers und saß erst einmal fest.

Zur Verwechslung der Pisten wäre es vielleicht nicht gekommen, hätten Luxemburg und Trier ihre hochfliegenden Pläne aus den 1920er-Jahren realisiert – die für einen gemeinsamen Flughafen. Offenbar waren die Überlegungen weit gediehen.

„Trilux“-Airport

Das Projekt hatte bereits einen Namen, und auch einen Standort hatte man schon ausgeguckt: sollte der „Trilux“ entstehen. „Bekommt Trier einen Flughafen“, titelte der Trierische Volksfreund am 1. Juli 1926 und berichtete über Bemühungen des örtlichen Reichstagsabgeordneten Ludwig Kaas, der sich in Berlin dafür stark machte, dass Trier einen eigenen „Lufthafen“ erhält. Der Politiker verwies auf die „günstige geografische Lage“ Triers, die schon daraus ersichtlich werde, dass „große internationale Linien“ über die Stadt geführt werden könnten. Kaas nannte etwa die Strecken von Amsterdam über Aachen und Saarbrücken nach Straßburg und Basel; auch eine Linie von Paris über Frankfurt nach Leipzig führte er ins Feld. Bei beiden liege Trier doch quasi auf dem Weg.



Trotz Startverbots hob die DC-6 am 16. September 1967 vom Trierer Flugplatz Euren wieder ab. Wenige Minuten später landete die Maschine sicher auf dem Findel.

(FOTO: WILHELM BOSL)

Das Thema war auf der Agenda, und kurze Zeit später wurde die Idee eines „Trilux“-Airports geboren. Pläne für einen grenzüberschreitenden Flughafen, und das kein Jahrzehnt nach dem Ersten Weltkrieg und der Besetzung Luxemburgs durch das Deutsche Reich? Ein visionäres Vorhaben! Man hätte nun verstanden, wenn es aufgrund der jüngeren Geschichte

vor allem auf Luxemburger Seite Vorbehalte gegen den gemeinsamen Flugplatz gegeben hätte, aber für Gegenwind sorgten offenbar in erster Linie die Trierer. Deren führende Tageszeitung bot den Kritikern eine Bühne. „Ist der Flughafen ‚Trilux‘ notwendig?“, fragte das Blatt im Januar 1928 und lieferte die Antwort gleich mit: „Es kann sich jedenfalls in beiden Städten nur um

wenige prominente Persönlichkeiten handeln, die vielleicht ab und zu die Flugmaschine benutzen.“ Und es werde sich garantiert „keine Verkehrsgesellschaft finden, die Trilux anfliegt, ohne hierfür eine ständige Unterstützung zu fordern.“ Dass der Flughafen auf Subventionen angewiesen sein würde, zog sich durch alle Artikel. Doch wenn dem so sei, dann dürfe der

Flugplatz nur auf deutscher Seite und eben nicht bei Grevenmacher entstehen: „Einsichtige Luxemburger werden diese Tatsache sicherlich anerkennen und verstehen“, mutmaßte der Verfasser eines Beitrags, der jedoch immerhin noch schrieb: „Freundnachbarschaftliche Ehrenpflicht aber ist es, den Luxemburgern die Anerkennung eines Flugplatzes in Trier so leicht

und bequem wie irgend möglich zu machen.“

Froh, bequem und schnell den Luxemburger Flughafen zu erreichen

Heute sind die Trierer froh, bequem und schnell den Luxemburger Flughafen zu erreichen und vom Findel aus starten zu können. 1930 fiel die Entscheidung für den Standort bei Sandweiler, doch kriegsbe-

dingt konnte der Flugbetrieb erst nach 1945 aufgenommen werden. Aus dem Projekt bei Grevenmacher wurde nichts, für viele Moselstädter ist der Luxemburger gefühlt auch der Flughafen Triers. Der Name „Trilux“ jedoch überlebte und wird heute von Immobilienmaklern ebenso genutzt wie von Umzugsunternehmen; auch ein grenzüberschreitender Wissenschafterpark der Städte Trier und Esch/Alzette sollte einmal so heißen, doch wurde von diesen Plänen bislang wenig realisiert.

Zu den regelmäßigen Nutzern des Luxemburger Flughafens zählt auch Bernhard Kaster. Der Trierer Bundestagsabgeordnete forderte schon seit Jahren, dass der Findel auch auf deutscher Seite ausgeschildert ist. Doch im zuständigen Landesbetrieb Mobilität sieht man hierfür weder Bedarf noch Möglichkeiten. „In der vorhandenen Ausschilderung dient dem Autofahrer mit dem Ziel Findel offenbar der Hinweis ‚Luxemburg‘ als Leitziel“, schreibt die Behörde und ergänzt: „Jedenfalls ist weder der Straßenmeisterei noch der Polizei ein Fall mit einem ‚suchenden‘ Fluggast bekannt.“

Weshalb sich der Pilot der DC 6 im September 1967 verfliegen und schließlich in Trier aufsetzte, ist nicht überliefert. Wohl aber, dass er trotz eines ausdrücklichen Startverbots des Bodenpersonals wieder abhob und nach Luxemburg weiterflog. Der Fotograf und Augenzeuge Wilhelm Bosl, der damals für die Trierische Landeszeitung arbeitete, erinnert sich, dass die Passagiere wohl knapp einer Katastrophe entgingen. Denn nur weil es dem Piloten gelang, sofort das Fahrwerk einzufahren, touchierte die Maschine nicht den Zaun des Flugplatzes. Wenige Minuten später landete sie sicher auf dem Findel.