

Havarie im Hunsrück?

Der Flughafen Hahn, der sich nach dem weit entfernten Frankfurt nennen darf, ist chronisch defizitär. Die Landesregierung will ihn verkaufen, aber das wird wohl schwierig.

08.07.2015, von **TIMO FRASCH**, LAUTENHAUSEN

f Teilen

Twittern

Teilen

E-mail...



© DPA





Gelegentlich auch Flugbewegungen: Passagiermaschinen auf dem Vorfeld des Flughafens

Woran es dem im Hunsrück gelegenen Flughafen Frankfurt-Hahn mangelt, sind Fluggäste, Fracht und Flugbewegungen. Daran ändert auch die jüngste kleine Erfolgsmeldung nichts, wonach von Januar bis Juni im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zehn Prozent mehr Passagiere den Flughafen genutzt haben. Ausreichend vorhanden sind jedenfalls nur Pflanzen, Platz, Landschaft. Man sieht das an den Plattenbauten, in denen früher, als „der Hahn“ noch ein amerikanischer Militärflughafen war, die Soldaten untergebracht waren: Die Unterkünfte mit negativem Verkaufswert werden gerade von der Natur zurückerobert. Man kennt solche Bilder von verlassenen Industriestandorten und ausgestorbenen Dörfern.



Autor: Timo Fresch, Politischer Korrespondent für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland mit Sitz in Wiesbaden. >

Folgen:  

Aber Bilder können täuschen. Dass etwa auf dem Flughafengelände das Gras höher steht als üblicherweise in deutschen Vorgärten, zeugt nicht von Verfall, sondern von

„Biotopmanagement“. Das hohe Gras erschwert Greifvögeln die Mäusejagd. So sinkt die Gefahr, dass sie dem Flugverkehr zum Verhängnis werden – und umgekehrt.

Andererseits: Bilder sind wichtig, Image ist wichtig. Das wissen sie auch bei der Firma Haitec, die größte der etwa 70 privaten, die am Hahn aktiv sind. Sie beschäftigt sich vornehmlich mit der Wartung der Flugzeuge. 2016 soll ein neuer Hangar in Betrieb genommen werden, dafür braucht man hundert zusätzliche hochspezialisierte Fachleute. Aber warum sollten die an einen Flughafen kommen, der seit Jahren Millionen-Verluste macht? Am Montag war die Landespressekonferenz im Hunsrück zu Besuch, und die Haitec-Verantwortlichen taten ihr Bestes. Sie wiesen auf die Vorzüge des Hahn hin: kein lästiges Nachtflugverbot wie in Frankfurt; ein Riesengelände, trotzdem kurze Wege, weil die Frachthallen direkt am Vorfeld stehen; schließlich eine 3800 Meter lange Start- und Landebahn, die auch von den größten Flugzeugen genutzt werden kann. Allein: Es fehle weiterhin „ein klares Konzept, das klare Bekenntnis“. Auch in Sachen Kommunikation und Kooperation aller Akteure scheint es noch Luft nach oben zu geben.

Flughafen Hahn „noch immer eine Erfolgsstory“

Die Vorwürfe richten sich an die Hahn-Geschäftsführung, aber auch an das Land Rheinland-Pfalz, das am Flughafen nach wie vor mit mehr als 80 Prozent beteiligt ist. Die rot-grüne Regierung ist in einer Zwickmühle: Einerseits bietet sie seit ein paar Monaten einen chronisch defizitären Flughafen aus eben diesem Grund zum Verkauf an. Andererseits muss sie so tun, als gäbe es diesen Grund nicht. „Insgesamt“ sei der Flughafen Hahn „noch immer eine Erfolgsstory“, sagte zuletzt der rheinland-pfälzische SPD-Vorsitzende Roger Lewentz, der als Infrastrukturminister mit dem Verkaufsprozess betraut ist.

Das kann man so sehen. Vor knapp zehn Jahren hat der Hahn durch den Trend zur Billigfliegerei einen Boom erlebt. Der ist zwar längst vorbei, trotzdem übersteigen die Steuern, die durch den Hahn generiert werden, die jährlichen Verluste nach wie vor um das Vierfache. So sagt es zumindest die Landesregierung. Bevor sie den Flughafen zum Verkauf ausschrieb, hat sie ihn

aufgehübscht: Von den Schulden in Höhe von 133 Millionen Euro hat sie ihm mit Genehmigung der EU-Kommission 122 abgenommen. Aber das hilft nichts, wenn sich mit dem Flughafen Geld offenbar nur verlieren lässt.

Mehr zum Thema

- Flughafen Hahn verliert neuen Kunden wieder >
- Nun soll ein privater Investor den Flughafen Hahn retten >

Ein weiteres Bild zur Misere lieferte am Montag eine Halle des Abfertigungsunternehmens VG Cargo, das vor nicht einmal einem Jahr ein drittes Frachtterminal am Hahn in Betrieb genommen hat.

Kosten: zwischen 17 und 20 Millionen Euro. Ministerpräsidentin Malu Dreyer (SPD) sagte bei der Eröffnung: „Hier profitieren das Unternehmen und der Flughafen, aber auch die Menschen dieser Region und das Land Rheinland-Pfalz.“ Am Montag war die Halle so gut wie leer. Auch dafür gibt es Erklärungen, etwa, dass sich die Frachtabfertigung eher auf das Wochenende als auf den Wochenbeginn konzentriert.

„Die Hütte brennt immer noch“


Hinzu kommt allerdings, dass in den vergangenen Monaten zwei chinesische Frachtairlines dem Hahn den Rücken gekehrt haben. Ein Sprecher von VG Cargo redete am Montag zwar viel von Lerneffekten, die das gehabt habe, sowie vom Zusammenrücken der „Hahn-Familie“. Er sagte aber auch: „Das hat uns ins Herz getroffen.“ In Zahlen: Vormals hat VG Cargo 10.000 Tonnen Fracht im Monat abgefertigt, jetzt sind es noch gut 6000. Damit korreliert auch das Ergebnis des Flughafens für 2014, das am Montag mitgeteilt wurde: minus 45,2 Millionen Euro. Der Geschäftsführer nannte das „nicht schön“, aber – wegen Sonderabschreibungen – „erklärbar“.

Was tun, um den Betrieb des Flughafens rentabler zu machen? Ein Patentrezept scheint es nicht zu geben. Dem Hahn bleibt wohl nicht viel mehr übrig, als immer wieder aufs Neue zu versuchen, Fluggesellschaften anzulocken, um so die gegenwärtige allzu starke Abhängigkeit vom irischen Partner Ryanair zu durchbrechen. So sieht das jedenfalls die Geschäftsführung und so sieht das offenbar auch der Hahn-Aufsichtsratsvorsitzende Salvatore Barbaro. Der gehört als Staatssekretär im Mainzer Finanzministerium auch der Landesregierung an. Für die hat er schon häufiger als Problembeseitiger agiert. Aber selbst er sagte am Montag gleich zwei Mal: „Die Hütte brennt immer noch.“

Wie unter diesen Umständen ein seriöser Käufer für den Hahn zu finden sein soll, ob es gar schon ernsthafte Interessenten gibt, dazu wollte sich Barbaro am

son, es es gar schonerisbanarte Interessenten gibt, dazu wollte sich Barbaro am Montag nicht äußern. Das sei Sache des Infrastrukturministers – formale Zuständigkeiten werden in Rheinland-Pfalz seit dem Ende der Ära Kurt Beck peinlich genau beachtet. Barbaro ließ allerdings erkennen, dass es ausgerechnet für die früheren Soldatenwohnungen mit negativem Verkaufswert (und die dazugehörige stattliche Fläche) Kaufaspiranten gäbe, die bereit seien, dafür einen siebenstelligen Betrag zu zahlen. Das lasse sich wohl nur erklären, wenn dahinter ein Interesse am gesamten Flughafen stehe.

Quelle: F.A.Z.

 [Zur Homepage](#)