

Beschränkungen bei den Fracht- und Passagierflugfrequenzen für HNA

In der gutachterlichen Äußerung des Rechnungshof Rheinland-Pfalz zum Verkaufsprozess der Anteile des Landes an der Flughafen Frankfurt Hahn GmbH vom 04. April 2017 findet sich u.a. folgende Information:

„Die geplante Ausweitung der Frachtflugfrequenzen ist zurzeit rechtlich nicht möglich. Nach einer vom Rechnungshof eingeholten Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 25. Oktober 2016 stehen nach dem Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik und der Volksrepublik China für Frachtflüge 38 Frequenzen pro Woche und für Passagierflüge 55 Frequenzen pro Woche zur Verfügung. Nach Angaben des Bundesministeriums nutzen chinesische Luftfahrtunternehmen diesen Frequenzrahmen derzeit vollständig aus. Der Businessplan von SYT sah zwischen 24 und 60 zusätzliche Frachtflüge pro Woche vor. Weder SYT noch die angeblich mit ihr kooperierenden Fluggesellschaften, wie z. B. Hainan Airlines, Yangtze, myCargo Airlines oder China Southern Airlines, hatten nach Angaben des Bundesministeriums Kontakt mit ihm oder dem Luftfahrtbundesamt aufgenommen, um Frequenzen für Fracht- oder Passagierdienste am Flughafen Frankfurt-Hahn zu erhalten.“

Alle Beteiligten an dem Verkaufsverfahren – Berater, Innenministerium, Wirtschaftsministerium, Finanzministerium - hätten selbst bei lediglich oberflächlicher Recherche erkennen müssen, dass der Businessplan von SYT eine „Käseplänchen“ war.

Beschränkungen bei den Fracht- und Passagierflugfrequenzen gelten auch für HNA

Die Bedeutung dieser Fachauskunft zu den Luftverkehrsrechten ist jedoch weit größer und geht weit über das gescheiterte Verkaufsverfahren mit SYT hinaus.

Die Beschränkungen bei den Fracht- und Passagierflugfrequenzen gelten selbstverständlich auch für die Pläne der chinesischen HNA für den Flugplatz Hahn. HNA hat angekündigt, zunächst jeweils drei wöchentliche Passagier- und Frachtflüge über den Hahn abzuwickeln, und diese dann sukzessive zu steigern.

Für Linienflugverbindungen braucht sie jedoch Flugrechte.

Nach unseren Informationen bestehen nachfolgende Linienverbindungen zwischen Deutschland und China:

Air China:

Düsseldorf (DUS) - Beijing Capital (PEK)
Frankfurt (FRA) - Beijing Capital (PEK), auch Air China Cargo
Frankfurt (FRA) - Chengdu Shuangliu International (CTU)
Frankfurt (FRA) - Shanghai Pudong International (PVG), auch Air China Cargo
München (MUC) - Beijing Capital (PEK)
München (MUC) - Shanghai Pudong International (PVG)

China Eastern Airlines:

Frankfurt (FRA) - Shanghai Pudong International (PVG)

China Southern Airlines:

Frankfurt (FRA) - Changsha Datuopu (CSX)
Frankfurt (FRA) - Guangzhou Baiyun (CAN), auch China Southern Cargo
Frankfurt (FRA) - Shanghai Pudong International (PVG)

Hainan Airlines:

Berlin Tegel (TXL) - Beijing Capital (PEK)

Lufthansa:

Frankfurt (FRA) - Beijing Capital (PEK), auch Lufthansa Cargo

Frankfurt (FRA) - Chongqing Jiangbei (CKG), Lufthansa Cargo

Frankfurt (FRA) - Guangzhou Baiyun (CAN), Lufthansa Cargo

Frankfurt (FRA) - Nanjing Lukou International (NKG)

Frankfurt (FRA) - Qingdao Liuting International (TAO)

Frankfurt (FRA) - Shanghai Pudong International (PVG), auch Lufthansa Cargo

Frankfurt (FRA) - Shenyang Taoxian International (SHE)

München (MUC) - Beijing Capital (PEK)

München (MUC) - Shanghai Pudong International (PVG)

Yangtze River Express (Cargo):

München (MUC) - Shanghai Pudong International (PVG)

München (MUC) - Tianjin Binhai International (TSN)

Für eine Verlagerung von Flügen nach Hahn kommen die Fluggesellschaften Hainan Airlines und Yangtze River Express in Frage. An Yangtze River Express ist HNA mit 51% beteiligt, an Hainan Airlines mit lediglich 16%.

Passagierflüge nach Hahn statt nach Berlin?

Hainan Airlines hat Flugrechte für 5 Passagierflüge von und nach Deutschland. Diese nutzt sie gemäß vorstehender Übersicht ausschließlich für Flüge nach Berlin-Tegel.

D.h., um den Hahn anfliegen zu können, muss Hainan Airlines ihre Passagierflüge bzw. ein Teil davon, von Berlin nach Hahn verlegen. Ob dies überhaupt angesichts bspw. der Problematik von Zubringerflügen, Anschlussverbindungen und insbesondere des Code-Sharing überhaupt umzusetzen ist, und vor allen Dingen ob die Kunden bereit sind, statt von Peking (21,5 Mio. Einwohner) nach Berlin (3,5 Mio. Einwohner) zukünftig nach Hahn (188 Einwohner) zu fliegen, erscheint uns doch sehr fraglich. Auch ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Passagiere überhaupt keine Touristen und auch keine Chinesen sind und gezielt Berlin anfliegen.

Frachtflüge von München wieder zurück nach Hahn?

Yangtze River Express fliegt den Flughafen München sechs bis achtmal wöchentlich an. Von einer geplanten Verlagerung von Frachtflügen zurück zum Flugplatz Hahn ist dort nichts bekannt. Bekannt ist jedoch, dass Yangtze River Express 2015 ihre Frachtflüge auf ausdrückliche Wünsche der Kunden von Hahn nach München verlegt hat. Ob diese Flüge jetzt gegen den Willen der Kunden wieder zurück auf den Hahn verlegt werden, können wir kaum glauben.