

Hahn: Region setzt voll aufs Fluggeschäft

Flughafen Hahn. Der Hahn muss ein Flughafen bleiben. Das ist die grundlegende Forderung aus der Region an die Landesregierung.

Von unserem Chefreporter Volker Boch

Kurz vor dem Ende der offiziellen Bieterfrist haben heimische Politiker und Unternehmer noch einmal deutlich gemacht, wie wichtig es für die Region ist, dass vom Hahn weiterhin dauerhafte Flugbewegungen ausgehen. Aus Sicht der regionalen Experten ist das Potenzial vorhanden, dass aus dem Kreis der Bieter ein nachhaltiges fliegerisches Konzept vorgelegt werden kann. Gerade die Wirtschaft setzt nach Gesprächen mit Vertretern der chinesischen Gruppe HNA am Hahn auf deren Konzept.

Aus dem Gespräch mit unserer Redaktion strahlt nach Monaten des Bangens und Hoffens vor allem eines heraus: Zuversicht. Nachdem vor einigen Wochen gemeinsam in Mainz für den Flughafen demonstriert worden ist, herrscht ein stärkeres Gemeinschaftsgefühl.

"Ein wunderbares Wir-Gefühl ist erzeugt worden", sagt Hildegard Kaefer, die gemeinsam mit Timo Bohr als Organisator der Demonstration in Mainz verantwortlich zeichnete. "Der normale Bürger hat positiv reagiert auf die Demo", sagt Sohrens Bürgermeister Markus Bongard, "die Frage beim Bürger ist aber auch, wie es jetzt weiter geht." Sein Büchenbeurener Amtskollege Guido Scherer ergänzt mit Blick auf die Veranstaltung in Mainz: "Wenn die Not am größten ist, schweißt dies die Leute zusammen."

Das Projekt, für das die beiden Unternehmer Bohr und Kaefer unabhängig von politischen Interessen privates Geld in die Hand genommen haben, hat eine positive Wirkung erzeugt - und wichtige politische Überlegungen angeregt. Aus dem Gespräch ist herauszuhören, dass jetzt im Umfeld des Landtags auch diejenigen "wach" geworden sind, die sich bis dato aus Gründen einer größeren räumlichen Distanz zum Hahn oder anderen Motiven weniger intensiv mit der Thematik beschäftigt hatten. "Es ist wichtig, in Mainz zusammenzustehen", erklärt beim Redaktionsgespräch nun Dietmar Tuldi als einer der langjährigen SPD-Politiker in der Region, und genauso sieht es die CDU: "Hier geht es jetzt um Hopp oder Topp", sagt Wolfgang Wagner, Fraktionschef im Kreistag. Nicht nur für ihn ist klar, dass es entweder mit einem Gewerbegebiet am Hahn nach unten oder mit einem Fortbestand des Flugbetriebs nach oben geht.

Für die Vertreter der Region ist keine Frage, dass der 24-Stunden-Flugbetrieb das große Plus des Hahns ist. "Wir wollen hier keine Insolvenz mit einem Neustart", sagt Kirchbergs VG-Bürgermeister Harald Rosenbaum. Dies könnte schließlich bedeuten, dass die Tag-und-Nacht-Fluggenehmigung verloren ginge. "Gewerbegebiete haben wir bereits einige richtig gute in der Region", sagt Käfer deutlich.

Jetzt liegen die Karten in Mainz auf dem Tisch. Auch wenn sie letztlich nicht in die Entscheidung eingreifen können, ist es den Vertretern der Region wichtig, ihre Forderungen in den Entscheidungsprozess einzubringen. Zu viel war zuletzt von einer möglichen Insolvenz zu hören, von flugfernen Konzepten und Investoren, die

womöglich nicht auf die Fliegerei setzen. Deshalb gibt es sechs inhaltliche Forderungen an das Land, die aus Sicht der Region bei der Entscheidung über einen Bieter gelten müssen - unter der klaren Prämisse, dass der Fortbestand des Flugbetriebs höchste Priorität hat.

Der Hahn soll nicht um jeden Preis verkauft werden, sondern nur an einen Investor, der klar auf Flugbetrieb setzt. Einen solchen haben mehrere Teilnehmer des Redaktionsgesprächs auf dem Hahn vor wenigen Tagen getroffen - die HNA-Gruppe. Das weltweit operierende chinesische Unternehmen beschäftigt 180 000 Mitarbeiter, besitzt allein in China ein gutes Dutzend Flughäfen sowie das dänische Drehkreuz Kopenhagen und unter anderem auch eine französische Fluglinie, die den Zugang zu notwendigen Verkehrsrechten problemlos ermöglichen könnte, an die andere nichteuropäische Bieter nicht so einfach gelangen.

Mit hochrangigen Abgesandten der HNA trat am Hahn Christoph Götzmann auf, der einst als Vertriebsmanager versucht hat, den Hahn im internationalen Markt zu etablieren. Nun könnte er mit HNA an den Hahn zurückkehren - mitsamt einer exzellenten Kenntnis sowohl des Flughafens als auch des internationalen Markts. Längst nicht nur solche Details bestärken gerade die Unternehmer Bohr und Kaefer darin, dass die HNA-Gruppe ein nachhaltig positiver - und auch wirtschaftlich potenter - Investor sein könnte. Ganz nebenbei könnte dies auch die Rückkehr des Frachtunternehmens Yangtze River Express an den Hahn bedeuten, der zur HNA-Gruppe gehört. Diese Rückkehr hatte bereits der gescheiterte Hahn-Interessent Shanghai Yiqian Trading (SYT) in Aussicht gestellt, aber das ist eine ganz andere Geschichte ...

Forderungen zum Verkauf des Flughafens an die Landesregierung

Dies sind die regionalen Forderungen zum Verkauf des Flughafens:

1. Der Hahn soll nicht um jeden Preis verkauft werden, sondern nur an einen Investor, der klar auf Flugbetrieb setzt. Sonst soll der Verkauf unterbleiben, um „das ehemals erfolgreichste Konversionsprojekt in Deutschland“ nicht zurückzuwerfen in seine Anfangsjahre zu Beginn der 1990er-Jahre.
2. Die Landesregierung soll durch den Verkauf nicht vollständig aus dem Projekt aussteigen. Da die Entwicklung und der Bestand des Flughafens weiter von öffentlichem Interesse sei, benötige er auch künftig die Unterstützung der Regierung in wirtschaftlicher und operativer Hinsicht.
3. Der Kaufpreis allein ist nicht entscheidend. „Vielmehr ist zu bewerten, ob eine Fortentwicklung des Flughafens sichergestellt wird und wie insbesondere volkswirtschaftliche Auswirkungen nach der Privatisierung zu bewerten sind.“
4. Die Entwicklung der strukturschwachen Region Hunsrück muss sichergestellt sein. Primäres Ziel müsse es hierbei sein, die Arbeitsplätze, die an den Hahn angedockt sind – derzeit 3500 – zu sichern und weiter zu entwickeln. Nach der Fertigstellung des Hochmoselübergangs müsse schnell auch der vierspurige Ausbau der B 50 geschehen. „Der Ausbau darf keinesfalls bis 2025 dauern.“
5. Keine Verschwendung von Steuergeldern: In den Hahn wurden „erhebliche Mittel in dreistelliger Millionenhöhe“ zum Ausbau des Flughafens und des Flugbetriebs investiert. Eine Privatisierung dürfe dies nicht ad absurdum führen.
6. Eine Insolvenz des Flughafens ist keine Lösung. Dies würde eine Insolvenz der gesamten Region bedeuten. Die Auswirkungen wären von Simmern bis Morbach sowie von Traben-Trarbach bis Idar-Oberstein zu spüren.

Copyright © Rhein-Zeitung 2016. Texte und Fotos von Rhein-Zeitung.de sind urheberrechtlich geschützt. Weiterverwendung nur mit Genehmigung, siehe Impressum.