

Zwischen Hoffnung und Fakten: Verkehrswissenschaftler Sterzenbach analysiert die Entwicklung des Flughafens Hahn

Hunsrück. Die Zukunft des Flughafens Hahn ist ungewiss. Hat er das Potenzial zum Überleben? Waren und sind die Investitionen am Hahn volkswirtschaftlich sinnvoll? Für unsere Zeitung hat der Wirtschafts- und Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Rüdiger Sterzenbach grundlegend analysiert, wie es um den Flughafen im Hunsrück steht.

Kernaussagen der Expertise:

- Seit mehreren Jahren ist ein ungewöhnlich spürbarer und nahezu kontinuierlicher Absturz in den Kerndaten des Hahns zu beobachten: Die Passagierzahlen gingen um fast 34 Prozent zurück. Das Frachtaufkommen verringerte sich um 72 Prozent. Die Zahl der Flugbewegungen sank um 47 Prozent.
- Für jeden Investor ist der Hunsrück-Flughafen ein Investitionsobjekt mit erheblichen Risiken.
- Von 3293 Arbeitsplätzen am Hahn ging zwischen 2008 und 2014 jeder vierte verloren. Im selben Zeitraum verließen 48 der ursprünglich 120 Unternehmen den Standort.
- Der Hahn ist chronisch defizitär: Allein seit 2006 macht er pro Jahr durchschnittlich 16 Millionen Euro Verlust.
- Für jeden Investor ist der Hunsrück-Flughafen ein Investitionsobjekt mit erheblichen Risiken.
- Der Flughafen ist von Ryanair abhängig: 90 Prozent und mehr der Hahn-Passagiere fliegen mit der irischen Billigfluglinie. Das Geschäftsmodell erscheint bereits in naher Zukunft mit spürbaren Risiken verbunden.
- Nach wie vor verfügt der Hahn über keine leistungsfähige Schienenanbindung.

Die Diskussion um den Flughafen Hahn kreist derzeit vor allem um den holprigen Verkaufsprozess sowie um die Bonität und Pläne der wenigen Investoren, die den Airport im Hunsrück von den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen erwerben wollen. Wie aber steht es unabhängig davon um die Chancen des Flughafens Hahn in der hoch dynamischen Luftverkehrsbranche? Liegt seine Zukunft in einer schmalen Nische oder wird er, wie am Anfang seiner zivilen Zeit, noch einmal beeindruckend wachsen können? Und letztlich: Gibt es am Luftverkehrsmarkt auf Dauer überhaupt eine Nachfrage für diesen Flughafen?

Für unsere Zeitung hat der Wirtschafts- und Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Rüdiger Sterzenbach aus Dernbach im Kreis Neuwied die bisherige Entwicklung und Lage des Flughafens Hahn analysiert. Ergebnis ist eine umfangreiche Expertise:

Der Hahn als Verkehrsflughafen

Im Flughafenkonzept der deutschen Bundesregierung aus dem Jahr 2009 wird der

Flughafen Hahn, im Weiteren nur als ‚Hahn‘ bezeichnet, der Gruppe der „mittleren“ Flughäfen (zwischen 3 und 10 Mio. Passagiere) mit internationaler Vernetzung zugeordnet. Heute würde der Hahn nach den dortigen Kriterien eher zur Gruppe der „kleinen“ Flughäfen (weniger als 3 Mio. Passagiere) gehören.

In der wissenschaftlichen Literatur wird mitunter zwischen Primär-, Sekundär-, Tertiär- und Quartiärlughäfen unterschieden. Quartiärlughäfen sind Airports, die überwiegend von Low-Cost-Carriern angefliegen werden und bei denen es sich häufig um ehemalige Militärflughäfen handelt. Der Hahn ist dementsprechend ein Quartiärlughafen.

Flughäfen, die sich an den besonderen Anforderungen von Low-Cost-Gesellschaften orientieren, werden oftmals auch als Low-Cost-Airports bezeichnet. Durch Verzicht auf aufwendige Bauten und besondere Serviceleistungen wird hier versucht, die Kernleistungen eines Flughafens mit minimalen Kosten zu erstellen und so niedrige Entgelte für die Kunden zu ermöglichen. Der Hahn ist eindeutig ein Low-Cost-Flughafen.

Die Kernfunktion eines Flughafens besteht in der Bereitstellung von Flächen und Anlagen, die den Luftfahrzeugen Starts und Landungen ermöglichen. Die Anforderungen im Rahmen der Kernfunktion „Abfertigung“ unterscheiden sich zwischen Primärflughäfen (Hubs) und sonstigen Flughäfen. Während Flughäfen ohne Hub-Funktion überwiegend Passagiere abfertigen, für die der Flughafen eine sogenannte intermodale Verknüpfung zwischen bodengebundenen Verkehrsträgern und dem Luftverkehr ermöglicht (Originäraufkommen), kommt bei den Hubs ein erheblicher Anteil von Umsteigepassagieren hinzu.

Flugzeuge im Kurz- und Mittelstreckenverkehr benötigen im Allgemeinen Startbahnen bis zu 2.400 Meter Länge, Flugzeuge im Interkontinentalverkehr bis zu 4.000 Meter Länge. Der Hahn hat eine Start- und Landebahn mit einer Länge von 3.800 Metern und gehört damit zu den relativ wenigen Flughäfen in Deutschland, die auch von den größten Flugzeugtypen angefliegen werden können.

Historie des Hahns und politische Einflüsse

Ab den frühen 1950er Jahren war die „Hahn Airforce Base“ für teilweise mehr als 10.000 Amerikaner das Zentrum ihres beruflichen Lebens. Auch die Wirtschaft in der Umgebung der Airforce Base profitierte von Aufträgen der Amerikaner und den Konsumausgaben der Beschäftigten und ihrer Familien. Darüber hinaus fanden dort beispielsweise in den 1980er Jahren bis zu ca. 1.200 deutsche Zivilbeschäftigte eine Anstellung. Die „Hahn Airforce Base“ hatte alle Voraussetzungen, um sich als eigene kleine Stadt selbst zu versorgen. Es gab z. B. eine eigene Energieversorgung und Telekommunikation, Supermärkte, Cafés, eine Kindertagesstätte, eine Zahnklinik, Hotels, eine Bank und sogar ein Gefängnis.

Nach der deutschen Wiedervereinigung kam es bald zur Freigabe der Liegenschaften. Mit dem Abzug der Amerikaner gingen aber auch gut bezahlte Arbeitsplätze für die umliegende Bevölkerung verloren. Durch eine Konversion vom Militärflughafen zum Zivilflughafen sollte eine dauerhafte Sicherung bestehender und eine Schaffung neuer Arbeitsplätze ermöglicht werden. Die ehemalige Air Base wurde aufgrund ihrer Nähe zum Frankfurter Flughafen als optimal für eine zivile Nutzung angesehen. Weitere freigegebene US-Militärflughäfen in Rheinland-Pfalz, insbesondere Zweibrücken und Bitburg, wiesen durch ihre ungünstigere Lage und Schwierigkeiten mit den örtlichen Gemeinden größere Umwandlungsprobleme auf.

Der Flughafenbetrieb und die Entwicklung der Liegenschaften lagen in den Händen

diverser Gesellschaften, deren organisatorische Ausrichtung und Eigentümerstruktur sich im Zeitablauf mehrfach veränderte. Mit der Gründung der Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Hahn mbH (EBGH) im Jahr 1992 wurde von den politischen Akteuren das Ziel verfolgt, den Hahn zu einem internationalen Passagier- und Frachtflughafen auszubauen und nach Möglichkeit zu privatisieren. Das Land Rheinland-Pfalz war an der EBGH mehrheitlich beteiligt, die restlichen Anteile hielten die Landkreise Rhein-Hunsrück, Cochem-Zell, Birkenfeld, Bernkastel-Wittlich (Homepage Hahn: „Bernkastel-Kues“) und die Verbandsgemeinde Kirchberg. Im Jahr 1993 erhielt die EBGH die Genehmigung zur zivilen Nutzung des Hahns. In dieser Anfangszeit wurde der Flughafen unter dem Namen Rhein-Mosel-Flughafen geführt.

1994 erhielt der Hahn die Genehmigung für einen 24 Stunden Flugbetrieb, der besonders für den Frachtverkehr bedeutsam ist. 1995 erwarb das Holding-Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG (HUH) von der Bundesrepublik die Gesamtliegenschaft Flughafen Hahn u. a. mit dem Ziel, diese als Air Industrial Park Hahn zu entwickeln und zu vermarkten. Anteilseigner waren die beiden Frankfurter Unternehmen Wayss & Freytag AG und Hortana GmbH mit zusammen 73,37 Prozent sowie das Land Rheinland-Pfalz mit 26,63 Prozent. Mithilfe dieser Public-Private-Partnership sollte die Liegenschaft insbesondere in den Bereichen Bildung und Ausbildung, Kultur, Sport sowie Gewerbe für die Region eine große Anzahl von Arbeitsplätzen bieten.

Flughafenbetreibergesellschaft war die Flughafen Hahn GmbH & Co. KG (FFHG). An der FFHG hatte zum damaligen Zeitpunkt Rheinland-Pfalz einen Anteil von 66,7 Prozent, die HUH hielt 33,3 Prozent. Zudem wurde ein Kooperationsvertrag mit der Flughafen Frankfurt Main Aktiengesellschaft (FAG) geschlossen, der das Ziel verfolgte, sowohl zusätzlichen Luftverkehr zu akquirieren als auch die Abwanderung von Verkehren ins benachbarte Ausland zu verhindern.

Seit 1998 beteiligte sich die FAG auch kapitalmäßig am Hahn, zunächst 1998 an der FFHG mit 64,9 Prozent sowie der dazugehörigen Flughafen Hahn Verwaltungs-GmbH. 1999 übernahm die FAG 73,37 Prozent der Anteile der HUH sowie eine Mehrheitsbeteiligung von 74,9 Prozent an der zugehörigen Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs-GmbH. Später fusionierten HUH und FFHG zur Flughafen Hahn GmbH, die ebenfalls als FFHG abgekürzt und später in Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH umbenannt wurde. An dieser Gesellschaft hielten die FAG 73,07 Prozent und Rheinland-Pfalz 26,93 Prozent der Anteile. 2002 wird das Land Hessen neben Rheinland-Pfalz und der mittlerweile als Fraport AG firmierenden FAG Mitgesellschafter des Flughafens. Die Geschäftsanteile halten nunmehr Fraport zu 65 Prozent, Rheinland-Pfalz und Hessen zu jeweils 17,5 Prozent. Seit 2009 ist Rheinland-Pfalz mit 82,5 Prozent Mehrheitsgesellschafter der Flughafengesellschaft Frankfurt-Hahn GmbH, Hessen hält die restlichen 17,5 Prozent. Fraport schied damals vollständig als Gesellschafter aus.

Trotz aller Veränderungen in der Gesellschafterstruktur war das Land Rheinland-Pfalz stets an maßgeblicher Stelle involviert, da es mit dem Flughafen vielfältige wirtschafts-, verkehrs- und strukturpolitische Ziele verfolgte. Die Entwicklung des Flughafens Hahn stieß auf Seiten der Bürger und Kommunen vielfältig auf Zustimmung und Akzeptanz.

Die Landesregierung strebte zur Bewältigung des erwarteten Wachstums des Luftverkehrs von Beginn an eine bessere Koordination und Kooperation der Flughäfen untereinander an. Auch kleinere Flughäfen wie der Hahn sollten in größerem Umfang kontinentale und interkontinentale Verbindungen anbieten. Es wurde betont, dass der Hahn gute Voraussetzungen biete, den Frankfurter Flughafen zu entlasten und im Wettbewerb zwischen Flughäfen bestehen zu

können. Die politische Unterstützung für den Flughafen Hahn und die Unterstützung der Wirtschaft und privater Investoren, die von dem Standort Hahn wegen der Nähe zu Frankfurt und zu umliegenden Wirtschaftszentren überzeugt waren, wurde als gewährleistet angesehen. Im Einzelnen wurde insbesondere auf die folgenden Aspekte hingewiesen:

- Die geographische Lage des Flughafens erschien für Verlagerungen aus Frankfurt günstig.
- Der Hahn wies eine dem internationalen Standard entsprechende Infrastruktur zur Abfertigung aller gängigen Flugzeugtypen auf bzw. bot die Voraussetzungen zur Herstellung dieser Infrastruktur.
- Der Hahn verfügte im Vergleich zum überlasteten Flughafen Frankfurt/Main über ausreichend freie Kapazitäten.
- Low-Cost-Carrier, z. B. Ryanair, suchten nach Standorten abseits der großen Flughäfen, um Kosten zu sparen.
- Ein ausreichendes sowie unentgeltliches bzw. kostengünstiges Parkplatzangebot sowie ein schneller Check-In und Check-Out stellten Vorteile gegenüber etablierten Großflughäfen dar.
- Der Bedarf an „Logistik-Drehscheiben“, auf denen nicht nur Fracht umgeschlagen, sondern in deren Nähe auch produziert werden konnte, stieg aufgrund der wirtschaftlichen Globalisierung.
- Die Genehmigung für einen 24 Stunden-Betrieb sollte besonders für Urlaubsreisende, Frachtgesellschaften sowie Expressdienste Entwicklungsmöglichkeiten bieten.
- Bundes- und Landesregierung waren sich sicher, dass mit dem Flughafen dauerhaft mehr Investitionen in Gang gesetzt werden könnten, als andere Strukturförderungsmaßnahmen in der Region hätten erbringen können.
- Neben dem eigentlichen Flughafengelände befanden sich auf dem weitläufigen Areal vielfältige, zivil nutzbare Gebäude und Hallen zur Vermietung und zum Verkauf.
- Man war der Auffassung, dass die Urlaubsregion Hunsrück sowie die Nähe von Mosel, Rhein und Nahe auch für den Incoming-Tourismus ein breites touristisches und kulturelles Angebot bieten.

Kooperation mit dem Rhein-Main-Flughafen Frankfurt

In den 1990er Jahren wurde die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Frankfurter Flughafens kritisch diskutiert. Die Funktion als führende kontinentale und wichtige interkontinentale Drehscheibe wurde als gefährdet angesehen. Der Flughafen würde nach den damaligen Prognosen bis zum Jahr 2000 an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stoßen. Es bestand die Gefahr, dass sich Verkehre vom Flughafen Frankfurt insbesondere zu seinen Konkurrenten Amsterdam, Paris und London verlagerten. Selbst beim Bau der damals bereits in der Diskussion befindlichen vierten Bahn rechnete man in zehn bis 15 Jahren mit erneuten Kapazitätsengpässen.

In der Kooperation zwischen den Flughäfen Frankfurt und Frankfurt-Hahn wollten beide Partner vornehmlich zusätzlichen Luftverkehr akquirieren, eine Abwanderung von Verkehren ins benachbarte Ausland reduzieren bzw. verhindern und eine Entlastungsfunktion für den Flughafen Frankfurt schaffen. Da sich auch andere Regionen in Europa auf mehrere Flughäfen und nicht nur auf einen Zentralflughafen stützen, sollte der Hahn einen wichtigen Bestandteil des deutschen Verkehrsnetzes darstellen. Mit der Unterstützung des Flughafens Hahn sollte das gesamte Luftverkehrsgeschehen im Rhein-Main-Mosel-Gebiet entzerrt

und die Möglichkeiten für eine Aufgabenteilung genutzt werden.

Die Engpasssituation am Flughafen Frankfurt ließ ein ausreichendes Passagier- und Frachtaufkommen für den Hahn vermuten. Neben dem rheinland-pfälzischen Markt ging man zudem davon aus, weitere Passagiere aus dem westlichen Grenzgebiet zu gewinnen, die bisher primär die Flughäfen Luxemburg und Brüssel nutzten. Im Frachtbereich rechnete man mit der Inanspruchnahme durch sogenannte Integratoren (Unternehmen, die Spediteur und Transporteur gleichzeitig sind) sowie von Luftfrachtdienstleistern im Rahmen der Fertigung von technologisch hochwertigen, arbeitsteilig hergestellten Produkten.

Ein Flugbetrieb am Kapazitätslimit mindert die Qualität des Flugverkehrs (z. B. die Pünktlichkeit). Staus und Verzögerungen belasten die Umwelt und verringern die volkswirtschaftliche Effizienz. Durch die Beteiligung des Frankfurter Flughafens am Hahn sollten für Kunden beider Flughäfen integrierte Angebote erarbeitet werden. Fraport verfügte bereits damals über langjährige Erfahrungen unter anderem in den Bereichen Training und Personalentwicklung, die dem Flughafen Hahn mit seinen geringen Erfahrungen zugutekommen sollten.

Low-Cost und Luftfracht

Im Passagierverkehr dominiert am Hahn die irische Low-Cost-Gesellschaft Ryanair, mit der um die Jahrtausendwende die Geschichte dieses Angebotskonzepts in Deutschland begann. Trotz aller Bemühungen um weitere Kunden flogen in den meisten Jahren 90 Prozent und mehr der Hahn-Passagiere mit dieser Airline. Der Flughafen ist von diesem Großkunden abhängig, was nicht nur an der maßgeschneiderten Entgeltordnung zu erkennen ist.

Die Passagierzahlen stiegen am Hahn zunächst von ca. 19.000 im Jahr 1997 auf den Höchststand von 4,015 Mio. im Jahr 2007. Demgegenüber waren es im Jahr 2015 nur noch 2,665 Mio. Passagiere (jeweils einschließlich militärischem Verkehr). Gegenüber dem Höchststand von 2007 ist dies ein Rückgang der Passagierzahlen von fast 34 Prozent, wobei im Jahr 2015 erstmals seit 2007 ein Anstieg der Passagierzahlen zu beobachten ist.

Das „reine“ Luftfrachtaufkommen stieg von 2007 mit 125.049 t auf 286.416 t im Jahr 2011 und fiel wiederum von 2011 bis 2015 auf 79.661 t. Dies ist innerhalb von vier Jahren ein Rückgang der Fracht um 72 Prozent. Allein von 2014 bis 2015 ging das Aufkommen um 40 Prozent zurück. Zu beachten ist, dass sich die vorherigen Zahlen auf die sogenannte geflogene Fracht beziehen. Am Hahn kommt der Luftfrachtersatzverkehr auf dem Boden, das sogenannte „Trucking“ hinzu. Die „getruckte“ Luftfrachtmenge war am Hahn immer besonders groß und entsprach z. B. im Spitzenjahr 2011 in etwa der geflogenen Luftfrachtmenge. Auch ist in den Luftfrachtzahlen wiederum die militärische Fracht enthalten.

Hahn betont gerne seine Rolle als wichtiger deutscher Frachtflughafen. „Mehr als 90 Prozent des Cargo-Aufkommens in Deutschland werden über nur fünf Flughäfen abgewickelt. Einer davon ist der Flughafen Frankfurt Hahn“, so das Unternehmen. Allerdings ist der Luftfrachtmarkt in Deutschland hoch konzentriert, sodass hier keine Fehlschlüsse gezogen werden sollten. Selbst im Spitzenjahr 2011 betrug der Anteil des Hahns an den fünf größten Frachtflughäfen in Deutschland lediglich 6,5 Prozent des Frachtaufkommens. Im Jahr 2015 belief sich der Anteil des Frachtaufkommens des Hahns, inzwischen nur noch Nr. 6 in Deutschland, an den sechs größten deutschen Frachtflughäfen sogar nur noch auf 1,8 Prozent.

Eine weitere, noch heute **auf der Homepage des Hahns zu findende Aussage** **„Schon seit Jahren zählt der Hahn zu den wichtigen Frachtstützpunkten**

weltweit“ stellt – selbst bei vorsichtiger und zurückhaltender Formulierung – die Realität auf den Kopf. Mit rund 80.000 Tonnen kommt der Hahn auf höchstens 0,3 Prozent des Aufkommens der zehn größten Frachtflughäfen weltweit (insgesamt ca. 26 Mio. t Fracht).

Das Nachtflugverbot in Frankfurt brachte für den Hahn die Hoffnung, die in Frankfurt entfallenden Frachtflüge – zumindest zum Teil – an den Hahn verlagern zu können. Dies scheiterte jedoch unter anderem an den als zu gering erachteten Abfertigungskapazitäten sowie dem unzureichenden infrastrukturellen Zugang.

Große Integratoren haben ihre Drehkreuze nicht am Hahn, sondern in Köln/Bonn (UPS und FedEx) und Leipzig/Halle (Frachtdrehkreuz DHL) errichtet. Sie führten und führen dort zu großen Wachstumsschüben. Eine dauerhafte Ansiedlung auch nur eines nennenswerten Integrators auf dem Hahn ergab sich zu keinem Zeitpunkt. Reine Frachtfluggesellschaften, auf die ebenfalls große Hoffnungen gesetzt wurden, gingen dem Hahn verloren oder verringerten ihre Aktivitäten erheblich.

Entsprechend der Passagier- und Frachtentwicklung ging die Zahl der Flugbewegungen vom Höchststand in 2007 mit 40.980 Flügen bis 2015 auf 21.652 Flüge um 47 Prozent zurück. Auch hier war der Rückgang bis auf das Jahr 2015 kontinuierlich.

Auf dem Höchststand im Jahr 2008 waren auf dem Hahn 120 Unternehmen angesiedelt. Deren Zahl ging bis 2014 kontinuierlich auf 72 zurück. Dies ist ein Rückgang um 40 Prozent. Gleichzeitig verlor der Hahn gegenüber der Spitze im Jahr 2008 mit 3.293 Arbeitsplätzen bis 2014 mit 2.489 Arbeitsplätzen 804 Arbeitsplätze. Dies ist ein Rückgang um 24,4 Prozent. Während der Hahn auf seiner Homepage einerseits die zuvor genannten absoluten Zahlen berichtet, steht an anderer Stelle der Homepage nach wie vor zu lesen: „Der Standort gilt als Jobmotor. Mehr als 3.000 Menschen sind direkt am Standort beschäftigt.“ Eine Aktualisierung wäre hier wohl angebracht.

Mit Blick auf die vorstehenden Zahlen und bei aller gebotenen Zurückhaltung auch in der gewählten Formulierung darf man schon seit mehreren Jahren von einem ungewöhnlich spürbaren und nahezu kontinuierlichen Absturz in den Kerndaten des Hahns sprechen. Der Hahn konnte zudem zu keinem Zeitpunkt das große Ziel der Verlagerung von Luftverkehr von Frankfurt zum Hahn erreichen. Fairerweise sollte aber auch nicht verschwiegen werden, dass sich einige Rahmenbedingungen zu Lasten des Hunsrück-Flughafens verändert haben, beispielsweise hat die im Jahr 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer das Low-Cost-Segment in besonderem Maße getroffen.

Verpasste Chancen und bestehende Abhängigkeiten

Nach wie vor verfügt der Hahn nicht über eine leistungsfähige Schienenanbindung. Dieses Manko wurde bereits vor vielen Jahren erkannt, und es wurden immer wieder Vorschläge unterbreitet, die Infrastruktur entsprechend auszubauen. Hierdurch hätte sich der Hahn ein größeres Potential, neben dem touristischen Segment insbesondere auch im wichtigen Markt der Geschäftsreisenden, erschließen können.

Angesichts der nicht erfolgten Verlagerung von Verkehren von Frankfurt zum Hahn stellen sich zahlreiche Fragen. Hätte der Ausbau des Frankfurter Flughafens mitsamt dem damit verbundenen Geländeverbrauch sowie den Belastungen für Mensch und Natur in diesem verdichteten Siedlungsbereich durch eine Verlagerung zeitlich geschoben, wenn nicht sogar vermieden werden können? Wäre durch eine schnellere Verbindung der beiden Flughäfen die Attraktivität

Frankfurts für den Low-Cost-Verkehr nicht besser zu stärken gewesen als durch die aktuellen Bemühungen von Frankfurt, den Low-Cost-Verkehr an dieses Drehkreuz zu locken?

Mit dem Ausbau der Hunsrückbahn bis zum Hahn werden einige regionalpolitische Erwartungen verbunden. Allerdings wird dieser – sofern er tatsächlich realisiert wird – sicherlich nur schwerlich geeignet sein, das ursprünglich angedachte Konzept einer Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und dem Hahn zu ersetzen. Es hätte bereits in der Vergangenheit Strukturinvestitionen in einer Größenordnung bedurft, die um ein Vielfaches über den bisherigen Investitionen liegen – dies selbst unter ausdrücklicher Berücksichtigung der bisher erfolgten großen Anstrengungen.

Der Hahn war für viele Jahre der wichtigste Low-Cost-Airport in Deutschland. Jahr für Jahr gab es mehr Flugverbindungen und Passagiere. Nach Auffassung eines früheren Hahn-Geschäftsführers war man vom „unglaublichen Aufschwung durch Low-Cost-Verkehre überrascht, fünf, sechs Millionen Passagiere schienen möglich“. Diesem Optimismus lag die damals nicht seltene, aber dennoch eingeeengte Erwartung zu Grunde, dass sich Low-Cost in Deutschland nicht auch auf den etablierten Flughäfen entwickeln würde. Jedoch wurde im Einzugsgebiet des Flughafens Hahn z. B. der Flughafen Köln-Bonn zu einem bedeutenden Low-Cost-Anbieter, der inzwischen wesentlich mehr Passagiere in diesem Marktsegment abfertigt als der Hahn.

Selbst die Geschäftspolitik von Ryanair hat sich im Laufe der Zeit gewandelt, es werden – siehe die Beispiele Köln-Bonn, Hamburg und Stuttgart – auch größere Airports in Ballungsgebieten angefliegen. Selbst Frankfurt wird als Ziel nicht mehr völlig ausgeschlossen. Sollte es hierzu tatsächlich kommen, sind negative Auswirkungen für den Hahn zu erwarten. In diesem Fall würde nicht – wie ursprünglich erhofft – von Frankfurt zum Hahn, sondern vom Hahn nach Frankfurt verlagert.

Von September an will Ryanair zudem vom neuen Standort Luxemburg nach London-Stansted und ins portugiesische Porto fliegen. Diese Ziele bietet Ryanair jedoch bereits vom ca. 100 Kilometer entfernten Flughafen Hahn an, es bleibt abzuwarten, welcher Flughafen hier mehr Passagiere anziehen kann. Das Geschäftsmodell Low-Cost erscheint aus heutiger Sicht für den Hahn bereits in naher Zukunft mit weiteren spürbaren Risiken verbunden, zumindest ist eine positive Entwicklung mehr als fraglich.

Wie zahlreiche Beispiele aus der Vergangenheit belegen, setzt Ryanair vielfach auf Subventionen. Diese Situation war auch auf dem Hahn gegeben. Allerdings hat 2014 die EU-Kommission entschieden, dass die von ihr untersuchten Verträge zwischen dem Flughafen und Ryanair beihilferechtlich zulässig waren.

In einer Online-Zeitung wird jedoch auch darauf hingewiesen, dass laut einer Rechnung aus der Controlling-Abteilung des Hahns Ryanair allein im Jahr 2012 den Flughafen ca. 10 Mio. € gekostet haben soll. Eine Zahl die zwar bestritten, aber offiziell nie mit anderslautenden Zahlen widerlegt wurde.

Versuche des Hahn-Managements, auch mit Ryanair zu einer größeren Deckung der Kosten beizutragen, scheiterten. Zur Finanzierung wollte der Hahn eine Gebühr von 3 € direkt von jedem Passagier („Hahn-Taler“) erheben. Man hoffte sogar, dass der Hahn-Taler den Airport auf Dauer in die schwarzen Zahlen führen könne. Der Großkunde Ryanair fürchtete jedoch, durch die Einführung des Hahn-Talers weniger Passagiere attrahieren zu können, und drohte mit einer wesentlichen Angebotsreduzierung, was einem Ende des Passagierverkehrs auf dem Hahn

nahegekommen wäre. Das Land Rheinland-Pfalz gab letztendlich dem Druck nach, und die Idee des Hahn-Talers wurde nicht weiter verfolgt.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die europäischen Bestimmungen für die Gewährung von Beihilfen an Flughäfen verschärft worden sind und Flughäfen von der Größenordnung des Hahns zukünftig wirtschaftlich auf eigenen Beinen stehen müssen.

Die wirtschaftliche Lage

Wie Bilanzen, Geschäfts- und Presseberichte belegen, fuhr das Projekt Flughafen Hahn von Beginn an zum Teil große Verluste ein. Der Hahn ist chronisch defizitär. Allein in den zehn Jahren von 1997 bis 2007 summierten sich die Verluste bereits auf 150 Mio. €. Insgesamt soll Fraport als Gesellschafter über 40 Mio. € abgeschrieben haben. Rheinland-Pfalz erwarb die Geschäftsanteile von Fraport für einen symbolischen Preis von einem Euro. Das Land Rheinland-Pfalz soll dabei Fraport aus einem noch über Jahre gültigen Vertrag entlassen und somit letztendlich dem Steuerzahler in Rheinland-Pfalz die zukünftigen Verluste aufgebürdet haben. Der damalige Wirtschaftsminister feierte jedoch diesen Vorgang als Beginn einer großen Zukunft für den Hahn.

Meldungen über finanzielle Defizite prägen nicht selten die öffentliche Diskussion über den Hahn. In den vergangenen zehn Jahren machte der Hahn Verluste, die bei durchschnittlich 16 Mio. € pro Jahr lagen. Einen Höhepunkt erreichten die Verluste in 2014 mit einem Defizit von ca. 45 Mio. €, wobei Sondereffekte eine Rolle spielten. Eine Größenordnung, die den Umsatz des Hahns übertraf. Bei diesen Defiziten sind sogar Zuflüsse aus der Landeskasse, etwa für die Sicherheitskosten, bereits abgezogen.

Auch andere Meldungen tragen nicht dazu bei, den Hahn in einem positiven Licht erscheinen zu lassen, beispielsweise die Übernahme von Aufwendungen für einen Aufsichtsratsvorsitzenden durch das Land, der mehrfache und nicht immer reibungslose Wechsel von Geschäftsführern und Aufsichtsräten, das Schließen mehrfach wiederkehrender Finanzlücken, zum Beispiel durch den Verkauf von Grundstücken, „Nothilfen“ für den Hahn von 120 Mio. € in einem Nachtragshaushalt und der versuchte Verkauf von Flughafeninfrastruktur an den Landesbetrieb Mobilität.

Es bleibt die vielfach nicht nur in der Vergangenheit und nicht nur in der Presse geäußerte Sorge, dass dem Hahn das Geld ausgeht, was jedoch von der Landesregierung immer bestritten wurde. Aktuell wird vermutet, dass für September eine Insolvenz drohe. Nach der Aussage des Aufsichtsratsvorsitzenden ist eine mögliche Insolvenz jedoch abwendbar, da das Land mit einem Gesellschafterdarlehen von bis zu 34 Mio. € eine finanzielle Notlage überbrücken könne. Verwundern mag jedoch, dass parallel zu diesen negativen Zahlen, Entwicklungen und Meldungen nicht selten in öffentlichen Erklärungen von Verantwortlichen zu lesen war, die Regierung mache „am Hahn alles richtig“, der Flughafen sei nunmehr „wetterfest“, und ein neuer Geschäftsführer werde dem Flughafen Flügel verleihen.

Bereits in der Vergangenheit wurde mehrfach der Versuch unternommen, Investoren für den Hahn zu gewinnen. So glaubte man zum Beispiel im Jahr 2011, dass Investoren erst das Gerichtsurteil zu einem möglichen Nachtflugverbot am Hahn abwarten. Das Nachtflugverbot kam nicht, die Investoren allerdings auch nicht. Insbesondere seit dem Jahr 2015 versucht nunmehr die Landesregierung erneut, den Flughafen Hahn zu verkaufen. Begleitet von einer hitzig geführten öffentlichen Diskussion, **musste der Verkaufsprozess nach erheblichen Zweifeln an der Integrität und Zahlungsfähigkeit des auserkorenen**

Vertragspartners aus China abgebrochen werden. Das Verfahren wurde wieder auf „Los“ gesetzt.

Bewertung und Schlussfolgerungen

In Deutschland gab es im Jahr 2015 17 Flughäfen, die mehr als eine Million Passagiere abfertigten. Einige von ihnen sowie die meisten kleineren Flughäfen realisieren Verluste und bedürfen staatlicher Hilfen. Hierzu gehört auch der Hahn, wie die obigen Zahlen deutlich belegen.

Wer eine vermeintlich oder tatsächlich gute Idee hat und dafür dann auch die entsprechenden Geldmittel zur Verfügung gestellt bekommt, neigt leider häufig dazu, zu lange an der Ursprungsidee festzuhalten, ohne dabei flexibel auf Marktentwicklungen zu reagieren. Auch der Kommunikation dieser Idee gegenüber Kunden und Öffentlichkeit kommt eine wesentliche Rolle zu. Anpassungsfähigkeit und Kommunikationstalent sind entscheidende Voraussetzungen für ein erfolgreiches unternehmerisches Handeln. Das Beispiel Hahn zeigt, dass eine gute Idee alleine kein Erfolgsgarant ist. Gerade die hoch dynamische Luftverkehrsbranche erfordert besondere unternehmerische Kreativität.

Seit der Gründung des Zivilflughafens Hahn gab es leider auch bei unbestreitbar negativen Entwicklungen zu viele Schönredner und Beschwichtiger. Kritische, hinterfragende Stimmen waren – so der öffentlich vielfältig wahrnehmbare Eindruck – weniger gewünscht.

Vor allen weiteren Schritten im Verkaufsprozess des Hahns müssen die politischen Erwartungen klar formuliert werden. Es ist nichts anderes als die Grundsatzfrage nach der zukünftigen strategischen Ausrichtung des Hahns zu stellen. Die Möglichkeiten sind vielfältig und reichen von der reinen Luftverkehrsinfrastrukturbereitstellung bis hin zu einer überwiegenden Gewerbenutzung, die teilweise noch nicht einmal auf die benachbarte Landebahn angewiesen sein muss.

Wirtschaftswissenschaftler gehen üblicherweise davon aus, dass ein privater Investor spürbare Effizienzsteigerungen realisieren kann und geeignet ist, ein Unternehmen im steten Wandel des Umfeldes ständig neu auszurichten. Unter diesen Voraussetzungen ist eine Privatisierung auch gesamtwirtschaftlich vorteilhaft. Es darf jedoch nicht der Eindruck entstehen, dass eine schnelle Privatisierung nur eine Notlösung ist, damit eine mögliche Insolvenz nicht mit dem eigenen Namen verbunden wird.

Zugegeben, der hochdefizitäre Hahn ist ein Investitionsobjekt mit erheblichen Risiken für jeden Investor. Es mag daher auch nicht verwundern, dass die Zahl der Bieter gering war und die öffentlich bekannten potenziellen Investoren hierzulande noch nicht als Flughafenbetreiber in Erscheinung getreten sind. Zwar wurden und werden immer wieder Namen größerer asiatischer Unternehmen mit Luftverkehrsaktivitäten genannt, es bleibt jedoch abzuwarten, ob diese sich direkt alleine oder in einem Bieterkonsortium belastbar als Käufer bewerben oder ob lediglich ihre Namen ins Gespräch gebracht werden. Dies lässt die Sorge um die weitere Entwicklung des Hahns als Luftverkehrsinfrastrukturprojekt wachsen, nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass die benachbarte Fraport AG sich seit einigen Jahren weltweit erfolgreich an Flughäfen beteiligt.

Es ist nachvollziehbar, dass die derzeitige Situation von der Landtagsopposition als Vorlage in der politischen Diskussion begriffen wird. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch die Opposition im rheinland-pfälzischen Landtag in vielen Jahren nachhaltig und ständig die Möglichkeit gehabt hätte, die Entwicklung des Hahns noch stärker zum öffentlichen Thema zu machen.

Es ist in Rheinland-Pfalz höchste Zeit des Innehaltens und des aufeinander Zugehens von Regierung und Opposition. Bei allem Verständnis für das Transparenzgebot betrifft insbesondere in einem öffentlichen Unternehmen die Diskussion von Unternehmenszahlen auch das Wohl der Beschäftigten und der Menschen in der Region und dem Land. Sie gehört daher zuerst in die vertrauliche Diskussion in den Unternehmensgremien. Politisch sollte dann eine Einbindung aller parlamentarischen Kräfte angestrebt werden.

Gemeinsam sollte man zudem – verbunden mit strikten Auflagen – einen Weg finden, dem Unternehmen zum unwiderruflich letzten Mal Mittel zukommen zu lassen, damit in Ruhe und Besonnenheit ein belastbares Zukunftskonzept für den Hahn entwickelt werden kann. Ein Konzept, das zudem die Kraft zur gemeinsamen Umsetzung selbst bei widerstrebenden politischen Interessen bündelt. Wenn auch die Politik letztendlich immer entscheiden und die Verantwortung tragen muss, sollten die Gremien auch ein offenes Ohr für externe und insbesondere neutrale Expertise haben.

Die Arbeitsplätze, die in der Vergangenheit am Hahn entstanden sind, gingen mit einer letztendlich erheblichen Belastung öffentlicher Haushalte einher. Teilt man die durchschnittlich rund 16 Mio. € Verlust der Flughafengesellschaft durch rund 350 Beschäftigte der Flughafengesellschaft, so ergibt sich ein Wert von fast 46.000 € pro Arbeitsplatz und Jahr.

Der Flughafen weist, etwa auf seiner Homepage, gerne auf seine volkswirtschaftliche Bedeutung hin, die an der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze in der Größenordnung von ca. 11.000 erkennbar sei. Diese Zahl stammt aus einem vom Flughafen in Auftrag gegebenen Gutachten aus dem Jahr 2007. Die Gutachter gingen damals von einer anhaltend positiven Entwicklung des Hahns aus, sodass im Jahr 2012 in der Flughafenregion durch den Flughafen die besagten rund 11.000 Arbeitsplätze berechnet wurden, am Flughafen selbst sollten es davon fast 6.500 Arbeitsplätze sein. Wie oben dargestellt, sind am Flughafen – nach dessen eigenen Angaben – im Jahr 2014 tatsächlich „nur“ rund 2.500 Arbeitsplätze geschaffen worden.

Behält man für das Jahr 2014 das im Gutachten ursprünglich vorgegebene Verhältnis von Arbeitsplätzen am Hahn und den in der Flughafenregion durch den Flughafen geschaffenen Arbeitsplätzen im Jahr 2012 bei, liegt die durch den Hahn im Jahr 2014 in der Region insgesamt geschaffenen Zahl von Arbeitsplätzen näherungsweise eher bei rund 4.200. Selbst unter Berücksichtigung dieser Zahl bliebe immer noch ein dauerhafter jährlicher Unternehmensverlust für jeden in der Region durch den Flughafen geschaffenen Arbeitsplatz in einer Größenordnung von rund 3.800 € pro Jahr. Dabei sind sonstige staatliche Beihilfen (Subventionen) und alle anderen Förderungen (z. B. Infrastrukturprojekte) noch nicht einmal enthalten, die die berechnete Arbeitsplatzsubvention nicht unerheblich weiter nach oben treiben. Angesichts dieses hier nur überschlagsmäßig berechneten Verhältnisses darf es kein Tabu sein, auch alternativ über eine volkswirtschaftlich eventuell sinnvollere und nachhaltig effektivere Verwendung von Mitteln zur dauerhaften Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region nachzudenken.

Weitere Artikel zum Flughafen Hahn finden Sie **hier**

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