

Rhein-Zeitung

Plus Rheinland-Pfalz

Poker um den Verkauf des Flughafens Hahn: Redet Washington bei der Entscheidung mit?

Die Frage, ob der Flughafen Hahn zur kritischen Infrastruktur in Deutschland gehört, ist das eine. Doch hat der Airport auch eine strategische Bedeutung für das US-Militär?

Von us/bas/tim/ame

9. Februar 2023, 7:24 Uhr

Der geplante Verkauf des Flughafens Hahn an die NR Holding des russischen Oligarchen Viktor Charitonin hat Wellen bis in die Bundesregierung geschlagen – mindestens. Am Dienstagabend, wenige Stunden nachdem in der Gläubigerversammlung eine Entscheidung über den Verkauf vertagt worden war, hatte Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) verlauten lassen, dass der Bund ein Investitionsprüfverfahren für den Hunsrück-Airport führt (die RZ berichtete).

In diesem Verfahren wird geklärt, ob der Flughafen zur kritischen Infrastruktur gehört – für Deutschland. Doch wie steht es eigentlich um die strategische Bedeutung des Flughafens aus Sicht der USA und besonders des US-Militärs? Der Airport liegt nur rund 60 Kilometer Luftlinie von der Ramstein Air Base entfernt.

Mainzer Innenministerium hält sich bedeckt

Wenn es um die Frage geht, ob man über den Russen Charitonin letztlich Machthaber Wladimir Putin die Landebahn frei macht, reden hinter den hinter den Kulissen womöglich auch einflussreiche Amerikaner mit, die ihren ehemaligen Militärflughafen nach dem Kalten Krieg an Rheinland-Pfalz übergeben haben. Wie stark das US-Militär seine alte Airbase noch nutzt, dazu schweigt das rheinland-pfälzische Innenministerium.

Fragen – unter anderem danach, ob vom Flughafen Hahn im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine US-Waffen- und Munitionslieferungen womöglich über Polen in das Kriegsgebiet geflogen wurden –, lässt das Haus von Innenminister Michael Ebling (SPD) gegenüber unserer Zeitung unbeantwortet. Es teilt lediglich mit: „Fragen zu militärischen Aktivitäten der USA sind bitte an die zuständigen Stellen des US-Militärs zu richten.“ Dabei ist in der Abteilung 5 des Innenministeriums ein eigenes Referat, das Referat 355 „Streitkräfte, US-Stabilisierungsprogramm“ angesiedelt.

Anders sieht es bei der „Bürgerinitiative gegen den Nachtflughafen Hahn“ (BI) aus. Sie will 2022 „etwa 150 Flüge im Zusammenhang mit Waffen- und Munitionslieferungen des US-Militärs für die Ukraine“ registriert haben. In einer Presseerklärung der BI heißt es weiter: „Dabei wurden die Waffen und die Munition zunächst per Flugzeug nach Rzeszow oder Poznan in Polen transportiert und von dort weiter per Bahn, Luft oder Straße in die Ukraine.“

Klöckner: US-Waffenlieferungen über Hahn erfolgt

Auch die langjährige rheinland-pfälzische CDU-Vorsitzende Julia Klöckner spricht von faktisch über den Hahn erfolgten US-Waffen- und Munitionslieferungen nach Polen und von dort in die Ukraine. Am Hahn würden überdies regelmäßig Flugzeuge US-amerikanischer Militärlogistiker landen, so die CDU-Bundestagsabgeordnete und wirtschaftspolitische Sprecherin der Unionsfraktion gegenüber unserer Zeitung. Über weitere Einzelheiten könne und dürfe sie nicht informieren. Sie hatte den Verkauf des Flughafens Hahn im Wirtschaftsausschuss des Bundes thematisiert.

Die Frage nach der strategischen Bedeutung des Flughafens Hahn für das US-Militär kann und will David Sirakov nicht beantworten: „Das fällt mir grundsätzlich schwer, denn da ist man schnell dabei, etwas hineinzugeheimnissen“, sagt der Direktor der Atlantischen Akademie Rheinland-Pfalz im Gespräch mit unserer Zeitung.

Sirakov: Sicherheitspolitisch ist der Hahn nicht relevant

In Bezug auf den möglichen Einstieg der von Viktor Charitonin kontrollierten NR Holding wirft der Russland- und USA-Kenner eine andere Perspektive auf: „Zunächst stellt sich ja die Frage, ob der Hahn im Falle eines Kaufs überhaupt wirklich in russische Hand fällt – wir sprechen hier ja über Beteiligungen. Sicherheitspolitisch könnte der Investor sowieso wenig mit diesem Flughafen anfangen. Eine hohe sicherheitspolitische Relevanz kann ich jedenfalls nicht erkennen, auch nicht im Sinne der deutschen Luftsicherheit. Und auch wenn die NR Holding in Besitz des Flughafens gelangt, heißt das noch lange nicht, dass da reihenweise russische Jets landen. Die Sanktionen gelten ja weiter, auch das deutsche Luftsicherheitsgesetz.“

Aber nehmen die USA denn Einfluss auf die Entscheidung im Bundeswirtschaftsministerium, das dem Außenhandelsgesetz folgend einem Verkauf an die Charitonin-Holding zustimmen muss – und wäre ein solcher Einfluss wirksam? Wird – pointiert gesagt – die Entscheidung gar nicht in Berlin, sondern eigentlich in Washington gefällt?

Sirakov findet schon diese Frage in ihrer Pointierung problematisch: „Wenn man so fragt, könnte man den Eindruck gewinnen, bei der Bundesrepublik Deutschland handele es sich nur um einen semisouveränen Staat. Das ist sie nicht. Sie ist souverän und fällt souveräne Entscheidungen, muss dann auch die Konsequenzen aus diesen Entscheidungen tragen. Die Amerikaner können sehr gern ihre Präferenz artikulieren, aber ob die Prüfung des Bundeswirtschaftsministeriums zum selben Ergebnis kommt, steht auf einem anderen Blatt.“

„Ich glaube nicht, dass die Entscheidung in Washington gefällt wird.“

David Sirakov

Sirakov erinnert an den umstrittenen Teilverkauf eines Containerterminals des Hamburger Hafens an

die chinesische Cosco: „Da gab es auch vielfältige Bedenken, zugestimmt wurde mit Auflagen trotzdem.“ Also: „Ich glaube nicht, dass die Entscheidung in Washington gefällt wird. Es handelt sich um eine innere Angelegenheit Deutschlands, was zwischenstaatlich sehr ernst genommen wird. Souveränität ist kein Spaß – das hat US-Präsident Biden ja gerade erst in Bezug auf die Spionageballontheematik betont. Das wird er auch bei anderen Staaten so sehen.“

Was die Frage nach der Bedeutung des Flughafens für die kritische Infrastruktur in Deutschland betrifft, sprechen schon die puren Messzahlen gegen diesen Status: Denn in der Verordnung zur Bestimmung Kritischer Infrastrukturen nach dem BSI-Gesetz (Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik) taucht eine Größenordnung auf, von der der Hunsrück-Airport nur allzu weit entfernt ist. Als Bemessungskriterium wird der Schwellenwert von 20 Millionen Passagieren sowie eine Abfertigung von 750.000 Tonnen Gütern im Jahr genannt. Laut Statistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) lag die Passagierzahl am Hahn 2021 bei 676.829, die Fracht bei 258.864 Tonnen.

Prüfung kann bis zu vier Monaten dauern

Von diesen Zahlen einmal abgesehen: Ob das Bundeswirtschaftsministerium den Flughafen im Zuge des Investitionsprüfverfahrens als kritische Infrastruktur wertet oder vielmehr, wie lange es dauert, die Unbedenklichkeit eines Verkaufs zu prüfen, ist schwer abzuschätzen. Denn es hat nach dem Eingang des Antrags zunächst zwei Monate Zeit für die Frage, ob es ein vertieftes Prüfverfahren für notwendig hält. Dies könnte dann auch noch einmal vier Monate lang dauern.

Laut Julia Klöckner ist die Anfrage dieser Prüfung bereits am 19. Januar beim Ministerium eingegangen. Die CDU-Politikerin hält einen etwaigen Verkauf „an einen russischen Investor für hochproblematisch. Wer in diesen Zeiten in Russland so erfolgreich ist und frei agieren kann, der kann das nur mit dem Segen Putins tun.“ Ihrer Meinung nach liegt es nahe, dass Flughäfen eine kritische Infrastruktur sind – Größe hin oder her.

Um diese Frage zu klären, hat das Bundeswirtschaftsministerium dem Vernehmen nach auch das Innenressort eingeschaltet. Zudem könnte der Fall auch nach Außenwirtschaftsverordnung („voraussichtliche Beeinträchtigung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit“) analysiert werden. Egal wie: Die Hängepartie am Hahn kann also noch lange andauern.

Archivierter Artikel vom 08.02.2023, 18:31 Uhr

Copyright © Rhein-Zeitung, 2023. Texte und Fotos von Rhein-Zeitung.de sind urheberrechtlich geschützt.