

„Sehen Sie? Das meine ich“, sagt der Geschäftsführer zum rostzerfressenen Flughafenschlepper

Von **Steffen Fründt**
Wirtschaftskorrespondent

Stand: 31.10.2024 | Lesedauer: 8 Minuten

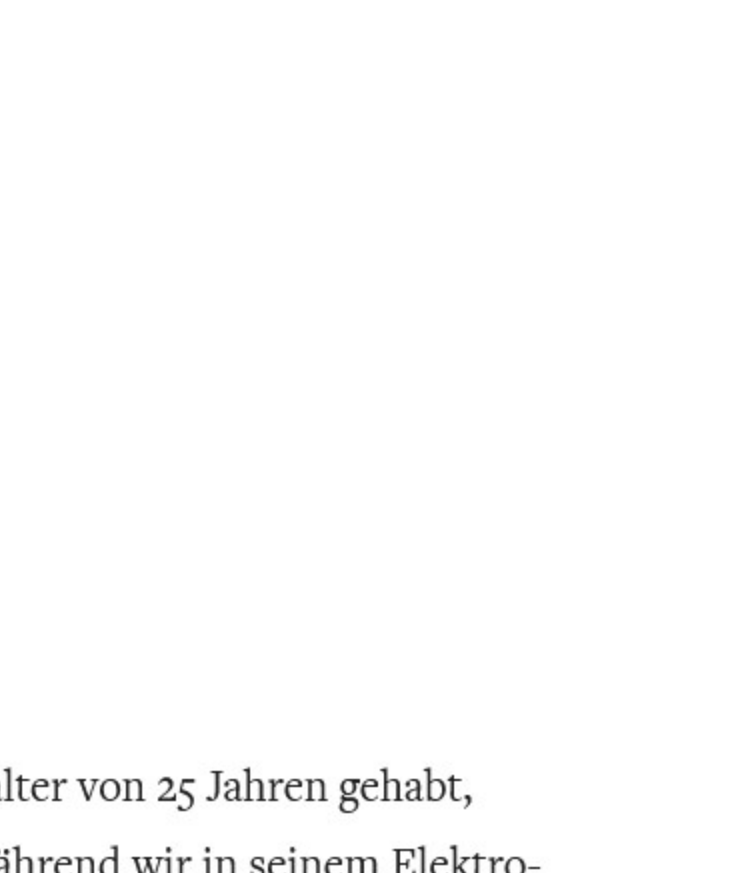


1,99 Millionen Gäste zählt der Flughafen Frankfurt-Hahn in diesem Jahr
Quelle: picture alliance / ZB/eurafbild.de

Provinz-Flughäfen wie Frankfurt-Hahn gelten als Milliardengräber, vieles vor Ort wirkt abrisssreif. Doch nun waltet ein neuer Investor, der die Tristesse im Hunsrück in ein nationales Fracht-Drehkreuz verwandeln will. Wie kann das Aussichtslose gelingen? Ein Besuch offenbart große Hürden.



Am Abfluggate warten ein paar Dutzend Passagiere darauf, dass sich eine Tür öffnet, durch die sie aufs Vorfeld zu ihrem Ryanair-Flieger gelangen können. Über ihren Köpfen hängt ein Plakat, auf dem „Auf zum Ballermann“ steht und darunter ein Werbelink zur „Vollgas Malle Party Abriss“-Hitliste.



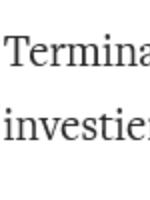
Das passt. Zwar geht der Flug an diesem Dienstag im Oktober nicht nach Mallorca, sondern nach Zagreb. Doch abrisssreif wirkt trotzdem so manches am Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz.

Das Terminalgebäude sieht aus wie ein in die Jahre gekommenes Provisorium. Neben an dümmern alte Militärbaracken, bei denen aus allen Fugen die Botanik sprießt.

Am Rand des Rollfelds stehen baufällige Werkstattshallen und antiquierte Fahrzeuge mit platten Reifen. Als man den Flughafen im letzten Jahr übernahm, habe der Fuhrpark ein Durchschnittsalter von 25 Jahren gehabt,

erzählt Flughafen-Geschäftsführer Robert Willems, während wir in seinem Elektro-Kombi eine kleine Rundtour durch die Flughafenfristesse unternehmen. Wie aufs Kommando kommt uns ein rostzerfressener Flughafenschlepper entgegen. „Sehen Sie“, sagt Willems, „das meine ich.“

LESEN SIE AUCH



WELT+ BALD WENIGER VERBINDUNGEN



Airlines flüchten aus Deutschland – das falsche Luftfahrt-Kalkül von Habeck und Co.

Dass die Betreiber so offen umgehen mit dem bedauerlichen Ist-Zustand des Hunsrück-Flughafens liegt daran, dass sie hier ohnehin alles ändern wollen. Gerade trocknet der Beton des neuen Vorfelds, das die rissige alte Piste ersetzt und demnächst sechs Parkplätze für große Jets bieten wird. Als Nächstes wird das Terminalgebäude erneuert und ein neues Tanklager errichtet. 50 Millionen Euro investiert die Betreibergesellschaft.

Der Mann, von dem das Geld kommt, heißt Peter Adrian, ist im Nebenjob Präsident der Deutschen Industrie- und Handelskammer und seit knapp zwei Jahren der neue Herr am Flughafen Hahn. Er will schaffen, was angesichts der jüngeren Ereignisse hoffnungsloser denn je erscheint: Geld verdienen – mit einem Flughafen.

LESEN SIE AUCH

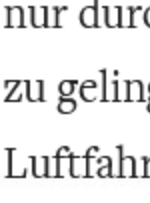


ADVERTORIAL SPARANLAGE

Bis zu 5,5 % Zinsen: Festgeldkonto von Freedom24

Zuletzt verging kaum ein Tag ohne eine neue Alarmmeldung aus der Luftfahrt. Ryanair, Eurowings, Condor kündigen im 24-Stunden-Takt Flugstreichungen an deutschen Flughäfen an. Auch Lufthansa-Chef Carsten Spohr warnt vor einem weiter schrumpfenden Flugangebot und äußert Sorgen um den Standort Deutschland. Fliegen in Deutschland, so der Eindruck, ist auf wirtschaftliche Weise eigentlich gar nicht mehr möglich. Und die Schuld trägt allein die Politik.

LESEN SIE AUCH

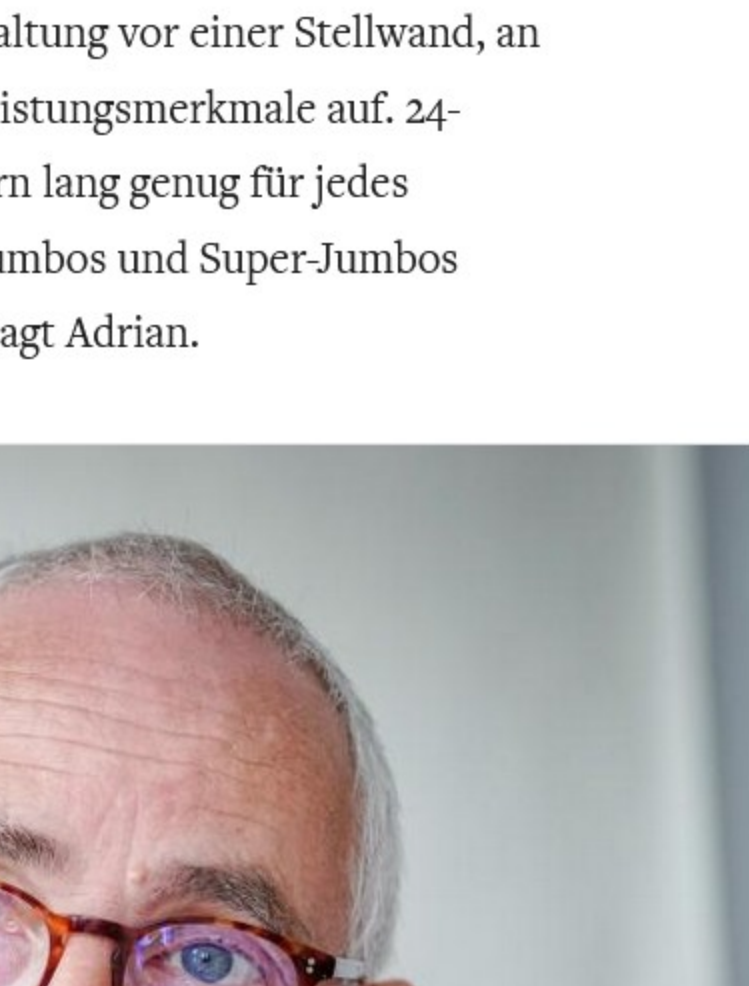


PODCASTS DAS BRINGT DER TAG

Ryanair schließt Standorte – gehen Deutschland die günstigen Flüge aus?

Eine interessante Variation dieser Erzählung bekommt man von Adrian zu hören. Der 67-jährige Kunstpilot und Immobilieninvestor tut nämlich seit Jahren Dinge, die aus Sicht der Branche eigentlich wirtschaftlicher Selbstmord sein müssten. Er kauft mit der Trierer Immobilienfirma Triwo, deren Mit Eigentümer und CEO er ist, einen Regionalflughafen nach dem anderen auf. In Zweibrücken, Egelsbach, Oberpfaffenhofen, Pfedersfeld, Mendig und eben auch in der Gemeinde Hahn im Rhein-Hunsrück-Kreis.

Solche Provinzpisten gelten normalerweise als unrettbare Millionengräber, am Leben erhalten nur durch Subventionen. Doch Adrian scheint es zu gelingen, seine Investitionen in Luftfahrtinfrastruktur zum Fliegen zu bringen. Er siedelt Gewerbebetriebe an, wandelt Rollfelder in Teststrecken für Autohersteller um, betätigt sich im Treibstoffhandel. Richtet digitale Tower ein, die es ermöglichen, dass ein Fluglotse aus Oberpfaffenhofen nebenbei noch Flüge an einem ganz anderen Flughafen betreut. Alle seine Flughäfen, behauptet Adrian, werfen heute Profite ab. Alle, außer einem – dem Hahn.



Adrian steht in der obersten Etage der Flughafenverwaltung vor einer Stellwand, an der zwei große Lagepläne pinnen. Stolz zählt er die Leistungsmerkmale auf. 24-Stunden-Betrieb, eine Startbahn, die mit 3,8 Kilometern lang genug für jedes Flugzeug der Welt sei. Wartungshallen, in die selbst Jumbos und Super-Jumbos passen. „Wir können hier jede Maschine abfertigen“, sagt Adrian.



Kunstpilot und Immobilieninvestor: Peter Adrian
Quelle: picture alliance/apa

Natürlich weiß auch Adrian, dass die Region niemals genug Fluggäste hergeben würde, um einen Airbus A380 zu füllen. 1,99 Millionen Fluggäste zählt der Flughafen in diesem Jahr, deutlich mehr als die 1,6 Millionen im Vorjahr, aber selbst Adrian beziffert das Potenzial auf maximal drei Millionen.

Er verhandelt mit Ryanair gerade über die Stationierung eines vierten Flugzeugs. Das wäre ein beachtlicher Erfolg; sonst zieht die Airline Jets aus Deutschland ab. Um den irischen Geizhalsen – das formuliert er natürlich nicht so – bei den Kosten entgegenzukommen, trimmt Adrian die Prozesse auf Effizienz. So lässt er die Feuerwehrleute in Stoßzeiten als Kofferträger aushelfen. Deren Begeisterung kann man sich ausmalen.

Doch das sind für Adrian Nebenschauplätze. „Da geht es allenfalls darum, aus hohen Verlusten geringe Verluste zu machen. Das Passagiengeschäft liegt für mich am Hahn nicht im Fokus“, sagt der Airport-Sammler. Er will Gewinne – mit Luftfracht. Ein Flughafen, an dem Flugzeuge aller Größen Tag und Nacht landen können, ein Platz für Logistikzentren und Wartungsbetriebe – all das sei ideal für ein großes Fracht-Drehkreuz.

Globale Logistikunternehmen zeigen bereits Interesse

Er verhandle mit weltweit tätigen Logistikunternehmen, die seien sehr interessiert. Schon als er den Flughafen im Frühjahr 2023 von den chinesischen Vorbesitzern aus der Insolvenz übernahm, war seine Idee, den Hunsrück-Airport zu einem der wichtigsten logistischen Drehkreuze Deutschlands auszubauen. „Unsere Kapazität reicht schon in der bestehenden Struktur für 400.000 Tonnen Luftfracht im Jahr“, sagt Adrian, und dann wandert seine Hand zu einem grün kolorierten Areal auf dem Lageplan, auf das er schon mal „Air Cargo South“ schreiben ließ. „Und hier hätten wir Platz für noch einmal dieselbe Menge.“

Tatsächlich steht dort, wo auf Adrians Plan das zukünftige Luftfrachtzentrum verzeichnet ist, heute nur eine Ansammlung baufälliger Baracken aus der Zeit, als das hier noch ein Militärflughafen der Amerikaner war. Die Fläche gehört einer Landesgesellschaft, die damit wohl nichts anzufangen weiß. „Hier können Sie The Living Dead drehen“, scherzt Flughafenchef Willems auf seiner Rundtour.

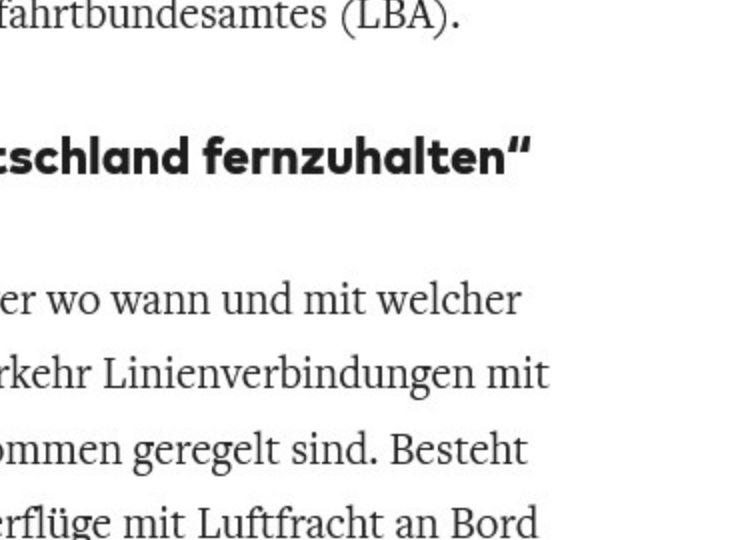
Frankfurt dominiert

Top-5 Flughäfen in Deutschland nach Luftfrachtaufkommen in Millionen Tonnen



Quelle: ADV/Statista

Aktuell ist Frankfurt-Hahn mit einem Jahresumschlag von nicht einmal 150.000 Tonnen Nummer fünf am Cargo-Markt. Im nahen Frankfurt werden fast zwei Millionen Tonnen umgeschlagen, in Leipzig/Halle 1,4 Millionen. Statt des erhofften Aufstiegs seines jüngsten und ehrgeizigsten Flughafenprojekts geht es mit dem Frachtgeschäft bergab.



Adrian hatte am Hunsrück kaum seinen Laptop aufgeklappt, da erlebte er den ersten Rückschlag. Der wichtigste Frachtkunde des Flughafens, die aserbaidschanische Silk Way West, die bis dato 15 Mal in der Woche am Hahn gelandet war, musste ihre Frequenz auf fünf Flüge in der Woche reduzieren. Grund dafür war eine Anweisung des Luftfahrtbundesamtes (LBA).

„Der Bund tut alles, um Verkehre von Deutschland fernzuhalten“

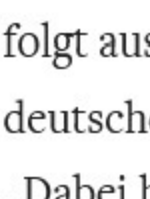
In der kommerziellen Luftfahrt ist genau festgelegt, wer wo wann und mit welcher Ladung an Bord landen darf. Es gibt auch im Frachtverkehr Linienverbindungen mit außereuropäischen Ländern, die durch bilaterale Abkommen geregelt sind. Besteht darüber hinaus Transportbedarf, kann das LBA Charterflüge mit Luftfracht an Bord genehmigen – muss es aber nicht. Und glaubt man Adrian und anderen Vertretern aus der Luftfahrtbranche, dann tut sie es in den meisten Fällen auch nicht.

„Der Bund tut alles, um Verkehre von Deutschland fernzuhalten, auch im Frachtbereich“, klagt Adrian. Nach seiner Schilderung untersage das LBA immer wieder Frachtflüge an seinem Flughafen, obwohl es dafür eine Nachfrage und reichlich Kapazität gebe. Er nennt das Beispiel eines Maschinenbau-Unternehmens aus dem Schwarzwald, das Turbinenteile ins englische Birmingham fliegen wollte. Den Auftrag bekam eine ukrainische Airline, die das sperrige Teil vom Hahn aus mit einer Antonov-Frachtmaschine ausfliegen wollte. Doch in der Darstellung Adrians versagte die Aufsichtsbehörde dem Flug die Genehmigung, er habe dann von Luxemburg aus stattgefunden.

LESEN SIE AUCH



WELT+ UKRAINE-UNTERSTÜTZUNG



Antonov und Boeing – das steckt hinter dem neuen Bündnis der Luftfahrtriesen

„Das Problem ist, dass die Aufsichtsbehörde den Home-Carrier bevorzugt. Nur wenn der zustimmt, werden Flüge anderer Airlines genehmigt“, sagt Adrian. Der „Home-Carrier“, damit ist Marktführer Lufthansa Cargo gemeint. Diese kann, das folgt aus Adrians Ausführungen, praktisch nach Belieben billige Konkurrenten vom deutschen Markt fernhalten – und tut es wie im genannten Fall angeblich auch. „Dabei haben sie gar keine Antonovs!“ Tatsächlich investiert Lufthansa Cargo gerade 600 Millionen Euro in ein neues Luftfrachtzentrum am Heimatdrehkreuz in Frankfurt, nur 115 Straßenkilometer vom Hahn entfernt.

Ein Interesse, einen aufstrebenden Konkurrenzstandort vor der eigenen Haustür zu unterstützen, hat sie sicher nicht. Es sei korrekt, dass sie als deutsche Gesellschaft vor einer Genehmigung von Charterverkehren habe man aber keine Flüge am Hahn abgelehnt. „Das Genehmigungsverfahren“, stellt Lufthansa Cargo klar, „obliegt vollständig dem LBA.“

Die Bundesbehörde verwehrt sich ebenfalls gegen die Vorwürfe. „Im Jahr 2024 hat es keine grundsätzlichen Ablehnungen von Frachtflügen ausländischer Luftfahrtunternehmen gegeben“, so das LBA. Direkte Nachfragen zur Rolle von Lufthansa Cargo, über die sich Unternehmensvertreter angeblich sogar beim zuständigen Verkehrsminister Volker Wissing unterwerfen lassen sie unkommentiert. „Es konnten lediglich einzelne Flüge unterschiedlicher Unternehmen zu verschiedenen deutschen Flughäfen nicht genehmigt werden, weil erforderliche Unterlagen fehlten.“



Tatsächlich aber steht Adrian nicht ganz allein mit seiner Klage. „Wir spüren den Einfluss der Lufthansa überall. Sie nutzt Verkehrsrechtverhandlungen, um den Markt nach ihren eigenen Interessen zu gestalten“, sagt ein hochgestellter Manager aus dem Luftfrachtbereich. „Derzeit versucht sie, den Markt abzuschotten.“ Auch beim Flughafen Leipzig/Halle, der im Passagierbereich die Lufthansa zum Kunden hat, formuliert eine Sprecherin vorsichtig: „Wir sehen großes Potenzial für weiteres Wachstum, insbesondere wenn sich die politischen Rahmenbedingungen zugunsten eines flexibleren und marktorientierteren Ansatzes ändern würden.“

Das Problem sei, sagt Adrian, dass Frachtairlines wegen der restriktiven Genehmigungspolitik inzwischen gleich zum Flughafen im belgische Lüttich ausweichen, der nur hundert Kilometer entfernt liege und mehr oder weniger alles genehmige, was hereinkomme. „Die Pakete von Temu landen jetzt halt in Lüttich und werden per Lkw nach Deutschland gefahren“, sagt Adrian. Dadurch entgingen nicht nur seinem Flughafen Einnahmen. „Auch beim deutschen Fiskus kommt nichts an.“

Steffen Fründt ist Wirtschaftskorrespondent der WELT und berichtet über Themen aus Luftfahrt, Sportbranche und anderen Industrien.