

Würth plant größere Hangars

Verkehrsflugplatz Der Adolf-Würth-Airport bekommt zusätzliche überdachte Stellflächen. Eine Erweiterung der Start- und Landebahn ist laut dem Geschäftsführer aber nicht vorgesehen. *Von Thumilan Selvakumaran*



Eine Cessna 560XL Citation XLS+ der Adolf Würth GmbH hebt am Morgen ab. Im Hintergrund ist die ehemalige Nato-Halle zu sehen. *Fotos: thumi*

Zuletzt Schlagzeilen machte der Adolf-Würth-Airport in Hessental, als vor knapp drei Wochen ein Nachbau der ME 262 zur Wiedereröffnung des Flugplatzmuseums über Hessental kreiste. Die Messerschmitt war die erste industriell gefertigte Maschine mit Strahltriebwerk, die die Nazis in einem getarnten Werk im Hasenbühlwald endmontieren ließen. Ansonsten ist es um den einstigen Fliegerhorst und späteren Flugplatz der US-Streitkräfte, der ab 1992 in die zivile Nutzung ging, zuletzt ruhiger geworden, sofern man dies bei regelmäßigen Starts und Landungen mit Jets überhaupt sagen kann. Zumindest aber medial gab es in der jüngsten Zeit deutlich weniger Debatten und damit auch Kontroversen zwischen Flugplatzbetreiber und unter anderem der Initiative Airpeace, die sich gegen den Fluglärm in Hall einsetzt. Eher sind es freudige Momente für Luftfahrtenthusiasten, wenn beispielsweise der Airbus A400 der Bundeswehr mal wieder in Hessental landet.

Höhere Tonnagen geplant?

Doch im Hintergrund grummelt es wieder – und alte Ängste werden geweckt. Es heißt, der Flugplatz wolle sich vergrößern, also die Start- und Landebahn erweitern, auch die zulässige Tonnage erhöhen, wodurch deutlich größere Maschinen landen könnten. Der Redaktion wurden entsprechende Hinweise zugespielt. Doch stimmt das? Klar scheint jedenfalls, dass eine Erweiterung der Hangars geplant ist. Die Stuttgarter Chartergesellschaft DC Aviation Group, die einst von Daimler-Chrysler als Luftfahrtparte gegründet worden war und 2007 abgetreten wurde, benötigt offenbar für ihre Maschinen mehr



Uwe Kotzan, Geschäftsführer des Flugplatzes in Hessental. Der kleine Aurum-Hangar hinter ihm soll abgerissen werden.

Platz. Die Gesellschaft fungiert als Operator für die Schwarz-Gruppe auf dem Adolf-Würth-Airport.

Rückkehr aus Baden-Baden

Uwe Kotzan, der seit diesem Jahr wieder Geschäftsführer des Haller Flugplatzes ist, nachdem er einige Jahre erst den Flughafen Erfurt, dann den Baden Airpark geleitet hat, bestätigt auf Nachfrage der Redaktion, dass tatsächlich Entwürfe vorliegen. „Nach 20

Jahren müssen wir einige Hangars umbauen und erweitern.“ Er zeigt aus seinem Büro im Hauptgebäude des Verkehrslandeplatzes auf das Vorfeld vor dem aktuellen Hangar der Aurum Air Service GmbH, die in Hessental Wartung und Service für Flugzeuge anbietet. Mehrere Maschinen stehen draußen, weil drinnen kein Platz ist. „2005 wurde der Hangar für einmotorige Flugzeuge gebaut. Jetzt platzt er aus allen Nähten“, so Kotzan.

Segelflieger müssten weichen

Betroffen von den Änderungen sind offenbar die Haller Segelflieger, deren Hallen auf dem Gelände für die Erweiterung weichen müssten. Flugplatz-Geschäftsführer Uwe Kotzan bestätigt das. „Die Hallen sind aus den 1960er-Jahren. Wir bieten den Segelfliegern alternative Flächen an.“ Denkbar sei

eine Verlagerung oder ein Neubau. Aktuell liegen die Gespräche noch.

Ebenso in Kontakt sei der Flugplatz mit der Initiative Airpeace. Laut Kotzan sind die Geschäftsflugzeuge weniger das Problem, sondern eher Freizeitflieger und ihre Platzrunden. „Wir haben für diese Pi-

loten klare Regeln aufgestellt. Sie werden dann auch vom Tower aus gewarnt, wenn sie diese nicht einhalten.“ Kotzan betont: „Wichtig ist uns ein gutes Miteinander zwischen Kunden, Vereinen und den Anwohnern. Anfang Juni wird auf meine Einladung hin ein Treffen mit Airpeace stattfinden.“

Plan sei, die große Halle stehen zu lassen, aber die kleine Werfthalle von Aurum abzureißen und dort einen deutlich längeren Neubau zu realisieren. Zudem soll am anderen Ende Richtung Tüngental ein zusätzlicher Hangar angebaut werden, der damals schon als Option angedacht gewesen sei. So könnten sowohl DC Aviation als auch Aurum Air Service wachsen. „Die Hallen gehören uns“, betont Kotzan. „Wir lassen keine Dritten hier bauen.“ Wichtig sei Würth aber, um den Flugplatz betriebswirtschaftlich führen zu können, den Kunden adäquate Bedingungen zu schaffen und sie langfristig zu halten. „Wir haben eine öffentliche Betriebspflicht. Als Gesellschaft müssen wir auch rentierlich sein.“

Hangars 20 Jahre und älter

Die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH sei in diesem Kontext im Gespräch mit der Stadtverwaltung, damit ein reguläres Verfahren eingeleitet werden kann. Spätestens dann sei die Thematik ohnehin öffentlich. Den Befürchtungen der Kritiker, hier werde bereits die Erweiterung der Startbahn samt Erhöhung der Tonnagen vorbereitet, nimmt Kotzan aber den Wind aus den Segeln. „Wir erweitern überhaupt nichts. Wir müssen aber den 20 Jahre alten Bestand ertüchtigen.“

Rund 30.000 Flugbewegungen gebe es jährlich. Zum Vergleich: 2011 waren es noch 14.734. Es sind hauptsächlich Businessjets, die am Morgen ausfliegen und am Abend zurückkehren. Rund 30 haben ihren festen Platz in Hall. In die Zahlen der Flugbewegungen fließen aber auch kleinere Maschinen von Freizeitfliegern mit ein. Einfluss darauf habe Würth nicht, so Kotzan. „Das Flugaufkommen steigt und sinkt mit dem Bedarf. Jeden, der die Bedingun-

gen einhält, also Zeit, Tonnage etcetera, den muss ich hier landen lassen.“

Eine Verlängerung der Start- und Landebahn sei jedenfalls, so der Geschäftsführer, nicht angedacht und auch baulich schwierig. In die eine Richtung wurde schließlich das Wohngebiet Wolfsbühl realisiert. In die andere sei für mehr Runway durch die Straßenführung ebenso kein Platz mehr. „Das ist nicht realistisch.“ Das werde aktuell auch nicht beantragt. Ohnehin würde ein solcher Schritt ein neues Planfeststellungsverfahren auslösen, wie es dieses zuletzt 2004 gab, als die Start- und Landebahn vergrößert und verschwenkt worden war, um unter anderem Teile von Schwäbisch Hall besser vor Lärm zu schützen.

Kein Linienflugbetrieb geplant

Aktuell dürfen Maschinen mit 35 Tonnen starten und landen. „Für 45 Tonnen bräuchten wir eigentlich eine 1900 Meter lange Runway“, so der Flugplatz-Chef. „Wir haben nur 1600 Meter. Dass der Airbus A400 hier landet, ist also nur eine Ausnahme.“ Auch für Cityliner sei der Platz zu klein. Und ohnehin sei an einen Linienflugbetrieb – eine weitere Befürchtung von Kritikern – gar nicht zu denken. Da bräuchte es ein ganz anderes Vorfeld, außerdem Terminals, Sicherheitsbereiche und vieles mehr. „Das wollen wir nicht.“ Und das sei in Konkurrenz zu Stuttgart auch gar nicht sinnvoll. Es gehe weiterhin um qualifizierten Geschäftsreiseverkehr. Und der sei für die Region wichtig – nicht nur für Würth.

Für die Erweiterung der Hangars sei die Entwurfsplanung inzwischen abgeschlossen. Kotzan erwartet, dass das Thema in einer der nächsten Ratssitzungen im Gemeinderat behandelt wird.