

Das Unternehmen investiert einen zweistelligen Millionenbetrag in Hangars. Ende 2027 soll der erste Abschnitt erledigt sein. Der Bauausschuss befürwortet das Vorhaben. Von Thumilan Selvakumaran

Würth erweitert die Kapazitäten am Flugplatz



Eine Cessna 560XL Citation XLS+ hebt vom Flugplatz in Hessental ab. Im Hintergrund ist der Tower sowie der Übungsturm der Freiwilligen Feuerwehr an der Feuerwache Ost zu sehen. →Foto: Thumilan Selvakumaran

•

Thumilan Selvakumaran

Die Befürchtungen in Teilen der Haller Anwohnerschaft waren groß. Mehrere anonyme Schreiben erreichten in den vergangenen Wochen die Redaktion. Tenor: Der Flugplatz Schwäbisch Hall wird erweitert. Damit könnte auch die Runway verlängert und die Anzahl der Starts und Landungen deutlich erhöht werden. Jetzt äußert sich Flugplatz-Geschäftsführer Uwe Kotzan erstmals mit verbindlichen Worten am Montagabend in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses.

Kotzan betont: „Wir werden keinen Antrag auf eine Landebahnverlängerung oder was auch immer stellen.“ Ebenso wenig sei die Veränderung des Geschäftsmodells des Adolf-Würth-Airports geplant. Damit nimmt er Kritikern den Wind aus den Segeln, die eine Erweiterung zu einem Linienflugbetrieb kommen sahen. Ziel sei es, den großen Firmen in der Region, die mehr als 100.000 Menschen weltweit beschäftigten, Mobilität zu ermöglichen und sie am Standort zu halten. Klar sei aber, dass es ein Balanceakt bleibe, weil sich Anwohner durch Lärm belästigt fühlen.

Nachts nur Organtransporte

Den größten Teil der Starts und Landungen machen ohnehin nichtgewerbliche Motorflüge aus. Dazu kommen Ultraleicht- und Segelflüge. Bereits 2004 sei die Startbahn um 16 Grad

verschwenkt worden, um große Teile von Schwäbisch Hall vom Fluglärm zu verschonen. Auch andere Maßnahmen seien vereinbart und seither eingeleitet worden. So gebe es trotz der 24-stündigen Betriebserlaubnis keine regulären Starts zwischen 0 und 5 Uhr. Ausnahme bildeten lediglich Sondersituationen, wenn etwa eine Maschine für eine Organtransplantation starten muss. Im Jahr 2025 sei dies zweimal der Fall gewesen.

Doch was wird nun konkret am Adolf-Würth-Aiport verändert? Kotzan präsentiert Pläne der Hangars auf dem Areal, die teils mehr als 20 Jahre dort stehen. Im westlichen Teil (Richtung Kreuzäcker) steht der Hangar der Aurum-Air-Service-GmbH, die in Hessental Wartung und Service für Flugzeuge anbietet. Die sei für das Unternehmen deutlich zu klein. Auch DC Aviation, die nach Informationen, der Redaktion als Operator für die Schwarz-Gruppe auf dem Adolf-Würth-Airport fungiert, braucht größere Hallen.

Kotzan nennt keine Unternehmen, beschreibt aber, dass die Flugzeuge in der Regel nach fünf bis zehn Jahren ausgetauscht werden. Neuere Maschinen hätten eine deutlich höhere Flügelspannweite, starteten steiler, was mehr Effizienz bringe und zudem die Lärmbelastung reduziere. Allerdings passten sie nicht mehr in die bestehenden Hangars. Geplant ist, die Aurum-Halle abzureißen und durch einen größeren Neubau zu ersetzen. Zudem soll am westlichen Ende am Hangar 4, der von DC Aviation genutzt wird, ein zweistöckiges Gebäude angebaut werden. Neben der Bodenabfertigung samt Aufenthaltsräumen im Erdgeschoss könnten im ersten Stock unter anderem Büros eingerichtet werden.

Am anderen Ende, also Richtung Tüngental, soll ein Teil des Hangars 2, der für die Würth-Maschinen genutzt wird, abgerissen und größer neu gebaut werden. An Hangar 3 soll ein Werft-Gebäude angebaut werden. Ziel ist es, diese Arbeiten bis Ende 2027 zu erledigen. Danach soll in einem zweiten Bauabschnitt ein Hangar 7 entstehen, der das dazwischen entstehende Rollfeld Richtung Tüngental abschirmt. Insbesondere Kleinflugzeuge bis 5,7 Tonnen sollen dort im Neubau Platz finden. Kotzan rechnet mit einer niedrigen zweistelligen Millionensumme für das Gesamtvorhaben.

Kein neues Verfahren nötig

Ein neues Planfeststellungsverfahren sei nicht nötig. Die geplanten Änderungen im ersten Abschnitt liegen auch noch im gültigen Bebauungsplan. Lediglich eine Befreiung für die Bauhöhen sei nötig. Momentan gelten zehn Meter als Limit. Die neuen Objekte werden aber teils 15 Meter hoch sein. Baubürgermeister Peter Klink hat keine Einwände. „Die Höhenüberschreitungen halten wir städtebaulich für vertretbar.“ Aber auch das Regierungspräsidium wird sich mitsprechen.

Die Haller Stadträte zeigen sich von den Plänen überzeugt. Michael Reber (FWV) spricht die Bedeutung des Flugplatzes für den Wirtschaftsstandort an. „Wenn wir den nicht hätten, würden sich manche Firmen woanders ansiedeln.“ Man könne Flugbetrieb zwar verteufeln. „Ob ich Fliegen gut finde oder nicht, hat heute aber nichts zu sagen.“ Er selbst sei in seinem Leben nur zweimal geflogen.

Auch CDU-Sprecher Frank Walter, der angibt, zuletzt 2001 privat geflogen zu sein, sieht den Adolf-Würth-Airport als wichtigen Baustein in der Region und signalisiert Wohlwollen seiner

Fraktion. Alle Aussagen Kotzans seien für ihn stimmig.

Patrick Feil von den Grünen spricht die Flugbewegungen an und will wissen, ob hier ein Trend zu sehen ist. Er sei über die mehr als 15.000 Starts im Jahr überrascht. Das wären im Schnitt 42 pro Tag. Kotzan spricht von stabilen Zahlen, die sich über die Wochentage gleichmäßig verteilen. Es gebe, je nach Treibstoffkosten und Maschinenverfügbarkeit, Schwankungen von rund acht Prozent im Jahr nach oben und unten.

Kritik kommt von Vertretern von Airpeace, die auf Einladung der Stadt und der Fraktionsvorsitzenden mit Rederecht am Tisch sitzen. Kurt Waidosch stellt infrage, dass der Adolf-Würth-Airport ein reiner Geschäftsflugplatz ist, wenn dort auch Privatleute mit Jets verreisen. Er sei Zeuge geworden, dass eine Familie aus dem Flieger gestiegen und dann mit einer Limousine mit Münchner Kennzeichen weitergefahren sei. DC Aviation biete zudem auf ihrer Homepage explizit Charterflüge für Jedermann an.

Gefahr im Kriegsfall?

Kotzan weist die Kritik zurück. Die Maschinen, die in Hall stationiert seien, würden von DC Aviation nur „operiert“, gehörten aber Unternehmen, die diese nicht an Dritte vercharterten. Dass eine Familie in Hall landet, könne vorkommen. Das ändere aber nichts an der grundlegenden Ausrichtung. Der Flugplatz müsse jeden landen lassen, der die Kriterien mit Tonnage und Zeiten einhalte. Ansonsten gehe es den Flugplatz auch nichts an, welche Personen das sind. Da gelte schließlich der Datenschutz.

Für weit hergeholt hält Kotzan die Kritik von Waidosch, dass der Flugplatz im Kriegsfall ein Angriffsziel werden könnte. Darauf schloss der Airpeace-Vorsitzende aufgrund der Übungslandungen von Militärmaschinen. Die sind laut Kotzan selten. „Diese Flugzeuge landen auf allen Flugplätzen in Deutschland, teilweise auch auf Autobahnen.“ Hall sei kein militärischer Standort, hier gebe es auch keine Führungsstrukturen dafür. „Man kann nicht davon ausgehen, dass wir ein militärisches Ziel sind.“