

Die Großzügigen

Der Flughafen Frankfurt-Hahn war einer der ersten
Regionalflughäfen in Deutschland. Jahr für Jahr
wird er mit Millionen Euro vom Land Rheinland-Pfalz
gefördert – und schreibt dennoch Verluste.

Ein Wirtschaftskrimi.

Text: *Ingo Malcher*
Foto: *Michael Hudler*





Wer kein Gedrängel mag, ist hier richtig: Abflughalle in Frankfurt-Hahn

• Am 9. Juli 2010 erhält Kurt Beck eine E-Mail. Absenderin ist eine Controllerin der landeseigenen Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG). Sie beschwert sich beim damaligen Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz über Mobbing am Arbeitsplatz und will ihn „offiziell über die Missstände im Management“ der FFHG aufmerksam machen. Da gehe es um Millionen. Um merkwürdige Verträge, die den Flughafen viel Geld kosteten. Und das sei sicher nicht nur für ihn interessant, sondern auch für die „leidgeprüften Steuerzahler“.

Die leidgeprüften Steuerzahler wüssten wohl auch gern, warum ein Provinzflughafen im Hunsrück 2011 bei Paulaner in München für Kunden und Berater eine Sause organisiert, deren Zeche am Ende 15 342,80 Euro beträgt (inklusive 2500 Euro Gage für das Nockherberger Quintett). Oder inwiefern ein Oktoberfest (Kostenpunkt 5577,60 Euro) der Kundenbindung dienen soll. Und was ein Fahrzeug der Betriebsfeuerwehr am Gartenzaun eines Prokuristen zu suchen hat.

Zumindest die Sache mit den merkwürdigen Verträgen zwischen dem Flughafen und einem Dienstleister wird jetzt aufgeklärt. Nicht jedoch von der Landesregierung, sondern von der Staatsanwaltschaft Koblenz. Sie ermittelt gegen ehemalige Angestellte der FFHG und einen Unternehmer wegen Untreue.

Der Flughafen Frankfurt-Hahn im Hunsrück (IATA-Code: HHN), Gemeinde Lautzenhausen. Gelegen rund 120 Kilometer

westlich von Frankfurt am Main. Gebaut nach dem Zweiten Weltkrieg von den US-Streitkräften. 1952 landet dort die erste Maschine der US-Air Force. 1993 ziehen die Amerikaner ab. Die Landesregierung in Rheinland-Pfalz erbt ein Gelände von 560 Hektar Fläche mit Tower, Landebahn und Lagerhallen. Es gibt Bunker, Abstellplätze für Kampffjets und Plattenbauten für Tausende Soldaten.

Man kann die Geschichte des Flughafens auf zwei Arten erzählen. Die erste ist die Geschichte von mutigen Pionieren, die in Deutschland aus einem Flughafen fürs Militär den ersten für die Billiglinie Ryanair gemacht haben. Damals arbeiten sie alle zusammen in Lautzenhausen: das Busunternehmen Bohr, das bei der Zimmersuche für Stewardessen behilflich ist und eine Linienverbindung zwischen Frankfurt-Hahn und Frankfurt am Main einrichtet. Die Fraport AG, die damals noch Teilhaber des Flughafens ist und Ryanair in den Hunsrück lotst. Und die Landespolitiker von Rheinland-Pfalz, die zeigen können, dass sie den strukturschwachen Raum nicht aufgeben.

Der Plan geht auf. Jahr für Jahr gibt es mehr Flugverbindungen und mehr Passagiere. Wer im Rhein-Main-Gebiet wohnt, der kann jetzt für 18 Euro nach London fliegen. Damit die Anreise bequem ist, baut das Land die Bundesstraße 50 nach Lautzenhausen für 140 Millionen Euro vierspurig aus. Bohr lässt seine Busse regelmäßig nach Frankfurt, Mainz, Luxemburg fahren. Inzwischen hat er rund 200, er chauffiert auch die Fußballprofis von Eintracht Frankfurt und vom 1. FSV Mainz 05. Ryanair lässt heute im Hunsrück Maschinen warten und bildet Flugbegleiter aus. Auch das US-Militär nutzt den Flughafen weiterhin für Zwischenlandungen. Luftfrachtverbindungen bringen zusätzliches Geschäft. Diese Geschichte könnte überschrieben werden mit: Geht doch.

Die andere Geschichte trägt den Titel: der Sumpf. Die Kurzfassung geht so: Im Hunsrück hält sich die Landesregierung von

Hier gibt es wenig zu tun: Tower des Flughafens Hahn



Rheinland-Pfalz als Mehrheitsgesellschafterin für viel Geld einen Flughafen. Seit Eröffnung 1993 hat er Jahr für Jahr Millionen Euro Verlust gemacht. Trotzdem fließt Geld für Straßen, Bauten und schwer überschaubare Grundstück-Deals – ohne dass absehbar wäre, dass der Betrieb jemals rentabel wird. Egal ob unter Rudolf Scharping (SPD), Kurt Beck (SPD) oder Malu Dreyer (SPD) – alle Landesregierungen in Rheinland-Pfalz meinen es gut mit dem Flughafen. Die Regierungsvertreter im Aufsichtsrat drücken gern ein Auge zu.

Über die üppige Unterstützung aus Steuergeldern freuen sich die Strippenzieher vor Ort. Und eine Fluggesellschaft: Ryanair aus Irland.

Die Langfassung der Geschichte beginnt in Gebäude 667 auf dem Flughafen, zweiter Stock. Die Zentrale der FFHG. Es ist ein nüchterner Bau, den die Amerikaner zurückgelassen haben und der so gut es ging renoviert wurde. Es gibt keine Rezeption und keinen Fahrstuhl, man fragt sich durchs Treppenhaus, ehe man Markus Bunk findet, den Geschäftsführer.

Ein Großkunde, der die Konditionen diktiert

Er war vor Jahren einmal bei der Fraport AG und kümmerte sich dort schon um „den Hahn“, wie sie hier sagen, als der noch zum Konzern gehörte. Seit 2013 ist er Geschäftsführer der Landesgesellschaft. Bunk sagt: „Wir waren die Ersten der Branche, als wir angefangen haben.“ 2002 ist das. Wilde Zeiten. Die Pioniere glauben, alles sei möglich. Ryanair kennt damals in Deutschland kaum einer. Und die Piste im Hunsrück passt gut zum Billig-Image der Iren. Kein Glamour, keine Lounge und keine Boutiquen. Dafür ein paar Imbissbuden, ein Souvenirladen, ein Duty-free-Shop gleich hinter den Sicherheitsschleusen. Zum Flugzeug muss man laufen, auch bei Regen.

Das stört viele nicht weiter. 2005 heben drei Millionen Passagiere von Hahn ab. Ein Jahr darauf 3,7 Millionen. 2007 sind es vier Millionen. So kann es weitergehen. „Wir wurden von dem unglaublichen Aufschwung durch den Low-Cost-Verkehr überrascht, fünf, sechs Millionen Passagiere schienen möglich“, sagt Bunk. Aber es kommt anders. Seit 2008 geht es kontinuierlich nach unten. 2014 checkten noch 2,4 Millionen Reisende ein.

„Die Konkurrenz schläft nicht“, sagt Bunk. „In Köln-Bonn landet Ryanair jetzt auch, das spüren wir.“ Und auch bei Ryanair hat sich etwas verändert. Konkurrenzlose Kampfpreise, deretwegen sich zwei oder drei Stunden Autofahrt vor Reiseantritt lohnen, sind selten. Ryanair ist nun praktisch die einzige Passagierfluggesellschaft in Hahn, rund 90 Prozent aller Starts und Landungen entfallen auf sie. „Sie brauchen uns, wir brauchen sie“, sagt Bunk.



Wo geht's hin? Geschäftsführer Markus Bunk (rechts)

Nicht ganz: Ryanair kann seine Maschinen schnell woanders stationieren. Der Flughafen Hahn bleibt im Hunsrück. Und das bedeutet für Bunk und die FFHG: viel Ärger.

2008 ist der Flughafen noch immer in den Miesen. Um die Bilanz aufzubessern, macht vor allem der damalige Mehrheitseigentümer Fraport AG Druck, der den „Hahn-Taler“ einführen will: Eine Abgabe von drei Euro pro Passagier für die Terminalnutzung, dafür sollte man beim Einkauf am Flughafen dann Rabatte kriegen. Das scheitert an Ryanair. Die Gesellschaft fürchtet weniger Passagiere, wenn die am Flughafen mehr Geld bezahlen müssen, und droht damit, Hahn zu verlassen. Das Thema ist vom Tisch. Die Fraport hat bis dahin mit Hahn mehr als 100 Millionen Euro Verlust gemacht – und hat genug. 2009 verkauft sie ihren Anteil von 65 Prozent an das Land Rheinland-Pfalz – für einen Euro.

Das war kein schlechtes Geschäft für Fraport. Denn Hahn hat keine goldene Zukunft vor sich. Das Problem ist die Abhängigkeit von einem einzigen Großkunden. Wie sehr das ins Geld geht, zeigt die Geschichte mit der Wartungshalle an der Landebahn. „Ryanair“ steht über den gigantischen Schiebetüren, drinnen ist Platz für zwei Boeings 737-800.

Als man sie plant, wittert man die große Chance. Wartungen der Ryanair-Maschinen im 24-Stunden-Schichtbetrieb, Pilotenschulung und Training mit zwei Simulatoren. Große Pläne, bei denen die Flughafenleitung gern hilft.

Im Oktober 2010 schickt sie ein Schreiben an das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und bittet um einen Zuschuss in Höhe von 500 000 Euro für den Bau. Begründung: „Dies führt zu einer stärkeren Bindung zwischen Ryanair und dem Flughafen.“ ▶

Der Bau der Halle wird mit 7,3 Millionen Euro veranschlagt, 500 000 Euro ist in diesem Fall die maximale, von der EU genehmigte Fördersumme. Mit Schreiben vom 25. Februar 2011 billigt der Staatssekretär Siegfried Englert den Zuschuss. Die Immobilienabteilung der FFHG rechnet später aus, wie viel die Halle einbringt. Und stellt fest: Zinsen und Unterhalt sind teuer. Konkret heißt das: 2011 macht sie einen Verlust von 924 883,39 Euro. 2012 einen Verlust von 795 723,51 Euro. Für 2013 wird ein Verlust von 944 929,70 Euro hochgerechnet. Abbezahlt ist sie zum 31. Dezember 2040.

Die FFHG sagt zu dem Thema, dass es durch die Bilanzverluste keinen Liquiditätsabfluss gebe. „Bei Betrachtung der damit zusammenhängenden Verträge zur Schulung von Ryanair-Mitarbeitern stellt sich der Sachverhalt positiv dar“, sagt Bunk. Ab 2015 sei mit einem „positiven Ergebniseffekt“ zu rechnen.

Als die FFHG allerdings den Antrag für die Zuschüsse schreibt, hat Ryanair elf Maschinen in Hahn stationiert. Heute sechs. Und Simulatoren sind bislang auch nicht installiert.

Ryanair und Hahn – das gehört zusammen. Und ist doch eine einseitige Beziehung. Zumindest beim Blick auf die Zahlen. In der Abteilung Controlling rechnet ein FFHG-Mitarbeiter einmal aus, wie viel der Flughafen mit den Billigfliegern im Jahr 2012 verdient hat. Ergebnis: Erlösen von 16,9 Millionen Euro stehen Kosten von 27,1 Millionen Euro gegenüber. Unterm Strich kostet der Betrieb von Ryanair laut der Rechnung den Flughafen in jenem Jahr 10,2 Millionen Euro.

Der Geschäftsführer Bunk sieht das anders. Diese Rechnung beinhalte „grobe Schätzwerte zu Materialaufwendungen, Personalaufwand und Abschreibungen“, sagt er. „Nach Prüfung der Darstellung und der Grundlagen wurde diese Berechnung als nicht fundiert verworfen.“ Eigene Kalkulationen zum Deckungsbeitrag der Kunden will er nicht zeigen.

Komplexe Verträge

Das Betriebsergebnis der FFHG gibt zumindest einen Hinweis darauf, dass die Geschäfte mit Ryanair nicht ganz rund laufen: 2013 lag der Verlust bei 10,8 Millionen Euro. 2014 bei 16 Millionen Euro. Zulasten des Landes Rheinland-Pfalz.

Ende 2014 beschließt die Regierung, die Bilanz zu bereinigen. Der landeseigene Immobilienbetrieb soll zahlreiche Grundstücke und darauf stehende Gebäude des Flughafens für 18,7 Millionen Euro kaufen. Von den Schulden in Höhe von 132,9 Millionen Euro schultert 121,9 Millionen Euro das Land. Die restlichen 10,9 Millionen Euro soll der Flughafen bis 2016 ohne Hilfe abbauen und möglichst schnell privatisiert werden.

Wie das gehen soll, weiß keiner. Aber alle wissen, dass es nicht ewig so weitergehen kann. Spätestens 2024 dürfen die europäischen Flughäfen nicht mehr alimentiert werden, entschied die Europäische Kommission im vergangenen Jahr. „Die Zeit

läuft“, sagt Markus Bunk. „Bis dahin müssen wir eine schwarze Null schreiben.“

Das klingt tapfer und ist es auch. Denn wenn der Geschäftsführer sein Ziel erreichen will, muss er nicht nur den Flughafen aus der Umklammerung eines Monopolisten befreien. Er muss auch einen Sumpf trockenlegen, der sich in Hahn entwickelt hat. Was am Ende in der Bilanz steht, ist offenbar nicht so entscheidend wie das, was die Leute vor Ort von dem Flughafen haben. Und das ist nicht schlecht. Dazu gehören die erwähnte Einladung zu Paulaner in München und ein üppiges Oktoberfest, zu dem auch Zollbeamte kommen durften. Gebilligt wurden die Ausgaben von den auch aus Mainz entsandten politischen Würdenträgern im Aufsichtsrat.

Diese Posten mögen Pettinessen sein. Aber sie summieren sich und sind aufschlussreich.

Wie auch eine Betriebsrätekonferenz. Die Arbeitnehmervertreter der deutschen Flughäfen treffen sich regelmäßig. Ende Mai 2013 waren die Kollegen von Hahn als Gastgeber dran. Der Betriebsrat wollte nicht in den alten Baracken der Amerikaner empfangen, sondern lud in das „Neue Moselschlösschen“ in Traben-Trarbach. Danach ging es in die Kneipe „Bauer Beelitz“ nach Gösenroth. Auf der Rechnung der 38 Arbeitnehmervertreter

Frische Luft ist im Preis inbegriffen



standen schlussendlich 191 Biere, 52 Glas Wein sowie 132 Schnäpse. Das Gelage kostete inklusive Hotelübernachtungen und Bustransfer 9242 Euro – und wurde vom Steuerzahler beglichen. Der Betriebsrat versicherte später an Eides statt, die „Kosten der Veranstaltung waren im Vorfeld detailliert mit dem Geschäftsführer“ abgesprochen. Der ist inzwischen ausgeschieden und hat sich auf Anfrage nicht gemeldet.

Die Tagung sorgte für viel Ärger, der sogar vor dem Arbeitsgericht landete. Rückblickend ist sie aber eines der kleineren Probleme. Wie weit die Vetternwirtschaft am Flughafen ging und wie wenig der Aufsichtsrat wissen wollte, zeigt besonders schön die Geschichte einer Firma mit dem Namen Serve and Smile Dienstleistungsgesellschaft (SSD).

Das Einchecken der Passagiere, die Kontrolle der Tickets, der Lost-and-found-Schalter, all das erledigen am Flughafen die Mitarbeiter von SSD. 2005 wurde mit dem Dienstleister ein Vertrag geschlossen, bis Ende 2011 sollte er gelten. Doch dann wurde er 2009 stillschweigend um weitere drei Jahre verlängert. Als Unternehmen in Landesbesitz hätte der Flughafen die Sache europaweit ausschreiben müssen. Doch das geschah nicht.

Deshalb hat die Staatsanwaltschaft Koblenz ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Untreue eingeleitet, unter anderem gegen den früheren FFHG-Geschäftsführer Jörg Schumacher, gegen den früheren FFHG-Prokuristen Stefan Maxeiner und gegen den Busunternehmer Timo Bohr. „Der bisher ermittelte Sachverhalt ist sehr komplex. Es kommen auch weitere Tatbestände wie Betrug oder Beihilfe in Betracht“, heißt es bei der Staatsanwaltschaft.

Es gibt einiges zu klären. Etwa: Warum wurde der Vertrag nicht ausgeschrieben? Warum musste alles so schnell gehen? Und warum hat der Prokurist Stefan Maxeiner zusammen mit einem Kollegen – entgegen den Regeln der FFHG – den Vertrag selbst unterschrieben und ihn

nicht durch einen Geschäftsführer abzeichnen lassen? Für den damaligen Hahn-Chef Jörg Schumacher scheint das kein Problem gewesen zu sein. Er billigte das Vertragswerk rückwirkend.

Weder Schumacher noch der damalige Aufsichtsratschef Jochen Langen, ehemaliger Ministerialdirigent im rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministerium, wurden misstrauisch, als Maxeiner kurz nach Unterzeichnung vorstellig wurde, um zu fragen, ob es ein Problem sei, wenn seine Frau die Firma SSD kaufe. Nach rechtlicher Prüfung beschied Langen, das sei kein Problem. Man müsse nur sicherstellen, dass es nicht zu Interessenkonflikten komme. Die Sache schien unter Dach und Fach. Nur rund 14 Tage nach der Vertragsverlängerung ging es zum Notar.

Die neue Eigentümerin konnte sich über eine rentable Firma freuen. Im Jahr 2013, so schätzten Controller am Flughafen, hatte SSD Kosten von 1,9 Millionen Euro. Das Unternehmen konnte aber dank des lukrativen Vertrags 2,4 Millionen Euro in Rechnung stellen. Eine Umsatzrendite von passablen 22 Prozent.

Doch dann verzichtete die Ehefrau auf den Kauf der Firma. Sie begründete das mit „von bestimmter Seite gestreuten Gerüchten und Behauptungen“. Erstaunlich: Sie konnte die Firma einfach an den vorigen Eigentümer wieder zurückgeben. Im Zuge der Rückabwicklung tauchte dann auf Seite 13 der Übertragungsvereinbarung des Notars ein interessanter Zusatz auf: Die Kosten der Urkunde, so stand da, trage der „Treugeber“.

Ein Treugeber? Davon wusste man bei der FFHG nichts. Als man SSD damit konfrontierte, kam ein Brief zurück: „In unserem Unternehmen gibt es keine Treuhandverhältnisse und keine Treugeber.“

Das erschien kurios. Und es sollte noch eine Weile dauern, bis dazu weitere Informationen auftauchten. Im Mai 2013 stieß der neue Geschäftsführer Heinz Retzhage, ein von der Landesregierung geschickter und inzwischen pensionierter Sanierer, eher zufällig auf den Fall. Er ►



Ein Linienbus von Frankfurt-Hahn nach Frankfurt am Main: Bohr Reisen

teilte dem Aufsichtsratschef mit, er habe mehrere „Pflichtverstöße und unternehmensschädliches“ Verhalten entdeckt.

Zunächst wurde ihm vom Aufsichtsratsvorsitzenden verboten, sich mit der Aufklärung solcher Dinge zu beschäftigen. Doch als immer mehr Details bekannt wurden, passierte, was nicht mehr aufzuhalten war. Am 21. März 2014 durchsuchten sechs Staatsanwälte und 22 Polizeibeamte die Büros am Flughafen und die Privatwohnungen der Verdächtigen.

Die Ermittler stießen dabei auf ein Netz von Firmen und Stroh Männern. Es kam heraus, dass SSD inzwischen einer weiteren Firma gehört, der Hahn Flight Service (HFS). Deren Gesellschafter ist wiederum der Busunternehmer Timo Bohr. Als Maxeiners Gattin im Jahr 2009 SSD übernehmen wollte, handelte sie für HFS als Treuhänderin. Als das für Wirbel sorgte, wurde der Deal rückabgewickelt. Der HFS gelang es später trotzdem, die Firma zu übernehmen.

Im Jahr 2013 tätigte Bohr ein weiteres Geschäft: Der Flughafen-Geschäftsführer Schumacher – der damals die Verlängerung des Vertrages zwischen FFHG und SSD nachträglich genehmigt hatte – wurde offenbar recht zügig Berater des Dienstleisters. Am 31. Januar 2013 hörte Schumacher bei der FFHG auf. Seine neue Tätigkeit begann einen Tag später. Der Vertrag lief ein Jahr, die Bezüge betragen „netto 5252,10 Euro im Monat, insgesamt 63025,20 Euro“, teilt Bohr schriftlich mit. Schumacher habe dem Unternehmen bei „Strategie- und Konzeptentwicklung“ geholfen.

Schumacher weist darauf hin, dass die Ermittlungen noch nicht abgeschlossen seien: „Es ist daher auch noch nicht die Zeit, sich gegen etwaige Vorwürfe zu verteidigen.“ Auf die von Bohr genannten Zahlen geht er nicht ein.

Bohr weist den Verdacht der Untreue und des Betrugs zurück. Für Maxeiner meldet sich dessen Rechtsanwalt. Er bestätigt die Ermittlungen gegen seinen Mandanten und stellt klar, „dass die durch das Bundesverfassungsgericht garantierte Unschuldsvermutung für meinen Mandanten streitet“.

Und die politisch Verantwortlichen? Als der Skandal sich abzeichnete, hat der damalige Aufsichtsrat unter Vorsitz des Ministerialdirigenten Langen die Vertragsverlängerung durch Maxeiner und Schumacher lediglich gerügt. Die Prokura wurde Maxeiner nicht entzogen. Der verlor erst später seinen Job – die FFHG kündigte ihm, weil er angeblich mithilfe eines Betriebsfeuerwehrwagens bei sich zu Hause Bäume über den Gartenzaun heben ließ. Vor dem Arbeitsgericht Mainz wurde auch seine Verwicklung in die SSD-Affäre zur Kenntnis genommen. Auf Anfrage von brand eins äußerte sich Langen nicht zu den Vorfällen.

All die merkwürdigen Vorgänge hätte Kurt Beck womöglich schon vor fünf Jahren aufklären können – wenn er auf das Schreiben der Controllerin reagiert hätte. Da er sich gegenwärtig auf Dienstreise befindet, könne er sich zu dem Sachverhalt nicht äußern, ließ er mitteilen. Und so bleibt vieles beim Alten. Im April teilte die FFHG mit, dass sie den Vertrag mit SSD um weitere vier Jahre verlängert habe, zu besseren Konditionen für den Flughafen. Geschäftsführer Markus Bunk sagt dazu: „Es gab keine Beschwerden über die Qualität der Arbeit von SSD.“ ■

Mitarbeit: Ingo Eggert

Ryanair vor dem Kadi

Das Geschäftsmodell der Billigfluglinie gerät zunehmend unter Druck. Das Arbeitsgericht Wesel hat das persönliche Erscheinen des Ryanair-Chefs Michael O’Leary zum 1. Juli in einem Verfahren angeordnet, in dem ein Pilot gegen die Fluglinie klagt. O’Leary soll zu den Arbeitsverträgen der Piloten seiner Airline aussagen. Zahlreiche Piloten arbeiten für die Fluggesellschaft als Selbstständige. Ihre Verträge werden dann über einen Personaldienstleister wie das britische Unternehmen Brookfield abgewickelt (siehe brand eins 02/2013, „Die Besten in billig“*). Ein früherer Pilot klagt nun gegen die Airline und Brookfield auf Ansprüche aus einem vermeintlichen Arbeitsverhältnis, was auch Fragen der Sozialversicherungspflicht aufwirft. Der Pilot war als Selbstständiger für Ryanair geflogen. In solchen Fällen ist die Frage zu Sozialversicherungsbeiträgen für die in Deutschland stationierten Piloten oft ein Streitpunkt. Auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn sind zirka 60 Ryanair-Piloten stationiert.

O’Leary muss der Anordnung des Arbeitsgerichts Wesel nicht zwingend folgen, er kann auch einen Vertreter schicken. Genau das hat er offenbar vor. Ein Sprecher von Ryanair teilte mit: „Wir können bestätigen, dass unser CEO am 1. Juli nicht in Deutschland sein wird, da sich in der Regel unsere Personalabteilung und unsere Rechtsanwälte um solche Angelegenheiten kümmern.“

* b1.de/_Ryanair