

26.07.2016, 19:37 Uhr

Flughafen Hahn: Konzeptlos in die Krise?

Rheinland-Pfalz. Im Mainzer Regierungs- und Parlamentsviertel geisterte bereits der August als Datum einer möglichen Hahn-Insolvenz herum, aber nun soll bis Anfang September erst einmal nichts passieren. Bis dahin müsste klar sein, ob es einen einigermaßen zugkräftigen Investor gibt, der eine neuerliche Darlehenszahlung des Landes rechtfertigt.

Von unserem Redakteur Dietmar Brück

Landesregierung und Flughafengesellschaft FFHG stehen nach den geplatzen Verkaufsverhandlungen mit der chinesischen Shanghai Yiqian Trading (SYT) unter Hochdruck. Hahn-Geschäftsführer Markus Bunk dürfte penibel darauf achten, sich nicht einer Insolvenzverschleppung schuldig zu machen.

Zugleich wächst der Ärger am Flughafen, dass es nach wie vor kein funktionierendes Geschäftsmodell an dem Hunsrück-Airport gibt. Die Firmen vor Ort hatten schon häufiger gemeinsame Runden angeregt, um den Airport mit vereinten Kräften nach vorn zu bringen. Diese Zusammenkünfte hat es nach Anlaufschwierigkeiten in jüngerer Zeit auch gegeben, aber viel kam offenbar nicht herum.

Am Flughafen heißt es, dass die Landesregierung den hoch defizitären Hahn nie so richtig zur Chefsache gemacht hat. Gereon Arens, Finanzchef des Wartungsunternehmens Haitec, ist überzeugt, dass man den Verkauf ganz anders hätte vorbereiten müssen - etwa durch eine gezielte Ansprache von Unternehmen in einem Radius von 200 Kilometern. Hätten diese in Vorverträgen zugesagt, ihre Frachtkontingente über den Hunsrück abzuwickeln, wäre die Suche nach einem Investor seiner Ansicht nach völlig unproblematisch verlaufen. Vorausgesetzt, man hätte im Vorfeld die Frage der entsprechenden Fluglizenzen geklärt. Finanzexperte Arens versteht nicht, dass nie in diese Richtung gedacht wurde, wie er gegenüber unserer Zeitung erklärte.

"Seit Jahren gibt es kein funktionierendes Konzept für den Flughafen", sagte der Haitec-Manager. Für die Flugzeugwerft ist die chronisch angespannte Lage sehr belastend. Sie kann zwar zur Not ohne einen Flughafen im Vollbetrieb existieren, aber optimal ist das sicher nicht. Zumal im September die neue Wartungshalle für rund 30 Millionen Euro eingeweiht wird. Insgesamt wollte Haitec sogar 50 Millionen Euro investieren. "Wir warten jetzt erst einmal", meinte Arens. Für das zweite große Unternehmen, den Frachtabfertiger VG Cargo, dürften die Aussichten noch unberechenbarer sein. Dort braucht man den Frachtbetrieb.

Der frühere Flughafen-Geschäftsführer Heinz Rethage sieht in einer "Systempartnerschaft" der ortsansässigen Unternehmen VG Cargo und Haitec eine der wenigen Möglichkeiten, die Kosten weiter nennenswert zu senken, um den Flughafen attraktiver für den Verkauf zu machen. Über die beiden großen Spieler am Hahn wären nach Überzeugung Rethages auch leichter neue Investoren zu finden.

In seiner Zeit als Flughafengeschäftsführer hat der promovierte Ingenieur ein solches Modell durchrechnen lassen. "Durch Synergieeffekte im organisatorischen Überbau, in der Frachtabfertigung, im Betriebsdienst und im Werkstattwesen und

im Handling der Dienstleister sind wir auf jährliche Einsparungen von mehr als 10 Millionen Euro gekommen", meinte er zu unserer Zeitung.

Und warum hat Rethage diese Ideen nicht selbst durchgesetzt? Vor allem die CDU-Opposition wirft ihm vor, mit seinem Sanierungskonzept den Niedergang des Flughafens nicht aufgehalten zu haben, da er sich mit dem Kerngeschäft kaum auskannte. Eine Kritik, die man etwas leiser auch zuweilen in Regierungskreisen hört.

Rethage selbst sieht das anders. "Ich war für die Sanierung zuständig, aber nie für das Geschäftsmodell insgesamt und schon gar nicht für das Vertriebskonzept", sagte er. Dafür habe es stets einen zweiten Geschäftsführer gegeben. In der Tat hat der Ingenieur schon früh ein fehlendes Vertriebskonzept angemahnt. Seine Ideen und Analysen will er mehrfach vorgetragen haben, ohne auf große Resonanz zu stoßen.

In der aktuellen Lage ist Rethage überzeugt, dass die Starts und Landungen sowie die gesamte Abfertigung billiger werden müssen - am besten "billiger als woanders". Dann kämen die Kunden von selbst. Aus Freundlichkeit allein fliege keine einzige konzerngebundene Fluggesellschaft den Hahn an. Die bisherigen Konzepte sind seiner Ansicht nach unzureichend: "Das ganze Gerede vom 24-Stunden-Betrieb und der Anbindung durch die B 50 nutzt nichts, denn das allein reicht nicht, sonst wären die Fluggesellschaften ja da."

Fällt Flugbetrieb am Hahn bis 2028 weg, erhält Haitec 6,2 Millionen Euro als Ausgleich

Die Flugzeugwerft Haitec ist der große Lichtstreif am Hahn-Horizont. Denn das Unternehmen hat sein Geschäft konsequent ausgebaut und erweitert. Vor drei Jahren fanden dort rund 180 Menschen Lohn und Brot, inzwischen sind es 350. Eine nagelneue Halle soll bereits im September eingeweiht werden. Gesamtkosten nach Firmenangaben: rund 30 Millionen Euro. Es ist die zweite auf dem Flughafengelände im Hunsrück, eine dritte, kleinere wurde auf dem Erfurter Flughafen in Betrieb genommen. Haitec gibt an, weltweit rund 50 Kunden zu bedienen. Das Wartungsunternehmen mit seinen drei Hangars denkt und plant international. Was nicht heißt, dass es finanziell nicht auch angespannte Zeiten gab.

Beim Bau der ersten Halle im Jahr 2013 hat Haitec sich den Flugbetrieb am Hahn bis 2028 garantieren lassen, um die Investition abzusichern. Flughafengesellschaft FFHG und Land haben eine Rückzahlungsverpflichtung unterschrieben, sollte der Airport nicht weiter bestehen. Diese bezieht sich auf das 7,7 Millionen Euro teure Grundstück, auf dem die erste Halle steht. Sollte die (nahezu landeseigene) FFHG nicht zahlen können, fließen über eine Bürgschaft 80 Prozent der Summe an Haitec. Das wären immerhin noch 6,2 Millionen Euro. Der Steuerzahler wäre also auch hier mit im Boot.

Für die zweite Flugzeugwartungshalle besteht eine solche Regelung nicht. Hier gibt es keine Kopplung an den Flugbetrieb. *db*

Copyright © Rhein-Zeitung 2016. Texte und Fotos von Rhein-Zeitung.de sind urheberrechtlich geschützt. Weiterverwendung nur mit Genehmigung, siehe Impressum.