

Ex-Aufsichtsratschef Endler: Flughafen Hahn droht auch nach Verkauf Insolvenz

Von Markus Lachmann

MAINZ - Dem Flughafen Hahn droht auch nach dem Verkauf an einen Investor die Insolvenz. Zu dieser Einschätzung kommt der frühere Hahn-Aufsichtsratschef und langjährige Fraport-Manager Johannes Endler. Im Interview mit dieser Zeitung wirft er zudem der Landesregierung in Rheinland-Pfalz vor, planlos gehandelt zu haben.



Die Website verwendet Cookies, um Dienste bereitzustellen, Anzeigen zu personalisieren und Zugriffe zu analysieren. Informationen darüber, wie die Nutzung dieser Webseite stimmen Sie der [Cookie-Nutzung](#) zu.



Die Landesregierung hat laut Ex-Aufsichtsratschef Endler insgesamt mehr als eine Milliarde Euro in den Flughafen Hahn investiert. Archivfoto: dpa

Herr Endler, der Verkauf des Flughafens Hahn an ein pfälzisch-chinesisches Konsortium rückt näher. Ist damit der Flughafen gerettet?

- ZUR PERSON

Johannes Endler, Jahrgang 1939, war von 2011 bis 2013 Aufsichtsratschef der Flughafen Hahn GmbH. Bis 2003 saß er im Vorstand der Fraport AG.

+ WEITERE MELDUNGEN

Das Aufkommen beim Passagierverkehr und mehr noch bei der Fracht ist drastisch gesunken. Ich habe große Zweifel, dass der neue Investor ein Geschäftsvolumen mitbringt, mit dem der Flughafen rentabel betrieben werden kann. Damit gerät der Hahn nach meiner Einschätzung auch mit einem neuen Eigentümer in eine Schieflage, an deren Ende der Konkurs steht. Es sei denn, ein neuer Eigentümer ist hauptsächlich am Vermögen interessiert und weniger am Fluggeschäft.

Das Konsortium ADC/HNA hatte jeweils drei zusätzliche Flüge in der Woche bei Fracht und Passagieren in Aussicht gestellt. Das dürfte kaum reichen.

Deshalb kritisiere ich ja den Verkaufsprozess. Die Regierung will offenbar durch den Verkauf den Schwarzen

Peter eines drohenden Konkurses loswerden. Warum hat die rheinland-pfälzische Landesregierung den Flughafen 2009 gekauft, wenn sie ihn unter diesen Umständen wieder verkauft? Wenn der Flughafen in Konkurs geht, betrifft das nicht nur die rund 300 Mitarbeiter des Airports, sondern rund 3.000 abhängige Beschäftigungen, von der Tankstelle bis zum Hotel. Das geht alles über Nacht auf Null. Ich frage mich, wie eine sozialdemokratische Regierung so etwas sehenden Auges zulassen kann. Die Frage ist, ob genügend Energie aufgewandt worden ist und kompetente Berater beschäftigt wurden, um diese Situation zu verhindern. Hätte man Berater beschäftigt, um ein neues Geschäft auf Erfolgsbasis zu akquirieren, hätte das nur einen Bruchteil von dem gekostet, was bisher für den Verkaufsprozess gezahlt wurde.

War es 2009 die richtige Entscheidung des Landes, die Hahn-Anteile der Fraport zu kaufen?

Es befinden sich ja einige Regionalflughäfen in Staatsbesitz. Meines Wissens ist aber keiner davon erfolgreich. Vermutlich wollte die Landesregierung stärker in den Markt einsteigen. Und: Da oben im Hunsrück war, nachdem die Amerikaner abgezogen waren, praktisch nichts mehr. Diese Region musste man strukturell entwickeln, dafür hat die Landesregierung viel Geld ausgegeben...

... es dürften mehr als 300 Millionen Euro gewesen sein...

Wenn sie den Ausbau der Straßen dazu rechnen, dann sind Sie bei mehr als einer Milliarde Euro.

Dann ist es ja kein verbranntes Geld gewesen, sondern klassische Strukturpolitik.

Ja, aber die muss man dann konsequent verfolgen. Die Landesregierung hatte bei Übernahme des Flughafens keinen Geschäftsplan. Weder Gesellschafter noch Aufsichtsrat noch Geschäftsführung haben diese Entwicklung aufhalten bzw. rechtzeitig alternative Geschäftsmodelle entwickeln können. Immerhin haben wir während meines Vorsitzes im Aufsichtsrat die Verluste in einem Jahr halbiert.

Sie waren Top-Manager beim Frankfurter Flughafenbetreiber Fraport. Dieser ließ den Hahn fallen wie eine heiße Kartoffel, sobald feststand, dass die Landebahn in Frankfurt kommt. Von einem Verbund Frankfurt Main/ Frankfurt Hahn war keine Rede mehr.

Die Beziehung zur neuen Landebahn sehe ich so eng nicht. Das Engagement am Hahn hatte aus Sicht der Fraport zwei Gründe: Entlastungsfunktion für Frankfurt, was nicht eintraf. Zudem wollten wir die Umwandlung eines Militärflughafens zu einem zivilen Flughafen als Markenprodukt auf dem Weltmarkt erfolgreich anbieten. Das ist uns nicht gelungen. Zudem hat der Flughafen, auch unter Fraport, 16 Jahre lang rote Zahlen geschrieben. Fraport wollte wegen der steigenden Defizite und des Ergebnisabführungsvertrages im Jahr 2008 mehr Wirtschaftlichkeit in den Hahn einbringen. Dagegen hat sich der Gesellschafter Land gewehrt, nachdem die Ryanair angedroht hatte, wegen der u.a. geplanten Einführung eines Hahn-Talers sein Engagement am Hahn zu reduzieren. Die Landesregierung hat daraufhin die Fraport aus den bis 2016 laufenden Verträgen entlassen – ohne ein neues brauchbares Konzept für die Zukunft des Hahn und mit der Konsequenz, dass das Land schließlich über Nachtragshaushalte dreistellige Millionenbeträge aus Steuergeld bezahlen musste.

Sehen Sie eine Chance, dass sich Fraport noch einmal am Hahn engagiert?

Nein. Das erkennen Sie auch daran, dass sich Fraport für Billigflieger geöffnet hat.

Sie selbst sind 2013 als Hahn-Aufsichtsratschef im Unfrieden gegangen. Was lief denn schief?

Wir hatten uns vom Geschäftsführer Jörg Schumacher im Einvernehmen getrennt. Ich bin der Meinung, der verbleibende, zweite Geschäftsführer Wolfgang Pollety hätte das alleine machen können. Dann hat man Dr.

Heinz Rethage reingesetzt, daran war ich nicht beteiligt. Ich bin mit ihm nicht ausgekommen. Es gab viele Probleme in der Zusammenarbeit; auf die Details möchte ich gar nicht mehr eingehen. Ich habe dem Minister gesagt, die Entscheidung sei falsch gewesen. Der Themenkreis, mit dem sich der neue Geschäftsführer beschäftigt hat, war nicht geeignet, die strategische Situation des Flughafens zu verbessern.

Geschäftsführer Rethage hat Ihnen vorgeworfen, Untersuchungen von Unregelmäßigkeiten zu behindern. Was sagen Sie zu den Vorwürfen?

Das ist unsinnig. Übrigens war er dafür gar nicht zuständig. Der Geschäftsführer hat sich gleichwohl monatelang dagegen verwahrt, andere Dinge zu machen, als Unregelmäßigkeiten aufzudecken, die dort in der Vergangenheit angeblich passiert sind.

... angeblich?

Damit beschäftigen sich derzeit ja noch Gerichte. Ich habe das nach meinem Ausscheiden nicht im Einzelnen verfolgt. Fakt ist, der Geschäftsführer hat eine Tätigkeit ausgeübt, die nicht sein Ressort war. Und er hat nach einem Jahr zugegeben, dass seine Behauptung, er hätte einen Spezialauftrag der Landesregierung, nicht stimme. Das heißt, er hat zugegeben, dass er uns ein Jahr lang belogen hat. Ich konnte nur seine Abberufung fordern. Das wollte der Minister nicht, also habe ich meinen Rücktritt angeboten und vollzogen. Auch wenn mir der Flughafen Hahn sehr am Herzen lag und immer noch liegt.