

Datum: 20. Oktober 2011

Mit privatem Risiko in die Zukunft des Hahn

Bernd Wientjes

Das Land sucht seit Jahren nach privaten Investoren für den Flughafen Hahn - bislang ohne Erfolg. Nun ist das Management selbst aktiv geworden und will zusammen mit den Geldgebern Gesellschafter werden.

Lautzenhausen. Es hatte schon etwas Konspiratives: Eine Pressekonferenz von führenden Hahn-Mitarbeitern in einem Nebenraum einer Raststätte unweit des Flughafens. Immer wieder betont Hahn-Geschäftsführer Jörg Schumacher, er und seine drei anwesenden Kollegen saßen hier als Privatpersonen, nicht als Vertreter der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG). Vor acht Wochen hätten er und einige andere Mitglieder der Geschäftsführung sich für ein sogenanntes Management-Buy-out (siehe Stichwort) entschlossen. Das, so Schumacher, sei "die beste Form der Privatisierung eines Unternehmens". Fünf von insgesamt zehn Managern haben bislang beschlossen, sich mit eigenem Kapital an dem Kauf von mehr als 50 Prozent der Anteile der Betreibergesellschaft zu beteiligen. Eine von ihnen ist Ulrike Müller. Die 41-jährige Architektin ist Leiterin Ausbau und Flughafenentwicklung und Chefin von 45 Mitarbeitern. Seit 1993 arbeitet sie auf dem Hahn, vor sechs Jahren wurde sie Abteilungsleiterin. Sie habe sich lange überlegt, ob sie sich mit privatem Kapital an dem Management-Buyout beteilige, sagt die Mutter von zwei Kindern. Denn die Manager tragen auch das volle Risiko. Geht die Management GmbH pleite, dann haften die Hahn-Chefs persönlich. Aber sie stehe zu dem Flughafen und glaube an ihn, sagt Müller. Wie hoch die private Beteiligung der Manager sein wird, steht noch nicht fest. Schumacher geht davon aus, dass in den nächsten Tagen noch weitere Mitglieder der zehnköpfigen Führungsriege zu der Gruppe dazustoßen werden.

Insgesamt 25 Millionen Euro wolle man für den Kauf der Mehrheitsanteile aufbringen, sagt Flughafen-Finanzchef Bernd Müller, der auch dazugehört. Dazu habe man zwei unterschiedliche Investorengruppen an der Hand, auf die die Manager vor acht Wochen nach eigener Auskunft selbst zugegangen sind. Wer die möglichen Geldgeber sind, darüber sei bis zu den Verhandlungen mit dem Land Stillschweigen vereinbart worden, sagt Schumacher. Auch ein deutsches Unternehmen soll sich darunter befinden. Schumacher geht davon aus, dass noch in diesem Jahr die Gespräche mit dem rheinland-pfälzischen Verkehrsminister beginnen. Bereits 2008 habe es die Idee eines solchen Management-Buy-outs gegeben. Mit dem damaligen Hahn-Betreiber, der Frankfurter Flughafengesellschaft Fraport, sei das aber nicht zu machen gewesen.

Bislang ist es dem Land Rheinland-Pfalz, das nach dem Ausstieg von Fraport vor zwei Jahren 82,5 Prozent der Anteile hält, noch nicht gelungen, einen privaten Investor für den Hahn an Land zu ziehen. Es liefen Gesprächen mit mehreren Interessenten, hat Minister Lewentz kürzlich verkündet. Immer wieder werden russische Investoren genannt, auch mit türkischen Geldgebern sollen bereits Gespräche geführt worden sein. "Noch gibt es nichts Konkretes", sagt Ministeriumssprecher Joachim Winkler. Wie es den Hahn-Managern gelungen ist, seriöse Investoren zu finden, die bereit sein sollen, Millionen zu investieren, darüber schweigen sich Schumacher und seine drei Kollegen aus. Womöglich haben sie sie mit dem Versprechen von zusätzlichen (Nacht)-Flügen an den Hahn gelockt. Denn dieser könnte aus dem kürzlich vom hessischen Verwaltungsgerichtshof ausgesprochenen Nachtflugverbot für den Frankfurter Flughafen Nutzen ziehen. Es habe bereits Anfragen von Fluggesellschaften gegeben, deutet Schumacher an. Man habe auch noch Kapazitäten. Der Flughafen sei derzeit nur zu 30 Prozent ausgelastet. Und der große Vorteil des Hahn sei sein 24-Stunden-Betrieb.

Meinung

Landesregierung unter Druck

Es ist ein mutiger Schritt, den die Hahn-Manager gehen wollen. Mit sehr viel eigenem Geld und vor allem mit hohem Risiko wollen sie die Zukunft ihres Unternehmens sichern. Vermutlich hat sie die Angst um die eigene Zukunft dazu getrieben. Denn gut möglich, dass ein vom Land angeschleppter (bislang aber nicht vorhandener) Investor nicht nur einen Teil der Anteile, sondern alle übernehmen will. Und den bislang unrentablen Hunsrückflughafen gnadenlos privatisiert, sprich profitabel macht, also Stellen abbaut und sicherlich auch das Management austauschen wird. Die Führungsriege setzt mit ihrem ernst gemeinten und rechtlich abgesicherten Vorschlag das Land auf jeden Fall unter Druck. Denn den Managern ist es - anders als dem Land - gelungen, Geldgeber für den Hahn an Land zu ziehen. Alle vom Land angesprochenen Interessenten haben bislang dem Vernehmen nach abgewunken, was womöglich auch mit der unklaren Haltung zu dem Flughafen zu tun hat: Die rot-grüne Landesregierung hat sich nicht eindeutig zum Hahn bekannt. Entscheidet sich das Land nun gegen die Managerbeteiligung ohne einen Investor zu präsentieren, hat es weiter ein Millionengrab am Bein.

b.wientjes@volksfreund.de

Extra

Beschäftigte: 398 bei der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH **Arbeitsplätze:** Insgesamt 3126 am Standort **Zahl der Manager:** 10 **Gesamtergebnis 2010:** minus 10,9 Millionen Euro **Passagiere:** 2 286 945; gegenüber 2010 minus 15 Prozent **Fracht:** 424 001 Tonnen (plus 30 Prozent) **Airlines:** 3 Linienfluggesellschaften, diverse Charter-Airlines **Cargo:** Circa 20 bis 25 Frachtfluggesellschaften **Größte Kunden:** Air Cargo Germany, Aeroflot Russain Airlines

© volksfreund.de | Alle Rechte vorbehalten