

Kurzbericht

öffentlicher Teil

32. Sitzung – Haushaltsausschuss

28. Oktober 2021, 10:01 bis 11:38 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Kerstin Geis (SPD)

CDU

Lena Arnoldt
Jürgen Banzer
Michael Reul
Michael Ruhl

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Miriam Dahlke
Frank-Peter Kaufmann
Felix Martin
Karin Müller (Kassel)

SPD

Esther Kalveram
Regine Müller
Marius Weiß

AfD

Erich Heidkamp

Freie Demokraten

Marion Schardt-Sauer

DIE LINKE

Jan Schalauske

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU:	Markus Schäfer
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:	Lea Weinel-Greilich
AfD:	Roman Bausch Meysam Ehtemai
Freie Demokraten:	Marcel Winter
DIE LINKE:	Sofrony Riedmann

Landesregierung, Rechnungshof, etc.

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbe- zeichnung	Ministerium, Behörde
ROLAND, FRANK	MiR	MdF
Jamm, Elmer	MdJ	MdZ
RÜDIGER, GERRIT	MdJL	MdF
Schmidt, Ste		MdF
Riedmann, Sofrony	MZ	MdF
Bausch, Roman	VPr	HRH
Schäfer, Markus	RD	HRH
Winkelmann, Gabriele	UdV	HRH
Michael Boddenberg	M	HMdF
Dr. Martin J. Worms	StS	HMdF

Protokollierung: Hanns Otto Zinßer



Inhaltsverzeichnis:

1. **Dringlicher Berichtsantrag
Jan Schalauske (DIE LINKE) und Fraktion
Insolvenz des Flughafens Frankfurt-Hahn und Umgang der
Landesregierung als Minderheitsgesellschafter** **S. 4**

2. **Dringlicher Berichtsantrag
Fraktion der Freien Demokraten
Insolvenz des Flughafens Hahn** **S. 4**

Punkt 3

siehe nicht öffentlicher Teil

1. **Dringlicher Berichts Antrag**
Jan Schalauske (DIE LINKE) und Fraktion
Insolvenz des Flughafens Frankfurt-Hahn und Umgang der Landesregierung als Minderheitsgesellschafter
– Drucks. [20/6565](#) –

2. **Dringlicher Berichts Antrag**
Fraktion der Freien Demokraten
Insolvenz des Flughafens Hahn
– Drucks. [20/6566](#) –

Minister **Michael Boddenberg** trägt vor, er sei dankbar, über die Entwicklung des Flughafens Hahn berichten zu können. Er habe sich seit 20 Jahren mit dem Flughafen beschäftigt. Als man die Debatte um den Flughafen Frankfurt gehabt habe, hätten alle Beteiligten gewusst, dass es bei einem Ausbau dieses Flughafens erhebliche Widerstände geben würde. Damals habe man auch Varianten geprüft, von denen man sich erhofft habe, auf eine Erweiterung des Flughafens in der Frankfurter Gemarkung verzichten zu können.

Man habe darüber nachgedacht, aus den beiden Flughäfen ein Flughafensystem zu entwickeln und habe das bei der Europäischen Union in Brüssel beantragt. Das sei von der Europäischen Union aus verschiedenen Gründen abgelehnt worden. Ein Grund sei gewesen, dass beide Flughäfen über 100 km voneinander entfernt seien.

Man habe damals auch über eine Verbindung mittels des Transrapid nachgedacht. Die Idee sei gewesen, vom Flughafen Frankfurt über den Flughafen Hahn eine Verbindung bis nach Amsterdam zu schaffen. Er wolle das in Erinnerung rufen, damit verständlich werde, warum es zu einer Beteiligung der Fraport und des Landes Hessen am Flughafen Hahn gekommen sei.

Der Flughafen Hahn habe Anfang der Zweitausender Jahre eine sehr erfreuliche Entwicklung genommen. Der Flughafen habe Arbeitsplätze in einem strukturschwachen Gebiet geboten. Die aktuelle Entwicklung mache ihn auch betroffen, weil dort Menschen um ihre Arbeitsplätze bangen würden. Das Insolvenzverfahren eröffne aber die Möglichkeit, dass dort eventuell ein großer Teil der Arbeitsplätze erhalten werden könne.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2007 zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt um eine Start- und Landebahn und deren Fertigstellung im Jahr 2011 sei das strategische Interesse der Fraport und des Landes Hessen an dem Flughafen Hahn nicht mehr gegeben gewesen. Es habe trotzdem den Versuch gegeben, den Flughafen Hahn weiterzuentwickeln. Er, so Minister Boddenberg, habe auch im Landtag immer die Auffassung vertreten, dass die Abfertigung der Low-Cost-Carrier das zentrale Geschäftsmodell des Flughafens Hahn sei. Einer der größten Kunden dieses Flughafens sei Ryanair gewesen. Diese hätten aber offensichtlich ihre Geschäftspolitik in den letzten Jahren geändert. Früher hätten sie auf Dezentralität und billige Standorte gesetzt.

All das habe dazu geführt, dass der Flughafen Hahn von ehemals 4 Millionen Passagiere pro Jahr nur noch 1,5 Millionen habe. Diese Entwicklung habe sich schon vor der Corona-Pandemie abgezeichnet. Rheinland-Pfalz habe versucht, die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens zu konsolidieren, habe später aber auch das Ziel verfolgt, seine Anteile an der Flughafengesellschaft zu veräußern. Es habe sich aber als schwierig erwiesen, mit Bietern zu verhandeln, die einen anderen Hintergrund hätten. So sei Rheinland-Pfalz mit einem Interessenten hinsichtlich der Vertragsverhandlungen schon relativ weit gewesen. Dann habe sich aber herausgestellt, dass er nicht der sei, für den man ihn gehalten haben.

Es habe dann ein neues Bieterverfahren gegeben. 2017 habe das Land Rheinland-Pfalz seine Anteile an die HNA Group verkauft. Die hessischen Anteile in Höhe von 17,5 % seien seinerzeit nicht mitverkauft worden. Die Corona-Pandemie habe die Situation des Flughafens deutlich verschlechtert. Seiner Erinnerung nach habe der Betriebsleiter des Flughafens Hahn Anfang Oktober 2021 noch gesagt, er gehe davon aus, dass der Flughafen 2024 schwarze Zahlen schreiben werde. Er, so Minister Michael Boddenberg habe das mit der Hoffnung verbunden, dass der Wert der hessischen Anteile steigen werde.

Das Land Hessen sei von dem Mehrheitsgesellschafter nicht immer so unterrichtet worden, wie er sich das zwischen Partnern wünschen würde. Gerade in so schwierigen Zeiten wäre es wichtig gewesen, dass die HNA Group ihren Mitgesellschafter einbeziehe, um das Unternehmen wieder in einen guten Zustand zu versetzen.

StS Dr. Martin J. Worms teilt zu Frage 1 des Dringlichen Berichts Antrag der Fraktion der Freien Demokraten mit, die Frage könne derzeit noch nicht abschließend beantwortet werden, da das Insolvenzverfahren noch nicht eröffnet worden sei. Nach dem der Landesregierung vorliegenden schriftlichen Beschluss des Amtsgerichts Bad Kreuznach sei ein vorläufiger Insolvenzverwalter bestellt worden, der die Vermögensverhältnisse des Flughafens Hahn begutachten und dem Insolvenzgericht Bericht erstatten solle, ob die Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens überhaupt vorlägen.

Parallel dazu solle das Unternehmen, soweit es möglich sei, fortgeführt werden. Aufgrund der jahrelang entstandenen Fehlbeträge des Flughafens Hahn sei auf Basis eines Testates des jeweiligen Wirtschaftsprüfungsunternehmens der Gesellschaftsanteil des Landes in Höhe von 8,75 Millionen € auf einen Restbuchwert von rund 800.000 € in der Konzernbilanz des Landes Hessen abgeschrieben worden.

Zu den Fragen 2 und 3 teilt der Staatssekretär mit, solange eine GmbH durch mindestens einen Geschäftsführer vertreten werde, sei nur der Geschäftsführer berechtigt und verpflichtet, nach Eintritt der Insolvenz rechtzeitig den entsprechenden Antrag zu stellen. Dieser aktuellen Entwicklung sei vorausgegangen, dass das Land bereits im Juni 2021 aus der Presse von einem Insolvenzantrag gegen den Flughafen Hahn erfahren habe, den ein Gläubiger gestellt habe. Dieser Antrag sei wenige Tage später zurückgenommen worden.

Dem Land Hessen seien keine Hintergründe zu diesem Insolvenzantrag genannt worden. Die Geschäftsführung habe in diesem Zusammenhang lediglich pauschal und ohne weitere Erläuterung auf die möglichen finanziellen Auswirkungen der Entscheidung der Europäischen Kommission zur Rückforderung der öffentlichen Beihilfen hingewiesen. Einzelheiten zu der finanziellen Situation seien nicht mitgeteilt worden.

Zeitgleich sei das Land vom zuständigen Insolvenzgericht darüber informiert worden, dass der Insolvenzantrag zurückgenommen worden sei und das vom Insolvenzgericht eingeleitete Verfahren gegen die Gesellschaft eingestellt worden sei. Die von Land wiederholt gestellten Nachfragen und Auskunftsersuchen zur konkreten finanziellen Situation der Gesellschaft seien bis zum Tag der Ausschusssitzung unbeantwortet geblieben. Das werde vom Land ausdrücklich kritisiert.

Am 14. Oktober 2021 habe die Geschäftsführung mitgeteilt, dass noch Anstrengungen unternommen würden, die finanzielle Situation des Flughafens Hahn zu stabilisieren. Sollten allerdings in den nächsten Tagen keine wesentlichen Fortschritte erzielt werden, werde es, so habe die Geschäftsführung mitgeteilt, keine andere Möglichkeit geben, als Insolvenz anzumelden. Dem Land Hessen sei darüber hinaus am 15. Oktober 2021, also einen Tag später, mitgeteilt worden, dass zwischen der HNA Group und einem privaten Investor Gespräche über den Erwerb der Anteile der HNA Group, also des Mehrheitsgesellschafters, geführt würden. Diese Gespräche sollten auch über das anstehende Wochenende fortgeführt werden.

Das Land habe am 19. Oktober 2021 aus der Presse von dem Insolvenzantrag der Geschäftsführung erfahren. Anlass sei der Beschluss des Amtsgerichts Bad Kreuznach von demselben Tage zur Bestellung eines vorläufigen Insolvenzverwalters gewesen, der die Vermögensverhältnisse des Flughafens Hahn begutachten und dem Insolvenzgericht Bericht erstatten solle, ob die Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens vorliegen würden. Dies sei kurz darauf von dem Unternehmen Mitarbeitern des Landes gegenüber bestätigt worden.

Zu Frage 4 führt StS Dr. Martin J. Worms aus, die Verhandlungen mit dem chinesischen Interessenten seien im März 2017 abgebrochen worden, weil sich der chinesische Verhandlungspartner im Rahmen der Due-Diligence-Prüfung nicht mehr gemeldet habe. Seit diesem Zeitpunkt sei das Land stets bereit gewesen, sich von seinen Anteilen zu trennen. Er habe das in verschiedenen Sitzungen, in denen man über diese Thematik gesprochen habe, immer wieder betont.

Trotz dieser Bereitschaft sei in den vergangenen Jahren kein ernsthafter Kaufinteressent an das Land herangetreten. Die Wahrscheinlichkeit, in einem offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bieterverfahren einen Käufer für eine Minderheitsbeteiligung zu finden, müsse im Vorfeld des Insolvenzantrags als gering eingeschätzt werden. Darüber hinaus müsse der realistischere zu erwartende Veräußerungserlös der hessischen Minderheitsbeteiligung in Relation zu den Kosten eines solchen Bieterverfahrens gesetzt werden. Das Land Rheinland-Pfalz habe im Zuge der Veräußerung seiner Anteile mehr als 6 Millionen € für Transaktionskosten aufwenden müssen.

Zu Frage 5 legt der Staatssekretär dar, es habe sich im Jahr 2017 kein privater Investor gefunden, der ein belastbares Angebot abgegeben hätte und bereit gewesen wäre, die Anteile des Landes Hessen zu übernehmen.

Zu Frage 6 antwortet StS Dr. Martin J. Worms, wie er bereits ausgeführt habe, solle das Unternehmen, soweit es möglich sei und die Rahmenbedingungen dies zuließen, fortgeführt werden. Weitergehende Fragen könnten zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

Zu Frage 7 teilt der Staatssekretär mit, das Land Hessen habe sehr zeitnah nach dem Bekanntwerden der Spekulationen über eine mögliche Insolvenz der HNA Group Ende Januar 2021 Kontakt zur Geschäftsführung des Flughafens Hahn aufgenommen und weitergehende Informationen angefordert. Das Unternehmen habe mitgeteilt, dass die geplante Neuausrichtung der HNA Group nach aktuellem Stand keine Auswirkungen auf den Betrieb des Flughafens Hahn haben würde.

Das Innenministerium von Rheinland-Pfalz habe mitgeteilt, dass man sich an das chinesische Generalkonsulat gewandt und um Auskunft gebeten habe, ob Auswirkungen und Folgen für das Engagement der HNA Group am Flughafen Hahn zu erwarten seien. Aus dem Antwortschreiben des chinesischen Generalkonsulats sei hervorgegangen, dass die angekündigte Neuausrichtung keine Auswirkungen auf den Betrieb des Flughafens Hahn haben werde.

Zu dem Dringlichen Berichts Antrag der Fraktion DIE LINKE teilt StS Dr. Martin J. Worms mit, der Beantwortung der Fragen sei eine Vorbemerkung angefügt, die für beide Dringlichen Berichtsanträge gelten würde.

Das Land Hessen habe sich im Jahr 2004 am Flughafen Hahn beteiligt, um durch eine Kooperation zwischen der Fraport und dem Flughafen Hahn auf sich abzeichnende Kapazitätsengpässe am Standort Frankfurt reagieren zu können. Die Beteiligung sei im Rahmen einer Kapitalerhöhung durchgeführt worden, die der Finanzierung weiterer Investitionen in die Flughafenstruktur wie beispielsweise der Verlängerung der Start- und Landebahn dienen sollte.

Nachdem die Europäische Kommission die beiden Flughäfen letztlich nicht als Flughafensystem genehmigt habe – darauf habe Minister Michael Boddenberg bereits hingewiesen –, sei die Fraport im Jahr 2009 als Gesellschafter des Flughafens Hahn für den symbolischen Preis von 1 € ausgestiegen.

Einen Ausstieg des Landes für einen symbolischen Preis in dieser Größenordnung habe aufgrund der geleisteten Kapitalzuführung nicht zur Diskussion gestanden. Die zentrale Bedingung für die Aufrechterhaltung der Beteiligung am Flughafen Hahn sei gewesen, dass Hessen seit 2009 keinerlei finanzielle Verpflichtungen der Gesellschaft trage. Das sei auch gegenwärtig noch so. Das sei mit einer Gesellschaftervereinbarung mit dem Land Rheinland-Pfalz ausdrücklich so festgelegt worden.

Da das Land keine belastbaren Angebote erhalten habe, sei es im Zuge der Veräußerung der Anteile des Landes Rheinland-Pfalz am Flughafen Hahn nicht zu einem Verkauf der hessischen Anteile gekommen. Das Land habe wegen der hohen Transaktionskosten einer verbindlichen europaweiten Ausschreibung einstweilen davon abgesehen, einen eigenen weiteren Verkaufsprozess einzuleiten. Die damit verbundenen Kosten hätten mit hoher Wahrscheinlichkeit den Wert der Beteiligung massiv überschritten.

Dass sich der Flughafen Hahn insgesamt in einer schwierigen finanziellen Situation befinde, sei seit Langem bekannt. Die Situation habe sich allerdings aktuell zugespitzt. Der chinesische Mehrheitsgesellschafter habe auf mehrfache schriftliche und dringliche Auskunftersuchen des Landes Hessen nicht bzw. nicht hinreichend reagiert. Insbesondere sei in den letzten Wochen jegliche Information über die finanzielle Situation des Unternehmens verweigert worden, was das Land ausdrücklich kritisiere.

Das Land sei nach wie vor bereit, sich von seinen Anteilen zu trennen. Es habe keinerlei strategische Interessen mehr an der Aufrechterhaltung der Beteiligung.

Zu Frage 1 antwortet StS Dr. Martin J. Worms, obwohl seit Jahren bekannt gewesen sei, dass sich der Flughafen Hahn in einer schwierigen finanziellen Situation befinde, sei diese Entwicklung so nicht absehbar gewesen. Noch Anfang Oktober 2021 sei öffentlich dargelegt worden, dass er ohne Beihilfen und ohne Kurzarbeit durch die Corona-Krise gesteuert werden könne. Je nach Verlauf der Corona-Pandemie habe die Geschäftsführung sogar bis zum Jahr 2024 ein positives Konzernergebnis erwartet.

Zu Frage 2 teilt er mit, sowohl der Betrieb als auch die Weiterentwicklung des Flughafens seien operative Aufgaben, die von der Geschäftsführung eigenverantwortlich zu bewältigen seien. Das Land Hessen sei über die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens im Rahmen von Gesellschafterversammlungen informiert worden. Allerdings habe im Jahr 2021 trotz mehrfachen Ersuchens des Landes keine Gesellschafterversammlung mehr stattgefunden.

Zu Frage 3 führt der Staatssekretär aus, mit der Übernahme der Geschäftsanteile von Rheinland-Pfalz durch die HNA Group sei die Liquidität des Flughafens zunächst sichergestellt gewesen. Das Frachtgeschäft zwischen China und der Europäischen Union habe seinen Wachstumstrend fortgesetzt. Daran habe auch der Flughafen Hahn partizipiert.

Allerdings sei das Passagiergeschäft in den letzten Jahren auch aufgrund der anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie deutlich zurückgegangen. Offensichtlich sei die HNA Group aktuell nicht mehr bereit oder in der Lage, den Flughafen zu unterstützen.

Zu Frage 4 legt er dar, über die Festnahme der Führungsspitze des HNA-Konzerns habe die Landesregierung Ende Januar 2021 aus der Presse erfahren. Die Geschäftsführung des Flughafens Hahn habe in diesem Zusammenhang mitgeteilt, dass die Festnahme der Führungsspitze des HNA-Konzerns keinerlei Auswirkungen auf die weitere Entwicklung des Flughafens Hahn haben würde.

Auf Frage 5 antwortet er, der Flughafen Hahn habe in dem angegebenen Zeitraum keinerlei finanzielle Unterstützung vom Land Hessen erhalten.

Zu den Fragen 6 bis 10 teilt StS Dr. Martin J. Worms mit, am Flughafen Hahn seien 263 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Stichtag 31. Dezember 2020 beschäftigt gewesen. Wie bereits ausgeführt worden sei, sei nach dem Beschluss des Amtsgerichts Bad Kreuznach ein vorläufiger Insolvenzverwalter bestellt worden, der die Vermögensverhältnisse des Flughafens Hahn begutachten und dem Insolvenzgericht Bericht erstatten solle, ob die Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens überhaupt vorlägen.

Aktuell stehe man in Kontakt mit dem Insolvenzverwalter. Dieser habe mitgeteilt, dass das Unternehmen, soweit dies möglich sei, fortgeführt werden solle. Die Fragen nach einem Sozialplan, nach einem längerfristigen Weiterbetrieb des Flughafens bzw. nach einem möglichen Nachnutzungskonzept könnten daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

Zu Frage 11 führt er aus, die Situation des Flughafens Hahn lasse sich nicht mit der von Kassel Airport vergleichen. Kassel Airport sei eine Infrastrukturmaßnahme für Nordhessen, die von den Gesellschaftern, der Stadt Kassel, dem Landkreis Kassel, der Gemeinde Calden und dem Land, gemeinsam getragen werde. Ein chinesischer Investor sei im Kreis der Gesellschafter nicht vorgesehen. Auch das Geschäftsmodell des Kassel Airports, das nicht auf niedrigen Kosten und Luftfrachtflügen basiere, sondern neben dem gesamten Bereich der Allgemeinen Luftfahrt und der kommerziellen Luftfahrt mit dem Schwerpunkt Touristik auch den Betrieb und die Weiterentwicklung des Gewerbegebietes umfasse, sei nicht mit dem Geschäftsmodell des Flughafens Hahn zu vergleichen.

Abg. **Marion Schardt-Sauer** teilt mit, den Mitgliedern der Fraktion der Freien Demokraten gehe es in erster Linie um die Frage, wie mit der Beteiligung des Landes Hessen umgegangen worden sei, wie gut sie verwaltet worden sei, wie gut man auf den Erhalt des Wertes geachtet habe und welche Perspektiven man jetzt habe. Im Grunde sei der Finanzminister Treuhänder dieser Beteiligung.

Sie finde, bei dieser Angelegenheit sei der Haushaltsausschuss nicht angemessen informiert worden. Das meiste habe man der Presse entnehmen müssen. Es sei nett gewesen, dass sich der Finanzminister dafür bedankt habe, dass er durch die beiden Dringlichen Berichtsanträge die Möglichkeit erhalte, die Situation des Flughafens zu schildern. Sie, so die Abgeordnete, hätte sich aber gewünscht, dass der Finanzminister von sich aus berichte, wenn sich die Situation des Flughafens deutlich verändere. Mit dem stellen des Dringlichen Berichtsantrags verbinde man in ihrer Fraktion die Hoffnung, zu erfahren, wie es um den Anteil in Höhe von 17,5 % bestellt sei.

Bereits Anfang 2015 habe die Fraktion der FDP mit einem Änderungsantrag zu dem Entwurf des Haushalts für das Jahr 2015 den Verkauf der Anteile des Landes am Flughafen Hahn gefordert. 2016 habe es dann einen Antrag der Landesregierung auf Zustimmung des Landtags zur Veräußerung der hessischen Anteile gegeben. In der Zeit danach sei der ehemalige Finanzminister Dr. Thomas Schäfer hinsichtlich eines möglichen Verkaufs der Anteile sehr aktiv gewesen.

Danach sei es um den Verkauf ruhig geworden. Dies sei soeben auch damit begründet worden, ein Bieterverfahren hätte für das Land teurer werden können, als man durch den Verkauf hätte Erlösen können. Um das Abwägen zu können, müsse man aber die Kosten und die Erlöse gegenüberstellen. Außerdem erhebe sich die Frage, warum man 2017 kein Bieterverfahren vorgenommen habe. Warum das Land hinsichtlich der Veräußerung auf einmal so passiv geworden sei, sei nicht erklärt worden. Sie bitte um Erläuterung. Außerdem interessiere sie, wie man mit der Beteiligung umgegangen sei, nachdem bekannt war, dass es zu keinem Verkauf kommen werde.

StS Dr. Martin J. Worms habe mitgeteilt, dass Hessen aufgrund einer Gesellschaftervereinbarung für den Flughafen Hahn in keiner Weise aufkommen müsse, und zwar unabhängig davon, wie sich das Insolvenzverfahren entwickle. Sie hätte sich gewünscht, dass man die Information schon früher erhalten hätte.

Sie bitte, mitzuteilen, was das Land Hessen für seine Beteiligung in Höhe von 17,5 % habe aufwenden müssen und ob danach noch Zahlungen für den Flughafen geflossen seien. Außerdem interessiere sie, was die Beteiligung noch wert sei.

Abg. **Jan Schalauske** führt aus, er danke der Landesregierung für die Beantwortung der Fragen und der Fraktion der Freien Demokraten für die Beantragung der Sondersitzung. Aufgrund der Antworten sei bei ihm der Eindruck entstanden, dass das Land Hessen vor längerer Zeit ein strategisches Interesse an dem Flughafen Hahn gehabt habe. Man habe Vorstellungen gehabt, was man mit ihm hätte anfangen können. Das Interesse am Flughafen Hahn sei dann aber zu einem späteren Zeitpunkt erloschen. Das sei mit einem Abstieg des Flughafens Hahn hinsichtlich seiner Bedeutung einhergegangen. Das Land halte zwar immer noch die Beteiligung. Die Landesregierung sei aber mit dieser nicht so richtig glücklich und müsse feststellen, dass der Wert der Beteiligung deutlich gesunken sei. Das sei für den Steuerzahler ein Verlust.

Inzwischen erfahre die Landesregierung aus der Zeitung, was mit dem Flughafen Hahn geschehe und welche Probleme der Flughafen habe. Die Landesregierung frage dann den Mehrheitsgesellschafter, ein chinesisches Unternehmen, welche Auswirkungen das habe. Sie erhalte die Auskunft, dass es keine Auswirkungen gebe. Daraufhin lehne man sich zurück. Denn wenn der Mehrheitsgesellschafter sage, es werde keine negativen Auswirkungen haben, dann werde es auch keine geben. Das Land halte an seiner Beteiligung fest, ohne sich einzumischen.

Ihn interessiere, ob es bei Gesellschaften mit Beteiligung der öffentlichen Hand nicht üblich sei, dass die Geschäftsführung ihre Gesellschafter im Vorfeld darüber informiere, wenn ein Insolvenzantrag gestellt werden müsse. Außerdem erhebe sich für ihn die Frage, ob es nicht sinnvoll gewesen wäre, die Mitglieder des Haushaltsausschusses zu informieren, nachdem die Landesregierung am 19. Oktober 2021 Kenntnis von dem Insolvenzantrag erhalten habe. Sie hätte damit die Gelegenheit gehabt, auf möglicherweise entstehende Probleme hinzuweisen.

Ihn interessiere, ob es üblich sei, dass eine Geschäftsführung ihren Gesellschaftern wesentliche Informationen vorenthalte, und ob es üblich sei, dass der Minderheitsgesellschafter dann versuche, an diese Informationen über eine Gesellschafterversammlung zu kommen. Er bitte, mitzuteilen, wie viele Gesellschafterversammlungen es seit 2017 gegeben habe. Denn eine Gesellschafterversammlung wäre die Möglichkeit gewesen, auf die Probleme hinzuweisen, die man aus der Presse erfahren habe. Außerdem hätte man die Gelegenheit nutzen können, darauf hinzuweisen, dass man sich nicht beschwichtigen lasse.

Bei ihm sei der Eindruck entstanden, dass die Landesregierung eigentlich keine Überlegungen habe, wie sie mit dieser Minderheitsbeteiligung umgehen solle, außer der, sie zu veräußern. Sie wisse nicht, was sie Positives in die Diskussion einbringen könne.

Auch aufgrund der Entscheidung, einen Billigflughafen an den Flughafen Frankfurt zu holen, sei bei dem Flughafen Hahn das Passagieraufkommen gesunken. Man hätte sich dann überlegen müssen, welche Perspektiven man für den Flughafen Hahn hätte entwickeln können. Das hätte man gerade auch für die Beschäftigten tun müssen. Denn man wisse, dass fast alle Regionalflughäfen rote Zahlen schrieben. In diesem Zusammenhang müsse man auch den Hinweis auf den Flughafen Kassel-Calden verstehen. Die Subventionierung der Regionalflughäfen sei ein Problem, das zukünftig noch größer werde. Denn im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der sozial-ökologischen Transformation werde man auch über Veränderungen des Flugverkehrs sprechen müssen.

Minister Michael Boddenberg habe mitgeteilt, dass er um die Sorgen der betroffenen Beschäftigten um ihre Arbeitsplätze wüsste. Wenn die öffentliche Hand sich mit einer Minderheit an einem Unternehmen beteilige, weil sie der Auffassung sei, das Unternehmen sei für die Infrastruktur wichtig, dann müsse es doch auch Überlegungen geben, wie das Unternehmen aufgestellt werden solle. Gegebenenfalls könnte man dann das Unternehmen aufsuchen und mitteilen, man habe der Presse entnehmen müssen, dass es Probleme gebe, so könne das nicht weitergehen. Es gehe um die Sicherheit der Arbeitsplätze. Mit einem Verkauf der Anteile werde man das Problem nicht lösen können. Das könne man erahnen, wenn man an die Krise der Regionalflughäfen denke.

Das Land habe eine unliebsame Beteiligung, für die es sich nicht in dem Maße engagiere, wie es für die Beschäftigten in einer strukturschwachen Region notwendig wäre. Der Presse habe er entnehmen können, dass Abg. Frank-Peter Kaufmann vorgeschlagen habe, die am Flughafen Hahn Beschäftigten könnten, falls dieser schließen müsse, doch zukünftig am Flughafen Frankfurt arbeiten, dort würden Arbeitskräfte gesucht. Das würde für die Beschäftigten aber 115 km Anfahrt bedeuten. Sie wären für die einfache Strecke 1:20 Stunden unterwegs. Das könne hinsichtlich der Ökobilanz und der Nachhaltigkeit nicht sinnvoll sein.

Sein Eindruck, so Abg. Jan Schalauske, sei, dass sich die Landesregierung nicht angemessen um die Angelegenheit gekümmert habe. Am Ende stünden die Beschäftigten im Regen.

Minister **Michael Boddenberg** teilt mit, der Eindruck, den Abg. Jan Schalauske vermittelt habe, sei völlig unzutreffend. Würde man das umsetzen, was die Fraktion DIE LINKE hinsichtlich des Frankfurter Flughafens fordere, würde man dort ca. 15.000 Arbeitsplätze verlieren. Das zeige, wie sich die Mitglieder der Fraktion DIE LINKE generell um Beschäftigte kümmerten. Dabei wolle er, so der Finanzminister, nicht in Abrede stellen, dass es den Mitgliedern der Fraktion DIE LINKE auch um die Qualität der Arbeitsplätze und eine auskömmliche Entlohnung gehe.

Es gehe dabei um die generellen Positionen, die die Mitglieder der Fraktion DIE LINKE hinsichtlich der Luftverkehrswirtschaft einnehmen würden. Das betreffe z. B. auch den Flughafen Kassel-Calden, auch wenn es dort nicht um so viele Beschäftigte gehen würde.

Selbstverständlich habe es Überlegungen hinsichtlich des Flughafens Hahn gegeben. In der Luftverkehrswirtschaft sei es aber, wie man auch der Presse habe entnehmen können, zu erheblichen Veränderungen gekommen. So hätten sich Luftverkehrsgesellschaften, allen voran Ryanair,

entschieden, ihre Geschäftspolitik zu ändern. So sei z. B. eine der wichtigsten Verbindungen vom Flughafen Hahn, nämlich die zum Flughafen London-Stansted, eingestellt worden. Die Folge davon sei ein nachlassendes Interesse der Kundschaft an dem Flughafen Hahn gewesen. Denn die, die von solchen Entscheidungen betroffen gewesen seien, hätten sich schlichtweg anderweitig orientiert. Das habe dann eine gewisse Dynamik entwickelt. Schließlich sei es noch nicht so lange her, dass der Flughafen Hahn 4 Millionen Passagiere gehabt habe.

Auch nachdem das ursprüngliche Interesse Hessens an dem Flughafen Hahn nicht mehr bestanden habe, habe es zwischen der Landesregierung Rheinland-Pfalz und der Hessischen Landesregierung Überlegungen gegeben, den Flughafen Hahn weiterzuentwickeln. Ein Anteil von 17,5 % an einem solchen Flughafen rechtfertige es, zu schauen, wie man ihn möglichst werthaltig machen könne. Damit könnte man dem Flughafen eventuell auch in wirtschaftlicher Hinsicht eine Perspektive bieten.

Turbulenzen seien entstanden, als sich die Landesregierung von Rheinland-Pfalz entschieden hatte, ihre Anteile an dem Flughafen Hahn zu verkaufen. Es sei die Landesregierung von Rheinland-Pfalz und nicht die Hessische gewesen, die den Käufer ausgesucht habe. Hessen habe damals versucht, seine Anteile ebenfalls zu veräußern. Das sei aber daran gescheitert, dass es noch nicht einmal möglich gewesen sei, die Identität derjenigen, die für das chinesische Unternehmen unterzeichnen sollten, zweifelsfrei zu klären. Man habe dann in Hessen die Sorge gehabt, eventuell ein weiteres Bieterverfahren ausschreiben zu müssen.

Es sei also unzutreffend, das Land Hessen habe sich nicht um den Flughafen und seine Anteile an ihm gekümmert. Das sei auch von StS Dr. Martin J. Worms schon dargelegt worden. Beispielsweise könnte man die Zahl der Gesellschafterversammlungen anführen.

Er, so der Finanzminister, sei mit Äußerungen sehr zurückhaltend, wenn auch nur der geringste Verdacht bestehe, ein Unternehmen könnte insolvent werden. Soweit er das überblicke, sei auch schon in früheren Sitzungen des Haushaltsausschusses so viel, wie man habe vertreten können, berichtet worden. Zum Teil habe man auch nicht mehr sagen können, weil man es selbst auch nur aus der Presse erfahren habe.

Wenn man einen Partner habe, der den zivilrechtlichen Ansprüchen nicht nachkomme, könne man prüfen, ob man gegen ihn juristisch vorgehe. Man müsse dabei aber auch bedenken, welche Wirkung dies habe könnte, insbesondere wenn eine Insolvenz drohe. Es bestehe dabei nämlich die Gefahr, dass man sich den Vorwurf einhandele, man habe mit seiner Kommunikation und mit seinem Gebaren in der Öffentlichkeit die Insolvenz befördert. Dabei könne es dann auch um Schadensersatzforderungen gehen. All diese Überlegungen hätte eine Rolle hinsichtlich dessen gespielt, was man während der laufenden Sitzung vorgetragen habe.

MinDirig **Damm** legt dar, er könne aus der Sicht der Beteiligungsverwaltung des Landes Hessen Stellung nehmen. Man habe über viele Jahre sehr aktiv mit drei verschiedenen Partner verhandelt.

2015 habe das Land Rheinland-Pfalz mit der Veräußerung begonnen. Aus dem damaligen Verfahren sei die Shanghai Yiqian Trading Co. Ltd. Als angeblich bester Bieter hervorgegangen. Das Land Hessen sei an dem Verkaufsprozess nicht unmittelbar beteiligt gewesen. Es habe dementsprechend auch keine Kosten tragen müssen. Der Verkauf des Anteils des Landes Hessen sei mit angelegt gewesen.

Das Land Rheinland-Pfalz habe bis Mitte 2016 mit dem Unternehmen verhandelt. Parallel dazu habe auch Hessen mit dem Bieter über den Verkauf seines Anteils verhandelt. Im Juni 2016 habe es einen Notartermin gegeben, bei dem das Land Rheinland-Pfalz seine Anteile an die Shanghai Yiqian Trading Co. Ltd. verkauft habe. Es sei danach aber kein Geld eingegangen. Daraufhin habe Rheinland-Pfalz Anfang Juli 2016 die Transaktion abgebrochen und den Kaufvertrag angefochten.

In Hessen sei man froh darüber gewesen, die Verhandlungen noch nicht bis zum Abschluss geführt zu haben, denn der potenzielle Vertragspartner habe sich als nicht hinreichend seriös erwiesen. Man habe mit ihm fast ein ganzes Jahr lang verhandelt.

Im Juli 2016 habe es dann das zweite Ausbietungsverfahren durch das Land Rheinland-Pfalz gegeben. Das Land Rheinland-Pfalz habe dann im Januar 2017 seinen Anteil an ein Konsortium, bestehend aus der HNA Group und der ADC GmbH aus Deidesheim, verkauft.

Das Land Hessen sei dann im Februar 2017 in konkrete Verhandlungen mit der ADC GmbH eingetreten. Es sei sogar schon ein Notartermin geplant gewesen. Zu diesem sei es aber nicht gekommen, da sich die Person des Unterzeichnenden auf chinesischer Seite ändern sollte. Die Due Diligence lasse es aber nicht zu, dass man mit einem Partner einen Vertrag unterschreibe, von dem man praktisch nichts wisse und dessen Hintergründe und Verflechtungen nicht bekannt seien. Die Erfahrungen aus der ersten Runde hätten ebenfalls zur Vorsicht vor solchen Konstellationen gemahnt.

Die Verhandlungen seien aber nicht abgebrochen, sondern weitergeführt worden. Die ADC GmbH habe dann mehrfach ihre Struktur und ihre Firmierung geändert. Im März 2017 sei dann zum letzten Mal ein Angebot an die ADC GmbH und die HNA Group versandt worden. Es habe darauf keine Reaktion gegeben. Die Bieter hätten die Verhandlungen abgebrochen.

Es habe danach noch einen Interessenten aus dem asiatischen Raum gegeben. Mit diesem sei das Land im April und Mai 2017 in Verhandlungen eingetreten. Es seien Vertragsentwürfe ausgetauscht worden. Man habe auch schon über den Kaufpreis gesprochen. Es habe sich also um intensive Verhandlungen gehandelt. Nach dem Mai 2017 habe das Unternehmen allerdings kein Interesse mehr bekundet.

Man habe sich dem Ausbietungsverfahren von Rheinland-Pfalz angeschlossen, um Kosten zu sparen. Die Größenordnung der Kosten eines solchen Verfahrens sei bereits genannt worden. Das Land Hessen habe auch Transaktionskosten gehabt. Die seien aber relativ gering gewesen, da es sich um eine rechtliche Beratung mit relativ wenig Aufwand gehandelt habe. Für Rheinland-Pfalz habe sich die Situation anders dargestellt. Bei ihnen sei es nicht nur um den Verkauf des Anteils gegangen. Vielmehr hätten sie dem Flughafen Hahn auch Subventionen zur Verfügung gestellt.

Die Zusammenarbeit mit der HNA Group sei schleppend bis schlecht gewesen. Am Ende sei sie gar nicht mehr ausreichend gewesen. Mitte des Jahres 2017 seien relativ zügig Gespräche aufgenommen worden. Dass es sich um keine gute Zusammenarbeit gehandelt habe, zeige sich auch daran, dass Hessen immer wieder Auskunftersuchen gestellt habe. Dies sei das Instrument, das ein Mitgesellschafter nutzen könne, um Informationen zu erhalten.

In den Jahren 2018 bis 2020 hätten insgesamt 5 Gesellschafterversammlungen stattgefunden. Das Land Hessen habe sie fast erzwingen müssen. Nachdem sie erst einmal in Gang gekommen seien, habe das Land Hessen dadurch die Möglichkeit gehabt, die Entwicklung des Unternehmens zu begleiten. Die letzte Gesellschafterversammlung habe am 8. September 2020 stattgefunden. Danach habe es keine mehr gegeben. Das Land Hessen habe das kritisiert.

Man habe aus der Presse erfahren, dass die HNA Group Ende Januar 2021 einen Insolvenzantrag gestellt habe. Man habe sich dann mit einem Auskunftersuchen an die Geschäftsführung gewandt, welche Auswirkungen das auf den Flughafen Hahn haben werde. Man habe keine Antwort erhalten.

Im Juni 2021 habe dann ein Gläubiger einen Insolvenzantrag für die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH gestellt. Man habe daraufhin erneut ein Auskunftersuchen gestellt, das nur sehr allgemein beantwortet worden sei. Es sei auf die schwierige finanzielle Situation hingewiesen worden. Da die Auskünfte nicht ausreichend gewesen seien, habe man mit Datum 2. Juli 2021 erneut ein Auskunftersuchen gestellt. Man habe keine Auskunft erhalten.

Daraufhin habe man am 13. Juli 2021 zu einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung für den 21. Juli 2021 eingeladen. Dies stehe einem Minderheitengesellschafter zu. Zu dieser sei kein Vertreter der HNA Group erschienen.

Im Oktober 2021 habe dann die Geschäftsführung mitgeteilt, man sei optimistisch, dass der Flughafen Hahn 2024 wieder schwarze Zahlen schreiben werde, da man bisher ohne Hilfen durch die Pandemie gekommen sei. Am 14. und 15. Oktober 2021 sei mitgeteilt worden, dass schwierige finanzielle Verhältnisse bestünden. Man werde über das Wochenende mit möglichen Investoren Gespräche führen. Falls dies nicht erfolgreich sein werde, wäre eine Insolvenz vermutlich nicht mehr vermeidbar.

Am 19. Oktober 2021 habe die Geschäftsführung dann beim Amtsgericht Bad Kreuznach Insolvenzantrag gestellt. Dies müsse gegen 9:00 Uhr morgens gewesen sein. Die Mitarbeiter des hessischen Finanzministeriums seien hingegen erst gegen 11:00 Uhr darüber unterrichtet worden. Das sei ebenfalls zu kritisieren.

Seiner Auffassung nach, so MinDirig Damm, sei das Spekulieren über eine mögliche Insolvenz eines Unternehmens genauso gefährlich wie eine Insolvenzverschleppung. Das Land Hessen hätte in diesem Fall gegen seine eigenen finanziellen Interessen gehandelt. Darüber hinaus hätte aber auch die Gefahr bestanden, Schadensersatz leisten zu müssen.

Als nächsten Schritt hätte das Land Hessen ein Erzwingungsverfahren zur Abhaltung einer Gesellschafterversammlung eingeleitet. Dies sei mit dem rechtlichen Berater schon besprochen ge-

wesen. Dazu sei es aber aufgrund des Insolvenzantrags nicht mehr gekommen. Um Konsequenzen und Schlussfolgerungen ziehen zu können, benötige man Informationen über den Geschäftsverlauf und die Vermögenssituation.

Der Presse habe er entnehmen können, dass sich der vorläufige Insolvenzverwalter am Tag vor der Ausschusssitzung an die Belegschaft des Flughafens Hahn gewandt habe. Er habe mitgeteilt, dass der Betrieb zunächst fortgeführt werde und dass die Zahlung der Gehälter bis zum Ende des Jahre 2021 sichergestellt sei. Ziel sei es, das Unternehmen finanziell zu stabilisieren, damit der Betrieb des Flughafens weiterhin möglich sei. Er habe außerdem mitgeteilt, dass sich schon Interessenten gemeldet hätten, die den Flughafen übernehmen wollten. Das Land Hessen würde sich mit dem Verkauf seiner Anteile beteiligen. In Ermangelung eines Interesses des Landes an den Anteilen sei man bereit, sie zu veräußern.

MinR **Dr. Roland** führt aus, man habe großen Wert darauf gelegt, sich mit der HNA Group außergerichtlich zu einigen. Seiner Erfahrung nach sei es ein außergewöhnlicher Vorgang, dass ein Gesellschafter sich zu einem schriftlichen Auskunftersuchen seines Mitgesellschafters nicht äußere. Das sei aber des Öfteren der Fall gewesen.

Man habe überlegt, ein Auskunftserzwingungsverfahren einzuleiten. Das habe man als die Ultima Ratio angesehen, da es dann zu einem Gerichtsverfahren gekommen wäre. Deswegen habe man zunächst einmal zu einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung eingeladen. Aufgrund der aktuellen Vorkommnisse sei es dazu nicht mehr gekommen.

Abg. **Marius Weiß** teilt mit, es sei völlig legitim, dass in einer solchen Situation Fraktionen Dringliche Berichtsansträge einreichen, um in Erfahrung zu bringen, ob dem Land ein Schaden entstanden sei und ob es seiner Fürsorgepflicht gegenüber den Beschäftigten nachgekommen sei. Er sei auch dankbar, dass es zu dieser Sitzung des Haushaltsausschusses gekommen sei. Denn die Darlegung aus Sicht der Beteiligungsverwaltung sei für ihn sehr hilfreich gewesen. Das habe gezeigt, was das Land Hessen alles unternommen habe, um seiner Verantwortung als Gesellschafter gerecht zu werden.

Bis zum Verkauf der Anteile von Rheinland-Pfalz habe es einen Aufsichtsrat gegeben, in dem auch Vertreter des Hessischen Landesregierung gesessen hätten. Den Reaktionen entnehme er, dass es diesen nicht mehr gebe.

Der Insolvenzantrag sei für niemanden, der sich in der Branche auskenne, überraschend gekommen. Dass der Flughafen Hahn schon vor der Corona-Pandemie in Schwierigkeiten gewesen sei, sei auch keine große Überraschung.

Für die Mitglieder der SPD-Fraktion und auch für die Landesregierung in Rheinland-Pfalz sei es sehr wichtig, dass die Hoffnung bestehe, den Betrieb des Flughafens fortzuführen. Ein Insolvenzverfahren müsse nicht zwangsläufig das Aus für den Flughafen bedeuten. Der bestellte Insolvenzverwalter sei erfahren, auch hinsichtlich des Betriebs von Flughäfen.

Der Flughafen Hahn habe mit der Genehmigung der Nachtflüge ein enormes Kapital. Das könne für den Versand von Fracht äußerst interessant sein. Das sei nicht nur für die Beschäftigten, sondern auch für Rheinland-Pfalz von großer Bedeutung. Denn der Flughafen Hahn sei einer der größten Infrastruktureinrichtungen des Landes.

Obwohl das Land Rheinland-Pfalz seine Anteile verkauft habe und damit kein Gesellschafter mehr sei, habe es die Defizite des Flughafens ausgeglichen. Auch daran könne man die Bedeutung des Flughafens für das Land erkennen. Er habe von der Betriebsversammlung vernommen, dass es die Hoffnung und das Bemühen gebe, den Betrieb des Flughafens fortzuführen.

Auch er habe den Artikel mit der Äußerung des Abg. Frank-Peter Kaufmann gelesen und habe sich darüber gewundert und auch ein wenig geärgert. Denn es sei der Fortführung des Betriebs des Flughafens Hahn nicht dienlich, wenn ein Mitglied des Aufsichtsrats des Flughafens Frankfurt sich nach dem Motto äußere, die Beschäftigten sollten doch zum Flughafen Frankfurt kommen. Bei einer Insolvenz sei es ganz wichtig, dass die Beschäftigten in dem Unternehmen blieben. Sie seien das Kapital des Unternehmens. Wenn die Fachkräfte das Unternehmen verlassen würden, sei es ungleich schwerer, einen Investor zu finden. Öffentlich geäußerte Abwerbeangebote seien der Fortführung des Betriebs des Flughafens Hahn nicht dienlich.

Die Konstruktion, dass Hessen Gesellschafter beim Flughafen Hahn sei, aber Rheinland-Pfalz die Defizite abdecken müsse, sei nicht verwunderlich. In Hessen gebe es ähnliche Fälle, allerdings mit umgekehrten Vorzeichen. Beim House of Logistics & Mobility sei die Stadt Frankfurt einer der Gesellschafter. Die Defizite trage jedoch das Land. Er finde, diese Konstruktion sei verwunderlich.

Er könne sich noch daran erinnern, dass der ehemalige Finanzminister Dr. Thomas Schäfer im Haushaltsausschuss vorgetragen habe, warum Hessen den Verkauf seiner Anteile abgesagt habe. Seiner Erinnerung nach, so Abg. Marius Weiß, hätten die Mitglieder aller Fraktionen Verständnis für dieses Vorgehen gehabt. Zumindest habe das für die Mitglieder der SPD-Fraktion gegolten.

Er bitte, mitzuteilen, wie das Land mit den Anteilen an dem Flughafen Hahn umzugehen gedenke. Als Rheinland-Pfalz seine Anteile verkauft habe, habe das Land nur drei Möglichkeiten gehabt. Es hätte sich an den Verkauf an den Dritten anschließen können, seine Anteile an Rheinland-Pfalz verkaufen können oder die Anteile Rheinland-Pfalz für 1 € überlassen können. Ihn interessiere, welche Möglichkeiten der Veräußerung nunmehr bestünden.

Minister **Michael Boddenberg** antwortet, da möglicherweise ein Insolvenzverfahren eingeleitet werde, stelle sich die Frage nach einem Verkauf der Anteile gegenwärtig nicht. Er teile die Auffassung, dass die Fortführung des Betriebs des Flughafens Hahn das gemeinsame Ziel sein sollte. Landesgrenzen spielten für ihn da keine Rolle. Natürlich bestünden aber auch Interessenkonflikte zwischen dem Flughafen Hahn und dem Flughafen Frankfurt. Wenn man über die Luftverkehrswirtschaft spreche, müsse man sich auch mit Angelegenheiten außerhalb des eigenen Berichts kümmern. Deswegen habe er sich schon immer dafür interessiert, was am Flughafen Hahn geschehe.

MinDirig **Damm** teilt mit, der Aufsichtsrat sei seinerzeit mit Mitgliedern der beiden Länder, die Gesellschafter gewesen seien, besetzt worden. Mit dem Verkauf der Gesellschaftsanteile von Rheinland-Pfalz im Jahr 2017 hätten deren Aufsichtsratsmitglieder ihr Mandat niedergelegt. Damit habe der Aufsichtsrat seine Funktion verloren. Denn in der Satzung habe gestanden, dass die Mandate mit Vertretern der beiden Länder besetzt werden müssten. Man hätte demnach die Satzung ändern müssen.

Man habe mehrere Anläufe unternommen, die Satzung zu ändern. Es seien verschiedene Entwürfe ausgetauscht worden. Aber bis zum Tag der Ausschusssitzung sei es nicht gelungen, zusammen mit dem Mehrheitsgesellschafter zu einer neuen Satzung zu kommen.

Dies sei aber nicht schädlich gewesen, da die Aufgaben des Aufsichtsrats auf die Gesellschafterversammlung übergegangen seien. Dort habe das Land Hessen dann seine Interessen wahrgenommen. Die Wirtschaftsplanung und der Jahresabschluss seien dort behandelt worden. Falls diese Konstellation beibehalten werden sollte, werde man darüber reden müssen, wie man wieder zu einem Aufsichtsrat komme.

Seiner Ansicht nach hätten sich die Einschränkungen hinsichtlich der Veräußerung der Anteile Hessens mit dem Verkauf der Anteile von Rheinland-Pfalz an einen Dritten erledigt. Hessen könne seine Anteile an jeden veräußern. Das Land Hessen habe dreimal versucht, seine Anteile zu verkaufen. Einen Versuch habe es im Nachgang der Veräußerung der Anteile von Rheinland-Pfalz gegeben.

Bei einer Veräußerung würde man sich mit der Frage beschäftigen müssen, welchen Wert die Anteile hätten. Seinerzeit habe man sich an dem orientiert, was Rheinland-Pfalz für seine Anteile erhalten habe. Es erhebe sich aber die Frage, ob die Werte, die 2015 und 2016 ermittelt worden seien, jetzt noch Gültigkeit hätten.

Abg. **Marion Schardt-Sauer** bittet, mitzuteilen, warum die Mitglieder des Haushaltsausschusses nicht über die Insolvenz informiert worden sei. Immerhin habe die „Süddeutsche Zeitung“ bereits im Januar 2021 darüber berichtet. Während dieser Sitzung habe man vernommen, dass es im Juni 2021 einen Insolvenzantrag gegeben habe. Da interessiere sie ebenfalls, warum die Mitglieder des Haushaltsausschusses nicht unterrichtet worden sei.

Außerdem bitte sie, mitzuteilen, wieviel Geld das Land Hessen bis Oktober 2021 für seinen Anteil in Höhe von 17,5 % gezahlt habe.

StS **Dr. Martin J. Worms** antwortet, das Land Hessen habe insgesamt 20 Millionen € in die Gesellschaft investiert. 8,75 Millionen € seien als Kapital eingebracht worden, und 11,25 Millionen € seien in die Kapitalrücklage geflossen. Das sei die Anfangsinvestition gewesen. In den Jahren danach sei kein Geld mehr gezahlt worden.

Den Vorwurf, der Landtag sei nicht über die Situation des Flughafens Hahn unterrichtet worden, finde er nicht gerechtfertigt. Im Unterausschuss für Finanzcontrolling und Verwaltungssteuerung

habe man mehrfach über die Situation des Flughafens Hahn gesprochen. Man habe darüber gesprochen, welche strategische Ziele das Land Hessen mit dem Flughafen Hahn verbunden habe und dass sie sich nicht hätten realisieren lassen, dass man aber weiterhin die Anteile halten werde. Deswegen müsse man aber nicht beunruhigt sein, da mit den Anteilen keinerlei finanzielle Verpflichtungen verbunden seien.

Abg. **Jan Schalauske** führt aus, seiner Vorstellung nach sei es mehr um die Frage gegangen, warum das Finanzministerium in der letzten Phase, als sich die Insolvenz abgezeichnet habe, z. B. nicht die Obleute des Haushaltsausschusses unterrichtet habe. Das hätte nicht unbedingt in öffentlicher Sitzung geschehen müssen. So verfare man auch bei anderen Gelegenheiten.

Durch die Äußerungen der Vertreter des Finanzministeriums sei für ihn deutlich geworden, dass es im Rahmen der Möglichkeiten, die ein Minderheitsgesellschafter habe, Versuche gegeben habe, die entsprechenden Informationen zu erlangen. Mit Auskunftsersuchen und Gesellschafterversammlungen habe das Land versucht, Auskünfte zu erlangen. Außerdem habe es Versuche gegeben, Einfluss zu erhalten. Das nehme er ausdrücklich zur Kenntnis.

Für ihn bleibe aber auch, festzustellen, dass das Land Hessen offenkundig keine strategischen Überlegungen angestellt habe, wie es mit dem Flughafen Hahn weitergehen solle. Man habe gehofft, dass irgendjemand den Flughafen weiterbetreiben werde. Das Land wäre dann bereit gewesen, seien Anteile mit Verlust zu verkaufen. 20 Millionen € werde das Land nicht mehr erhalten. Er finde, diese Haltung sei zu wenig. Er sei sich auch nicht sicher, ob das Land damit dem Anliegen der Belegschaft wirklich Rechnung trage.

Vermutlich habe man da unterschiedliche Einschätzungen. Es gehe auch um den Klimaschutz, die sozial-ökologische Transformation, die Mobilität und die schwierige Perspektive für Regionalflughäfen. Dabei gebe er Abg. Marius Weiß durchaus recht. Der Flughafen Hahn habe mit den Frachtflügen durchaus Möglichkeiten. Hinsichtlich der Passagieraufkommens sei der Niedergang des Flughafens recht eindeutig.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** teilt mit, er habe mit der Diskussion ein Problem. Offensichtlich würden in der Diskussion Informationen, die öffentlich zugänglich seien, gar nicht genutzt. So habe man etliche Fragen gehört, deren Beantwortung man im Beteiligungsbericht des Landes Hessen 2019, der seit Anfang 2021 vorliege, hätte lesen können. Dort stehe:

Mittlerweile hat das Land Hessen kein strategisches Interesse mehr an der Aufrechterhaltung der Beteiligung.

Es sei legitim, solche Fragen zu stellen. Aber das zeige, dass es weniger um die Sache als darum gehe, damit ein Symbol zu haben, das man im eigenen Interesse nutzen wolle. Er halte fest, dass die Geschichte des Flughafens Hahn nach einem ausdrücklichen Lob der Beteiligungsverwaltung und damit des Finanzministeriums verlange.

Einiges von dem, was man der Presse habe entnehmen können, sei unzutreffend gewesen. Es sei in der politischen Auseinandersetzung zulässig, so zu agieren. Aber es nütze weder den Interessen der am Flughafen Hahn Beschäftigten noch den Interessen des Landes. Es sei der Politik immer ein Anliegen, Arbeitsplätze zu erhalten, die in Gefahr geraten seien. Da sei die Landesgrenze tatsächlich nicht so wichtig. Staatsrechtlich müsse man aber bedenken, dass die Landesregierung in Mainz und nicht die hiesige zuständig sei. Wenn man da etwas unternehme, könne das immer nur in Abstimmung geschehen.

Außerdem müsse man bedenken, dass das Land Hessen seit Jahren keinerlei finanzielle Verpflichtung für den Flughafen übernommen habe. Rheinland-Pfalz habe dies aber getan. Es habe auch die Absicht, weiter finanziell zu helfen. Es erhebe sich eher die Frage, wie lange das noch zulässig sein werde. Denn die Europäische Union setze dem Grenzen.

Er halte die Beteiligung nicht für sehr wichtig. Sie habe einen Buchwert von 800.000 €. Das Land habe mit der Beteiligung viel Geld verloren. Aber auch das sei nichts Neues. Abg. Dr. h. c. Jörg-Uwe Hahn habe sogar seinerzeit die Auffassung vertreten, das Land solle seine Anteile am Flughafen Hahn Rheinland-Pfalz für 1 € überlassen.

Im Zusammenhang mit den von ihm in der Presse wiedergegebenen Äußerungen sei es unwichtig, dass er Mitglied des Aufsichtsrats des Flughafens Frankfurt sei. Bei diesem Flughafen steige die Zahl der Passagiere wieder an. Dementsprechend stelle der Flughafen Frankfurt moderat Personal ein. Das sei aber bereits öffentlich bekannt. Am Flughafen würden auch Fachkräfte benötigt, deren Stellen man nicht so ohne Weiteres besetzen könnte. Gegenwärtig wisse man noch gar nicht, ob der Flughafen Hahn weitergeführt werden könne. Da sei es legitim, darauf hinzuweisen, dass der Flughafen Frankfurt qualifiziertes Personal suche. Es habe schon eine Tradition, dass am Flughafen Frankfurt Menschen aus dieser Region arbeiteten. Dafür gebe es auch eine organisierte Form.

Seiner Auffassung nach habe das Land Hessen alles getan, was es habe tun können. Es sollte Rheinland-Pfalz unterstützen, falls sie darum bitten sollten. Es handele sich aber nicht um ein primäres hessisches Problem.

Einvernehmlich fasst der Haushaltsausschuss den

Beschluss zu Tagesordnungspunkt 1:
HHA 20/32 – 28.10.2021

Der Dringliche Berichts Antrag gilt mit der Entgegennahme des mündlichen Berichts als erledigt.

Beschluss zu Tagesordnungspunkt 2:

HHA 20/32 – 28.10.2021

Der Dringliche Berichts Antrag gilt mit der Entgegennahme des mündlichen Berichts als erledigt.

(Schluss des öffentlichen Teils 11:37 Uhr;
es folgt der nicht öffentliche Teil.)