



Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz
Postfach 3280 | 55022 Mainz
Herrn Präsidenten
des Landtags
Rheinland-Pfalz
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
17/7919
VORLAGE

DER STAATSEKRETÄR

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3595
Poststelle@mdi.rlp.de
www.mdi.rlp.de

2. Februar 2021

Mein Aktenzeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail	Telefon / Fax
Bitte immer angeben!		Philipp Staudinger Philipp.Staudinger@mdi.rlp.de	06131 16-3432 06131 16-173432

Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 6. Dezember 2018
TOP 5: Weitere Entwicklung des Flughafens Hahn
Antrag der Fraktion der AfD nach § 76 Abs. 2 GOLT
- Vorlage 17/3871 -

Sehr geehrter Herr Präsident,

in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 6. Dezember 2018 wurde zu TOP 5 „Weitere Entwicklung des Flughafens Hahn“ die Übersendung des Sprechvermerks sowie weiterer Informationen zugesagt. Ich bitte Sie den Sprechvermerk und die Anlagen den Mitgliedern des Ausschusses zu übermitteln.

In Vertretung


Randolf Stich
Staatssekretär

1/6

Kernarbeitszeiten
09.00-12.00 Uhr
14.00-15.00 Uhr
Freitag 09.00-12.00 Uhr

Verkehrsanbindung
ab Mainz Hauptbahnhof
Straßenbahnlinien
Richtung Hechtsheim 50,51,52

Parkmöglichkeiten
Parkhaus Schillerplatz,
für behinderte Menschen
Hofeinfahrt Mdl, Am Acker



Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 6. Dezember 2018

TOP 5 "Weitere Entwicklung des Flughafens Hahn"
Antrag der Fraktion der AfD nach § 76 Abs. 2 GOLT
Vorlage 17/3871

Sprechvermerk

Der Berichtsantrag verweist auf einen älteren Medienbericht vom 23. Oktober dieses Jahres, wonach Ryanair angeblich überlege, den Betrieb am Flughafen Hahn gegebenenfalls ganz aufzugeben. Die gestreuten Gerüchte über einen Abzug vom Flughafen Hahn haben sich bis heute nicht bestätigt. Jedenfalls sind Flüge ab dem Flughafen Hahn für den kommenden Sommer buchbar. Zu erwarten ist aber eine nicht unerhebliche Reduzierung.

Der Flughafen Hahn verzeichnet seit einiger Zeit einen deutlichen Rückgang bei den Passagierzahlen. Dies ist allgemein bekannt. In 2017 erreichte die FFHG rund 2,47 Mio. Passagiere und damit 5,3 % weniger gegenüber dem Vorjahr. In den ersten drei Quartalen 2018 hat sich der Trend weiter fortgesetzt. Mit knapp 1,7 Mio. Passagieren bedeutet dies einen Rückgang um rund 13,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Diese Entwicklung hat mehrere Ursachen. Zum einen hat Ryanair mehr und mehr weiter entfernte Flugziele aufgenommen. Dies führte zu weniger Flugumläufen und in der Folge zu weniger Passagieren. Ryanair hat auch immer die Einführung der Luftverkehrssteuer im Jahr 2011 als Ursache für Verlagerungen ins grenznahe Ausland genannt. Hinzu kommt eine Änderung in der Strategie von Ryanair, eine größere Anzahl von Flughäfen in das Streckennetz einzubinden und das Angebot nicht mehr nur auf Regionalflughäfen zu begrenzen, sondern auf große Verkehrsflughäfen zu erweitern. Seit 2017 fliegt Ryanair ab dem Flughafen Frankfurt am Main. Das Marktumfeld hat sich insgesamt verändert.

Ryanair hat immer wieder öffentlich betont, dass die Fluggesellschaft, wie andere Fluggesellschaften auch, die Wirtschaftlichkeit aller Strecken laufend überwache und die Streckenverläufe entsprechend anpasse. Ryanair hat dies an allen Standorten in den letzten Jahren auch immer wieder gezeigt. Wenn eine andere Strecke wirtschaftlicher erscheint,



wird sie entsprechend verlagert. Auf Veränderungen am Markt wird schnell reagiert und das Geschäftsmodell angepasst.

Da Ryanair die nach wie vor mit Abstand wichtigste Passagierfluggesellschaft am Hahn ist, wirkt sich jede Änderung in den Abläufen der Ryanair direkt auf das Geschehen am Flughafen aus. Ob und welche Auswirkungen die Entscheidungen von Ryanair auf bestimmte Arbeitsplätze haben, kann nicht sicher gesagt werden. Denn dies ist abhängig davon, wie sich die privaten Unternehmen vor Ort auf Veränderungen, die es auch in der Vergangenheit schon gab, einstellen werden. Zudem ist es nach wie vor erklärtes Ziel von HNA, Passagierverkehr zwischen Hahn und Hainan zu etablieren.

Gegenüber der Passagierentwicklung konnte die FFHG den Frachtverkehr jedoch in 2017 um knapp 75 % auf über 126.000 Tonnen und in den ersten drei Quartalen 2018 nochmals um 65,8 % auf rund 131.000 Tonnen gegenüber dem Vorjahreszeitraum erhöhen. Durch die Frachtentwicklung ist der Flughafen wieder zum fünftgrößten Frachtflughafen in Deutschland geworden und rechnet mit weiteren Zuwächsen.

Der Luftverkehrsmarkt ist geprägt von einem hohen Wettbewerbsdruck und von ständigen Veränderungen. Wir haben hierauf schon mehrfach hingewiesen. Es ist nicht auszuschließen, dass sich das Wettbewerbsumfeld durch veränderte Strategien der Marktteilnehmer (insbesondere der Luftverkehrsgesellschaften), Erweiterungen der Abfertigungskapazitäten an Wettbewerbsflughäfen (etwa Terminal 3 in Frankfurt) und anhaltendem Kostendruck noch weiter verschärfen kann. Es wird daher auch in Zukunft immer wieder zu Änderungen kommen, wie auch der Abzug von Air Bridge Cargo beispielhaft zeigt.

Der Flughafen Hahn, Ryanair und andere Fluggesellschaften sind Privatunternehmen, die ihr eigenes Geschäftsmodell finden und aufbauen müssen. Gerade vor diesem Hintergrund war und ist es wichtig, mit HNA einen Flughafenbetreiber zu haben, dem das Potential, sich im starken Wettbewerb zu behaupten, zuzuschreiben ist.

Der Verkauf des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG erfolgte in einem internationalen, offenen, diskriminierungs- und bedingungsfreien Ausschreibungsverfahren im Rahmen des Europäischen Beihilferechts. Mit Vollzug des Anteilskaufvertrages Anfang August 2017 ging der Geschäftsanteil auf die HNA Airport Group GmbH über. Ich betone dies



noch einmal, weil immer wieder behauptet wird, das Land hätte zusätzliche Absicherungen verlangen müssen. Dies war nach den europarechtlichen Bestimmungen zum Beihilferecht aber gerade nicht möglich.

Bereits seit dem letzten Jahr wird über die finanzielle Entwicklung des HNA-Konzerns in den Medien ausführlich berichtet. HNA hat sich in der Vergangenheit weltweit an verschiedenen Unternehmen beteiligt und hohe Investitionen getätigt. Zu lesen war über dadurch bedingte Liquiditätsbedarfe und Umfinanzierungsmaßnahmen des HNA-Konzerns, zuletzt aber auch über die Fortschritte, die HNA offenbar in Abstimmung mit der chinesischen Regierung insoweit bereits erzielen konnte. Den Medien ist zu entnehmen, dass HNA zunehmend Unternehmensbeteiligungen und Grundstücke veräußert, um die Liquidität im Konzern sicherzustellen.

Es sind keine Anzeichen ersichtlich, dass diese Maßnahmen im HNA-Konzern Auswirkungen auf die Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn haben. Der Betrieb eines Flughafens gehört zu den Kernkompetenzen der HNA-Gruppe. Auch aus Gesprächen und Kontakten mit der HNA ergibt sich keine andere Einschätzung. Im Gegenteil. HNA zeigt ein sehr großes Interesse an der Entwicklung des Flughafens Hahn.

Das gilt auch für das Land Rheinland-Pfalz. Aus diesem Grund wird der Flughafen auch nach erfolgter Privatisierung für einen Übergangszeitraum bis 2024 mit Beihilfen für den Betrieb und für neue Investitionen auf Basis der Luftverkehrsleitlinien der Europäischen Kommission unterstützt.

Betriebsbeihilfen werden in Höhe von insgesamt bis zu 25,3 Mio. € und längstens für den Zeitraum bis 2024 gewährt. Die Europäische Kommission genehmigte diese Beihilfen im Juli 2017. Der Übergangszeitraum ergibt sich aus den Luftverkehrsleitlinien. Auszahlungen erfolgen jährlich nachträglich für das Vorjahr unter Vorlage entsprechender Nachweise des entstandenen operativen Verlustes und einer entsprechenden Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers. Der Wirtschaftsprüfer muss dabei auch die Einhaltung der weiteren Vorgaben, also die Einhaltung vergaberechtlicher Bestimmungen, prüfen und bestätigen.

Sicherheitskosten in den Bereichen Brandbekämpfung und Rettungsdienst werden in Höhe von insgesamt bis zu 27 Mio. € (3 Mio. € p. a.) und längstens für den Zeitraum bis



2025 gewährt. Auszahlungen erfolgen auch insoweit jährlich nachträglich für das Vorjahr unter Vorlage entsprechender Nachweise der tatsächlichen Ausgaben und einer entsprechenden Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers. Auch insoweit muss der Wirtschaftsprüfer auch die Einhaltung der weiteren Vorgaben zur Einhaltung vergaberechtlicher Bestimmungen prüfen und bestätigen.

Investitionsbeihilfen werden in Höhe von bis zu 22,6 Mio. € bis 2024 gewährt. Die Luftverkehrsleitlinien legen die Voraussetzungen fest und sehen für einen Flughafen in der Größe des Flughafens Frankfurt-Hahn eine Förderquote von höchstens 50 % vor. Mindestens die Hälfte hat die FFHG selber zu investieren. Die FFHG hat Mitte September 2018 die ersten drei Investitionsbeihilfeanträge gestellt. Die Investitionsvorhaben betreffen die Flughafeninfrastruktur, insbesondere das Rollwegesystem. Die Größenordnung der Investitionen wird danach rund 9 Mio. € betragen. Die FFHG erarbeitet derzeit die entsprechenden Detailplanungen. Erst mit Vorlage der Detailplanungen können die Anträge abschließend geprüft und mit entsprechenden Vorgaben für den Verwendungsnachweis beschieden werden.

Die weitere Entwicklung des Flughafens Hahn wird maßgeblich durch die Entwicklung des Marktumfeldes und durch das Verhalten der Marktteilnehmer bestimmt. Die Möglichkeiten, die das Europäische Beihilfenrecht für die Unterstützung von Flughäfen zulässt, nutzen wir. Hinsichtlich der Entwicklung der Region insgesamt kommt auch mittlerweile dem Ausbau der B50 und dem Hochmoselübergang eine größere Bedeutung zu als früher. Dies zeigt sich in der erfreulichen Entwicklung der Gewerbeansiedlungen entlang der B50.



Beantwortung der Fragen im Ausschuss (stand Jan. 2019)

Zu der Frage nach Art und Umfang der Unterstützung des Landes für die EGH-Entwicklungsgesellschaft Hahn mbH (EGH) wird auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage 17/7665 (Drs. 17/7789) verwiesen. Die darin bereits enthaltenen Angaben sind um eine zwischenzeitlich erfolgte Zahlung in Höhe von 480.000 Euro für das laufende Jahr zu vervollständigen.

Zu der Frage nach offenbarungspflichtigen Gesprächen mit HNA kann ausgeführt werden, dass es mit Vertretern der FFHG und der HNA-Gruppe regelmäßig Kontakte und Gespräche gab. Nicht nur während des Privatisierungsverfahrens bis zur Übertragung der Anteile an der FFHG im August 2017, sondern insbesondere für den Zeitraum nach einer erfolgten Privatisierung gibt es naturgemäß Abstimmungsbedarf. Es geht dabei beispielsweise um die Klärung von Sachverhalten und die Unterstützung bei noch laufenden Verfahren, wie etwa bei Verfahren vor den Europäischen Gerichten zu den Beschlüssen der Europäischen Kommission, sowie um die Umstrukturierung von Geschäftsbeziehungen zur vollständigen Umsetzung der Privatisierung, wie der entsprechenden notwendigen Anpassungen von Geschäftsprozessen mit der FFHG.

Darüber hinaus gab es solche Kontakte auch wegen der Betriebs- und Investitionsbeihilfen sowie der Zuwendungen für Sicherheitskosten an die FFHG, die im Rahmen des Privatisierungsverfahrens für einen Übergangszeitraum zugesagt worden sind. Entsprechende Gespräche sind zwischen Fördermittelgeber und Fördermittelnnehmer bei finanziell umfangreichen Förderungen üblich. Erforderlich ist dies nicht zuletzt für die entsprechende Haushaltsplanung und Mittelbewirtschaftung.

Auch wegen der Bedeutung des Flughafens für die ganze Region hat die Landesregierung naturgemäß ein Interesse an der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens. Über den aktuellen Kenntnisstand der Landesregierung zur wirtschaftlichen Entwicklung am Flughafen und zu den Beihilfen wurde mehrfach in den Ausschüssen des Landtages berichtet.