



RECHNUNGSHOF
RHEINLAND-PFALZ

Gutachtliche Äußerung
gemäß
§ 88 Abs. 3 Landeshaushaltsordnung
zum Verkaufsprozess
der Anteile des Landes
an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Az.: 4-P-4750-32-14/2016
Speyer, 4. April 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	1
1.1	Prüfungsersuchen des Landtags	1
1.2	Gegenstand und Gang der Untersuchung sowie vorgelegte Unterlagen	1
1.3	Frühere Empfehlungen des Rechnungshofs	3
2	Wesentliches Ergebnis der Gutachtlichen Äußerung	5
3	Rahmenbedingungen des Verkaufs der Landesanteile an der FFHG	9
3.1	Wesentliche Geschäftsdaten der FFHG	9
3.2	Bisherige Unterstützung durch die Gesellschafter	10
3.3	Ergebnis einer Markterkundung	11
3.4	Luftverkehrsleitlinien der EU-Kommission	12
3.5	Ziele des Landes	12
4	Chronologie des Verkaufsverfahrens	14
4.1	Struktur des Verkaufsprozesses	14
4.2	Einholung indikativer Angebote und Auswahlentscheidung des Landes	15
4.3	Einholung verbindlicher Angebote und Auswahlentscheidung des Landes	16
4.4	Verhandlungen mit dem Bieter SYT	17
4.5	Beschluss des Ministerrats vom 30. Mai 2016	19
4.6	Scheitern des Verkaufs an SYT	21
5	Bieter SYT	22
5.1	Kontaktaufnahme durch Herrn M	22
5.2	Name der Gesellschaft	23
5.3	Gegenstand von SYT	24
5.4	Stammkapital	25
5.5	Wechselnde Gesellschafter von SYT	26
5.5.1	Vorbemerkung	26
5.5.2	Geplante und tatsächliche Gesellschafter von SYT	26
5.6	Würdigung	28
6	Businesspläne einschließlich Investitionsplanungen.....	30
6.1	Überblick über die Businesspläne	30
6.2	Geplante Ansiedlung von Fluggesellschaften	31
6.2.1	Angaben von SYT	31
6.2.2	Feststellungen des Rechnungshofs	33
6.3	Benannte Kontakte	35

6.3.1	Angaben von SYT.....	35
6.3.2	Feststellungen des Rechnungshofs	36
6.4	Investitionsplanungen	37
6.4.1	Angaben von SYT.....	37
6.4.2	Feststellungen des Rechnungshofs	37
6.5	Anmerkungen des FM	39
6.6	Würdigung der Businesspläne.....	40
7	Finanzierung des Kaufpreises und der Investitionen	41
7.1	Finanzierungsideen von SYT	41
7.2	Würdigung	44
8	Prüfung der Integrität des Bieters	48
8.1	Integrity Due Diligence-Prüfungen.....	48
8.1.1	Allgemeines	48
8.1.2	Beauftragung der Beratungsgesellschaft zur Durchführung einer IDD	49
8.1.3	Ergebnis der Know Your Third Party Reports	51
8.2	Legal Opinions.....	58
8.2.1	Legal Opinion vom 17. März 2016.....	58
8.2.2	Legal Opinion vom 27. Mai 2016.....	59
8.3	Weitere Prüfungsmaßnahmen.....	59
8.3.1	Prüfungsmaßnahmen vor Vertragsunterzeichnung.....	59
8.3.2	Prüfungsmaßnahmen nach Vertragsunterzeichnung.....	60
8.4	Würdigung	62
8.4.1	Eingeschränkter Auftrag zur Prüfung der Integrität von SYT	62
8.4.2	Unzulängliche Bonitätsprüfung	63
8.4.3	Mangelnde Aussagekraft der Legal Opinions	65
8.4.4	Unzureichende Überprüfung der IDD durch das Land	66
9	EU-Beihilferechtliche Handlungsoptionen.....	69
9.1	Beihilfefreie Ausschreibung	69
9.1.1	Ermittlung des Marktpreises	70
9.1.2	Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens	71
9.1.3	(Un-)Zulässigkeit weiterer Kriterien: Unternehmenskonzept, Investitionsbereitschaft, Businessplan, Weiterbetrieb Flughafen	73
9.1.4	Gebot der Trennung zwischen Staat als Verkäufer und Staat als Hoheitsträger	74
9.2	Handlungsoptionen jenseits einer beihilfefreien Ausschreibung	75
9.2.1	Notifizierung.....	75
9.2.2	Fortführung in Eigenregie	76
9.2.3	Liquidation	76
9.3	Feststellungen des Rechnungshofs	77
9.4	Würdigung	79

10	Organisation und Dokumentation des Verkaufsverfahrens	81
10.1	Organisation im Innenministerium und in der Staatskanzlei	81
10.2	Dokumentation im Innenministerium	81
10.3	Würdigung	82
11	Beauftragung der Beratungsgesellschaft und Verantwortung des Landes.....	85
11.1	Vertrag zur Transaktionsberatung vom 24. September 2012	85
11.2	Rechtsberatung zum EU-Beihilferecht, Mandats- und Haftungsvereinbarung vom 29. Januar/22. Februar 2013	86
11.3	Unterschiedliches Verständnis des Auftrags der Beratungsgesellschaft	86
11.4	Würdigung	89
12	Aufbereitung und Darstellung der Entscheidungsgrundlagen für den Ministerrat.....	93
12.1	Überblick über den Inhalt der Vorlage	93
12.2	Aussagen zur Überprüfung des Bieters	94
12.3	Vorbehalte des Wirtschaftsministeriums	95
12.4	Würdigung	95

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Prüfungsersuchen
- Anlage 2: Chronologie des Verkaufsprozesses der Landesanteile an der FFHG
- Anlage 3: Geschäftsdaten der FFHG
- Anlage 4: Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016
- Anlage 5: Businessplan von SYT vom 31. Mai 2016, deutsche Fassung, Seiten 1 bis 38
- Anlage 6: Gutachten Freshfields Bruckhaus Deringer LLP
- Anlage 7: Legal Opinion vom 27. Mai 2016
- Anlage 8: Urteil EuGH (C-39/14) vom 16. Juli 2015, Verkauf von Grundstücken der Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG)
- Anlage 9: Beschluss EU-Kommission SA. 40625 (2015/N) vom 28. Mai 2015, Veräußerung der Vermögenswerte der Flughafen Zweibrücken GmbH an die Triwo AG

Abkürzungsverzeichnis

AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
BCISS	Business Credit Information Search System of Enterprises in China
BGH	Bundesgerichtshof
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BVVG	Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Union
EU-Kommission	Europäische Kommission
FFHG	Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
FM	Ministerium der Finanzen
Fraport	Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
Freshfields	Freshfields Bruckhaus Deringer LLP
GD	Generaldirektion
GGO	Gemeinsame Geschäftsordnung für die Landesregierung sowie für die Staatskanzlei und die Ministerien vom 12. November 2014
Hensun	Shanghai Hensun Credit Management Co., Ltd.
HHN	Flughafen Frankfurt-Hahn
HSBC	The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Ltd., Hongkong
HuFA	Haushalts- und Finanzausschuss
IDD	Integrity Due Diligence
Innenministerium	Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur, ab der 17. Plenarperiode Ministerium des Innern und für Sport
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
LHO	Landeshaushaltsordnung Rheinland-Pfalz
Luftverkehrs- leitlinien	Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften
LV	Landesvertretung Rheinland-Pfalz
RSBK	Rudolf Scharping Strategie Beratung Kommunikation AG
SAIC	State Administration for Industry and Commerce
SYT	Shanghai Yiqian Trading Company, Ltd.
Wirtschafts- ministerium	Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung, ab der 17. Plenarperiode Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Yangtze	Yangtze River Express Airlines Company, Ltd.

1 Vorbemerkungen

1.1 Prüfungsersuchen des Landtags

Der Landtag hat den Rechnungshof in seiner Sitzung am 14. Juli 2016 ersucht, sich gemäß § 88 Abs. 3 Landeshaushaltsordnung Rheinland-Pfalz (LHO) „gutachtlich zum Verkaufsprozess zum Flughafen Hahn zu äußern“. Dabei soll er den gescheiterten Veräußerungsprozess an die Shanghai Yiqian Trading Company, Ltd. (SYT) insbesondere dahingehend prüfen, ob die vom Rechnungshof formulierten Hinweise für die Auswahl von und den Umgang mit Geschäftspartnern eingehalten wurden.

Der Präsident des Landtags hat den Rechnungshof mit Schreiben vom 14. Juli 2016, das am 21. Juli 2016 beim Rechnungshof einging, über den Beschluss des Landtags unterrichtet¹.

1.2 Gegenstand und Gang der Untersuchung sowie vorgelegte Unterlagen

Das Gutachten befasst sich im Wesentlichen mit der Frage, ob bei der Auswahl des Käufers SYT Sorgfaltspflichten verletzt wurden. Außerdem hat der Rechnungshof untersucht, ob der von SYT als Meistbietendem gebotene Kaufpreis aus EU-beihilferechtlicher Sicht das zwingende Entscheidungskriterium war. Nicht Gegenstand des Gutachtens sind Einzelheiten der Verhandlungen zum Anteilskaufvertrag und die Vorgänge um die Veräußerung von Grundstücken an SYT. Gleiches gilt für die Frage, ob der von SYT gebotene Kaufpreis den vollen Wert der Anteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG) i. S. d. § 63 Abs. 3 LHO dargestellt hätte. Eine ausführliche Chronologie des Verkaufsvorgangs ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Rechnungshof hat Erhebungen bei den betroffenen Ministerien, der Staatskanzlei und bei der FFHG durchgeführt. Dabei hat er überwiegend Vorgänge von Mitte 2013 bis zur Anfechtung des Anteilskaufvertrags am 8. Juli 2016 geprüft. In Einzelfällen ist er auch auf Sachverhalte nach diesem Stichtag eingegangen.

Die vom Rechnungshof angeforderten Unterlagen betreffen den Schriftverkehr zwischen den Ministerien einschließlich der Staatskanzlei, zwischen den Ministerien und der beratenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der mit dieser verbundenen beratenden Rechtsanwalts-gesellschaft (im Folgenden als Beratungsgesellschaft bezeichnet²), zwischen den Ministerien/Beratungsgesellschaft und der Europäischen Kommission (EU-Kommission), ferner interne Vermerke einschließlich Unterrichtungen der

¹ Beschluss des Landtags vom 14. Juli 2016 und Drucksache 17/446 vom 13. Juli 2016 (siehe Anlage 1).

² Bei der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft handelt es sich um eines der großen weltweit tätigen Unternehmen der Branche. In ihrer Stellungnahme zu dem Entwurf dieser Gutachtlichen Äußerung vom 10. März 2017 bat sie um die Anonymisierung ihres Namens, da eine Bewertung oder Würdigung ihrer Tätigkeit nicht Gegenstand der Begutachtung sei, diese sie in ihren schützenswerten Rechten beeinträchtige und daher grundsätzlich zu unterbleiben habe. Der Rechnungshof hat den Namen anonymisiert, sich im Übrigen an der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte orientiert. Eine Vielzahl von Schriftstücken, die dem Rechnungshof vorlagen, ist von einem Vertreter der beratenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und der beratenden Rechtsanwalts-gesellschaft gemeinsam unterzeichnet. Der Rechnungshof unterscheidet in dieser Gutachtlichen Äußerung daher nur dann zwischen den verschiedenen Beratungs-gesellschaften, wenn er dies für relevant hält.

jeweiligen Hausleitung, Protokolle über Besprechungen – auch mit der EU-Kommission – sowie die Beauftragung von Gutachtern. Der Rechnungshof hat die zu prüfenden Stellen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass zu den Unterlagen nach § 95 Abs. 3 LHO elektronisch gespeicherte Daten, z. B. der E-Mail-Verkehr, gehören. Zudem hat er das Innenministerium (Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur, ab der 17. Plenarperiode Ministerium des Innern und für Sport, im Folgenden jeweils als Innenministerium bezeichnet) gebeten, eine Vollständigkeitserklärung abzugeben.

Die Landesregierung hat dem Rechnungshof 467 Akten und Ordner vorgelegt. Dabei handelte es sich um Unterlagen der Staatskanzlei einschließlich der Landesvertretung Rheinland-Pfalz (LV) in Brüssel, des Ministeriums der Finanzen (FM), des Innenministeriums, des Wirtschaftsministeriums (Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung, ab der 17. Plenarperiode Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, im Folgenden jeweils als Wirtschaftsministerium bezeichnet) sowie der FFHG.

Das Innenministerium gewährte dem Rechnungshof keinen Zugang zu seinem elektronischen Schriftverkehr. Nach seinen Angaben werden Daten oder E-Mails nicht in eigenen Ordnern gespeichert. Es sei ihm nicht möglich, E-Mails elektronisch zu archivieren. Die zu führende Akte sei die Papierakte. Die vorgangsbezogene Ablage des relevanten E-Mail-Verkehrs in Papierform gewährleiste, dass der Stand und die Entwicklung der Bearbeitung eines Geschäftsvorfalles jederzeit aus der Akte nachzuvollziehen seien. Mit Schreiben vom 9. November 2016 hat das Innenministerium bestätigt, seine Akten zu dem Verkaufsverfahren vollumfänglich dem Rechnungshof vorgelegt zu haben.

Mit Zustimmung des Innenministeriums hat die Beratungsgesellschaft dem Rechnungshof ihren E-Mail-Verkehr mit und von Externen (3.880 Dateien) sowie eine sogenannte Verfahrensakte (13 Aktenordner) vorgelegt. Ihren internen (E-Mail-)Schriftverkehr, auch den mit der Abteilung Forensic der beratenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, hat die Beratungsgesellschaft dem Rechnungshof nicht zugänglich gemacht.

Der Rechnungshof hat die Rechtsanwaltskanzlei Freshfields Bruckhaus Deringer LLP (Freshfields) beauftragt, ein Gutachten zu den Anforderungen an eine professionelle Integrity Due Diligence (IDD³) in China zu erstellen. Dessen Ergebnisse (siehe Anlage 6) hat der Rechnungshof in seiner Gutachtlichen Äußerung übernommen.

Der Entwurf der Gutachtlichen Äußerung wurde den geprüften Stellen am 10. Februar 2017 zugesandt. Eine schriftliche Stellungnahme der Landesregierung einschließlich eines Rechtsgutachtens zu Tz. 9 erhielt der Rechnungshof am 21. März 2017. Die Schlussbesprechung mit Vertretern des Innenministeriums, des FM und der Staatskanzlei fand am 29. März 2017 statt.

³ Auch Reputational Due Diligence, Compliance Due Diligence, Third Party Due Diligence oder Know Your Counterparty Due Diligence genannt. Hierzu ausführlich Tz. 8.1.

1.3 Frühere Empfehlungen des Rechnungshofs

Der Rechnungshof hat sich im Zusammenhang mit der Beteiligung des Landes an der Nürburgring GmbH mehrfach zu der Auswahl und dem Umgang mit Geschäftspartnern in Prüfungsmittelungen oder Gutachten geäußert. Im Wesentlichen betraf dies die Betätigung des Landes bei der Nürburgring GmbH und deren Beteiligungsgesellschaften im Zeitraum 2000 bis 2005⁴, die Gutachtliche Äußerung zur Finanzierung des Projekts „Nürburgring 2009“ Teil I⁵ und II⁶, die Prüfung der Betätigung des Landes bei der Cash Settlement & Ticketing GmbH⁷ sowie die Gutachtliche Äußerung zum „Zukunftskonzept Nürburgring“⁸. Diese Prüfungen waren überwiegend Gegenstand des parlamentarischen Entlastungsverfahrens.

Der Rechnungshof hatte, zum Teil mehrfach, folgende wesentliche Forderungen erhoben, die als allgemeine Grundsätze des kaufmännischen Geschäftsverkehrs sinngemäß auch für die Auswahl eines Käufers von Landesanteilen an einer Gesellschaft gelten:

- Das Land hat in den Gesellschaftsgremien dafür Sorge zu tragen, dass Mitgesellschafter insbesondere im Hinblick auf deren Finanzkraft und Geschäftserfahrung mit der gebotenen Sorgfalt ausgewählt werden⁹.
- Das Land hat vor der Gründung von Beteiligungsunternehmen die Leistungsfähigkeit und die Kompetenzen von Mitgesellschaftern sorgfältig zu prüfen und die Prüfungsergebnisse zu dokumentieren; Businesspläne sollten auf der Grundlage möglichst realistischer Erträge und Aufwendungen überarbeitet werden¹⁰.
- Das Land hat bei der Auswahl von Geschäftspartnern die gebotene Sorgfalt walten zu lassen¹¹.

⁴ Prüfungsmittelungen vom 29. September 2006, Az.: 4-P-32-2/2000-2005.

⁵ Äußerung vom 15. Juni 2010, Az.: 4-P-4450-32-10/2009, und Drucksache 15/4741 vom 23. Juni 2010.

⁶ Vertrauliche Äußerung vom 15. Juni 2010, Az.: 4-P-4450-32-10/2009.

⁷ Prüfungsmittelungen vom 26. Januar 2011, Az.: 4-P-4450.18-32-2/2009.

⁸ Drucksache 16/3960 vom 17. September 2014.

⁹ Jahresbericht 2007/2008, Drucksache 15/1900 vom 11. Februar 2008, Nr. 15, Seiten 93 f. und Drucksache 15/2552 vom 21. August 2008. Die Feststellungen wurden vom Landtag einstimmig zur Kenntnis genommen (Plenarprotokoll 15/51 vom 29. August 2008, Seite 3127).

¹⁰ Jahresbericht 2011 Teil II, Drucksache 15/5515 vom 12. April 2011, Nr. 21, Seite 21 sowie Drucksachen 16/75 vom 29. Juni 2011 und 16/352 vom 20. September 2011. Die Feststellungen und Forderungen wurden vom Landtag mehrheitlich angenommen (Plenarprotokoll 16/12 vom 20. Oktober 2011, Seite 659).

¹¹ Gutachtliche Äußerung zum „Zukunftskonzept Nürburgring“, Drucksache 16/3960 vom 17. September 2014, Seite 10.

Die Forderungen erfolgten vor dem Hintergrund, dass

- bei der Auswahl von möglichen Finanziers die notwendige Sorgfalt unterblieben war,
- Erkenntnisse im Zusammenhang mit einer Know Your Customer-Prüfung, die es geboten hätten, den Finanziers mit größter Vorsicht zu begegnen, ohne Folgen geblieben waren,
- Angaben zu Investoren schon früh Ungereimtheiten aufgewiesen hatten, aber unbeachtet geblieben waren,
- kritischen internen Hinweisen im zuständigen Ministerium nicht nachgegangen worden war,
- Referenzen nicht überprüft worden waren und
- Bankauszüge als Eigenkapitalnachweis akzeptiert worden waren, obwohl sie hierfür grundsätzlich nicht geeignet sind¹².

¹² Gutachtliche Äußerung zur Finanzierung des Projekts Nürburgring 2009 Teil I, Drucksache 15/4741 vom 23. Juni 2010, Seiten 3 und 57 f.

2 Wesentliches Ergebnis der Gutachtlichen Äußerung

- (Tz. 3)** In den Flughafen Frankfurt-Hahn wurden seit Beginn der zivilen Nutzung (1993) bis 2016 mit dem Ziel der Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur und der Infrastruktur über 543 Mio. € investiert. Davon trug das Land 336 Mio. €. In einem dem Verkaufsprozess vorgeschalteten Interessenbekundungsverfahren kam die vom Land beauftragte Beratungsgesellschaft 2013 zu dem Ergebnis, es erscheine unwahrscheinlich, dass ein Interessent den Flughafen vollständig, inklusive aller Chancen und Risiken sowie der Infrastruktur, übernehme. Trotz bilanzieller Neuordnung der FFHG in den Jahren 2014 und 2015 sieht deren Wirtschaftsplan 2017 einen Fehlbetrag von 19 Mio. € vor. Während bundesweit das Passagier- und Frachtaufkommen von 2010 bis 2016 um 17 % und 11 % anstieg, sank es beim Flughafen Frankfurt-Hahn um 25 % und 68 %.
- (Tz. 5)** Bei der Teilnahme von SYT am Bieterverfahren zur Veräußerung der Anteile an der FFHG bestanden von Anfang an Auffälligkeiten, die eine intensivere Überprüfung dieses Bieters geboten hätten. Weder die Gesellschaft noch deren Vertreter verfügten über Erfahrungen mit dem Betreiben von Flughäfen. Für eine Gesellschaft, die eine grenzüberschreitende Transaktion mit Erwerb, Betrieb und Weiterentwicklung eines Flughafens plante, wies SYT ein äußerst geringes eingezahltes Stammkapital (14.000 €) aus. Während des Verkaufsprozesses wechselten die Gesellschafter von SYT mehrfach. Bis zuletzt blieb unklar, wer die Gesellschafter und ob diese auch wirtschaftliche Eigentümer von SYT waren.
- (Tz. 6)** Die Businesspläne, die angegebenen Kontakte sowie die Investitionsplanungen waren schon bei cursorischer Prüfung weder realistisch noch nachvollziehbar. Zugrunde liegende Annahmen und Angaben waren nicht oder nicht hinreichend belegt. Auf die Problematik der eingeschränkten Luftverkehrsrechte von und nach China ging SYT trotz Rückfragen nicht ein. Das Innenministerium hatte sich kein fundiertes eigenes Urteil über die Expertise von SYT und die Qualität der vorgelegten Unterlagen als Grundlage für die Entscheidung über den Verkauf gebildet, obwohl das FM wiederholt auf von Anfang an erkennbare Ungereimtheiten hingewiesen hatte.
- (Tz. 7)** Die Angaben von SYT zur Finanzierung des Erwerbs der Anteile und der geplanten Investitionen wechselten mehrfach. Die von SYT eingereichten Kopien und Fotos von Finanzierungsnachweisen überprüfte die Beratungsgesellschaft weder auf ihre Echtheit noch auf ihre Plausibilität. Schon die Vorlage einer „Bankgarantie“ über 200 Mrd. US-\$ hätte hierzu Anlass bieten müssen, da weltweit keine Einzelperson bekannt ist, die ein derart hohes Vermögen besitzt. Vorgelegte Bankauszüge waren zum Nachweis der Bonität ungeeignet. Zudem waren sie nicht aktuell und erwiesen sich als Fälschungen. Das Innenministerium bestand nicht auf einer Finanzierungsbestätigung durch ein Kreditinstitut. Weitere Erkundigungen über die Finanziere veranlasste es nicht.
- (Tz. 8)** Im Hinblick auf die Bedeutung der Transaktion und die spezifischen Risiken bei Geschäften mit chinesischen Vertragspartnern war das Mandat der Beratungsgesellschaft zur Prüfung des Bieters SYT, dessen Ausführung und die Auftragsüberwachung durch das Innenministerium unzureichend. Es gab – einer Empfehlung der Berater entsprechend – lediglich „Nachforschungen in beschränktem Umfang“ in Auftrag. Die im

Rahmen dieser IDD-Prüfung von der Beratungsgesellschaft vorgenommenen Prüfungen insbesondere der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von SYT waren unzureichend. Das Innenministerium prüfte die Ergebnisse der Beratungsgesellschaft nicht in eigener Verantwortung, obwohl dies geboten gewesen wäre. Bereits bei einer Plausibilitätsprüfung hätten ihm die Mängel der IDD auffallen müssen. Ob, wie von ihm vorgetragen, vor der Beschlussfassung der Landesregierung am 30. Mai 2016 das endgültige Ergebnis der IDD vorlag, ließ sich im Rahmen der Prüfung des Rechnungshofs nicht klären.

- (Tz. 9)** Bei der gewählten beihilfefreien bedingungslosen Ausschreibung bestand kein EU-rechtlicher Zwang, an SYT als Meistbietenden zu verkaufen. Der höchste Kaufpreis entspricht nicht stets dem – allein entscheidenden – Marktpreis. Ein offensichtlich unglaubwürdiges Angebot muss der Verkäufer nicht berücksichtigen. Unternehmenskonzepte und Geschäftspläne dürfen zwar grundsätzlich nicht als formale Kriterien zur Angebotswertung vorgesehen werden. Das Land hätte aber die ihm zulässigerweise vorgelegten Unterlagen dafür nutzen können, sich einen Eindruck von der Seriosität von SYT zu verschaffen. Das Land hätte im Übrigen das Kriterium der Transaktionssicherheit von Beginn an in die Ausschreibung aufnehmen können. Es ist nicht erkennbar, dass das Land weitere beihilferechtlich zulässige Handlungsoptionen wie die Notifizierung des Privatisierungsvorhabens als Beihilfe, die Fortführung des Flughafens in Eigenregie oder eine etwaige Liquidation einer umfassenden Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen und ernsthaft in Betracht gezogen hätte. Entsprechende Wirtschaftlichkeitsberechnungen wären haushaltsrechtlich geboten gewesen.
- (Tz. 10)** Das Verfahren zum Verkauf der Anteile an der FFHG wurde innerhalb der regulären Organisationsstruktur der Landesregierung durchgeführt. Wegen der Bedeutung des Vorgangs und seiner Komplexität wäre es zweckmäßig gewesen, zumindest ab der Verhandlungsphase ein Projektteam zu bilden. Die Dokumentation der Vertragsverhandlungen beim Innenministerium war lückenhaft.
- (Tz. 11)** Das Innenministerium unterließ es, sich vor wesentlichen Entscheidungen im Verkaufsprozess ein eigenes Bild der Professionalität, Seriosität und Bonität der Bieter zu verschaffen. Es verließ sich nur auf die Einschätzung der Beratungsgesellschaft. Auch die Unterlagen der drei Bieter, die verbindliche Angebote abgegeben hatten, sah das Innenministerium nicht selbst ein. Es wertete diese nicht aus und bewertete sie nicht. Es erhielt von der Beratungsgesellschaft lediglich Informationen im Power-Point-Format. Die Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (Luftverkehrsleitlinien¹³) der EU-Kommission hätten einer eigenen Prüfung der Seriosität des Bieters durch das Land nicht entgegengestanden.
- (Tz. 12)** Das Innenministerium stellte in seiner Vorlage an den Ministerrat vom 18. Mai 2016 die Sach- und Rechtslage im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile nicht aktuell, vollständig und differenziert dar. Die Vorlage erweckte den unzutreffenden Eindruck,

¹³ Mitteilung der Kommission, Luftverkehrsleitlinien, ABl. C 99/3 vom 4. April 2014.

der Businessplan sei geprüft, er beruhe auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten, bei SYT handele es sich um einen seriösen Geschäftspartner und der Verkauf sei nach den Vorgaben der EU-Kommission nur an SYT als Höchstbietenden möglich. Die rote und die zwei gelben Ampeln sowie den Gesamtrisikoindikator „HOCH“ aus der IDD, die zu dieser Zeit lediglich als Entwurf vorlag, erwähnte es nicht. Inwieweit die Darstellung der Sach- und Rechtslage durch mündlichen Vortrag in der Sitzung des Ministerrats oder der ihn vorbereitenden Staatssekretärskonferenz ergänzt oder geändert wurde, lässt sich den Akten nicht entnehmen.

3 Rahmenbedingungen des Verkaufs der Landesanteile an der FFHG

Der Rechnungshof geht zunächst auf die Rahmenbedingungen des Verkaufs der Landesanteile an der FFHG ein. Hierzu zählen das wirtschaftliche Umfeld der Gesellschaft, das Ergebnis einer im Auftrag des Landes vorgenommenen Markterkundung und die Vorgaben der EU-Kommission in ihren Luftverkehrsleitlinien. Zu Einzelheiten der Jahresergebnisse, der Zuwendungen des Landes und des Eigenkapitals sowie zu Angaben über die Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen und die Liquidität der FFHG verweist der Rechnungshof auf Anlage 3.

3.1 Wesentliche Geschäftsdaten der FFHG

Das Land ist seit 2009 zu 82,5 % an der FFHG beteiligt¹⁴, nachdem es die Anteile der vormaligen Mehrheitsgesellschafterin Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport) übernommen hatte.

Gegenstand der Gesellschaft ist der Betrieb eines Flughafens für Zwecke der zivilen Luftfahrt sowie die damit zusammenhängenden Nebengeschäfte.

Die wirtschaftliche Situation der FFHG war von operativen Verlusten geprägt. Sie erzielte zu keiner Zeit ein ausgeglichenes Jahresergebnis. Während ihrer Beteiligung hatte Fraport die Jahresfehlbeträge im Rahmen eines Ergebnisabführungsvertrages übernommen¹⁵.

Allein in der Zeit von 2010 bis 2016 fielen Jahresfehlbeträge von rund 115 Mio. € an. Der Wirtschaftsplan für 2017 sieht einen Fehlbetrag von 19 Mio. € vor. Als alleiniger verlusttragender Gesellschafter muss das Land somit für jeden Monat einen Fehlbetrag von voraussichtlich durchschnittlich 1,6 Mio. € hinnehmen.

Im gewerblichen Luftverkehr am Flughafen Frankfurt-Hahn sank von 2010 bis 2016 die Zahl der Passagiere (Einsteiger, Aussteiger und Transitverkehr) von 3,464 Millionen um ein Viertel auf 2,609 Millionen. Dementgegen stiegen die Verkehrszahlen aller inländischen Hauptverkehrsflughäfen¹⁶ um über 17 % an.

Während sich das Frachtaufkommen bundesweit im Vergleichszeitraum mit kleinen Schwankungen um rund 11 % erhöhte, ging es am Flughafen Frankfurt-Hahn von 2010 bis 2016 von 225.889 t auf 71.895 t (um rund 68 %) zurück. Ursächlich dafür war insbesondere der Weggang der Frachtfluggesellschaften Etihad Cargo (20.000 t/a), Air Cargo Germany (45.000 t/a) und Qatar Airways (10.000 t/a) im Jahr 2013¹⁷. Anfang

¹⁴ Die restlichen Anteile von 17,5 % hält das Land Hessen.

¹⁵ Im Rahmen der Anteilsübernahme stellte das Land Fraport von der Verpflichtung frei, den anteiligen Verlust der ersten beiden Monate des Jahres 2009 in Höhe von 5,6 Mio. € zu tragen. Eine hierfür erforderliche Haushaltsermächtigung war nicht ausgebracht, vergleiche Jahresbericht 2012, Drucksache 16/850 vom 7. Februar 2012, Nr. 19, Seite 140.

¹⁶ Zu den Hauptverkehrsflughäfen gehören alle Flughäfen mit einem Aufkommen von mehr als 150.000 Passagieren im Vorjahr (Statistisches Bundesamt, Luftverkehr auf Hauptverkehrsflughäfen, Fachserie 8 Reihe 6.1).

¹⁷ Vermerk Innenministerium vom 17. März 2015 „Flughafen Frankfurt-Hahn, Wesentliche Kennzahlen“.

2015 zog sich zudem Yangtze River Express Airlines Company, Ltd. (Yangtze) mit einem Frachtaufkommen von zuletzt 50.000 t/a vom Flughafen Frankfurt-Hahn zurück.

Nach der von der FFHG in der Sitzung des Aufsichtsrats vom 16. Oktober 2015 vorgelegten Deckungsbeitragsrechnung wären etwas mehr als 400.000 t Fracht und 2,5 Mio. Passagiere pro Jahr erforderlich, um ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen. Danach wären zur Deckung der variablen, produktfixen und bereichsfixen (nicht der unternehmensfixen) Kosten zusätzlich acht bis neun Cargo-Vollabfertigungen pro Tag notwendig.

Die Geschäftsführung der FFHG gab Anfang 2016 eine Studie über mögliche Strategien im Frachtgeschäft bei Desel Consulting¹⁸ in Auftrag. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, von der 2014 an deutschen Flughäfen umgeschlagenen Fracht von rund 4,4 Mio. t verblieben als relevanter Markt lediglich 640.000 t, um die sich der Flughafen Frankfurt-Hahn im Wettbewerb mit anderen Standorten hätte bemühen können¹⁹. Integratorfracht, also Fracht von Logistikdienstleistern, die die komplette Wertschöpfungskette vom Versender bis zum Empfänger vollständig selbst abbilden (z. B. DHL), und Belly-Fracht, also Fracht, die an Bord von Passagiermaschinen befördert wird, kämen für den Flughafen Frankfurt-Hahn nicht in Frage²⁰. Desel Consulting prognostizierte, dass der Anteil der Belly-Fracht am Gesamtaufkommen von 58 % auf 62 % in den Jahren 2013 bis 2033 steigen und der Anteil der Vollfrachter entsprechend von 42 % auf 38 % sinken werde. Bei einzelnen Verkehrsverbindungen gingen die Verfasser der Studie von jährlichen Zuwachsraten für Luftfracht zwischen Europa und Asien von 5,3 % aus.

3.2 Bisherige Unterstützung durch die Gesellschafter

Land, Landesbetriebe und Gesellschaften mit Landesbeteiligung haben nach Angaben des Innenministeriums seit der 1993 erfolgten Übergabe der US-Airbase Hahn bis zum 31. Oktober 2013 insgesamt 272,5 Mio. € für den Flughafen Frankfurt-Hahn aufgewandt²¹.

2014 und 2015 zahlte das Land im Rahmen einer bilanziellen Neuordnung²² 121,9 Mio. € in die Kapitalrücklage ein. Zudem übernahm der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz für 18 Mio. € Teile der Infrastruktur von der FFHG und gewährte

¹⁸ „Unterstützung bei der Entwicklung einer Cargo-Strategie für den Flughafen Frankfurt Hahn“, März 2016. Der Aufsichtsrat der FFHG behandelte die Studie in seiner Sitzung am 8. April 2016. Innenministerium, FM und Wirtschaftsministerium erhielten sie am 13. April 2016.

¹⁹ Seite 56: Integratorfracht (Federal Express, Lüttich; UPS, Köln; DHL, Leipzig) 1,68 Mio. t, Belly-Fracht 1,13 Mio. t, Transitfracht 0,31 Mio. t, Lufthansa Cargo AG/AeroLogic Fracht (Frankfurt) 0,67 Mio. t, Restfracht 0,64 Mio. t. Die Zahlen wurden dem Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 23. September 2016 erneut präsentiert.

²⁰ Niederschrift zur Sitzung des Aufsichtsrats der FFHG am 8. April 2016, Seite 4.

²¹ Antwort Innenministerium vom 3. Dezember 2013 auf die Große Anfrage „Zukunft des Flughafens Frankfurt-Hahn“, Drucksache 16/3032. Es machte darauf aufmerksam, dass diese Angaben mit Unsicherheiten und Ungenauigkeiten verbunden seien.

²² Verkauf des nicht für den Flughafenbetrieb notwendigen Immobilienvermögens der FFHG an das Land und Entlastung der FFHG von Tilgungs- und Zinslasten.

Zuschüsse zu den Kosten der Flugleitung in Höhe von 0,3 Mio. €. Die Zuwendungen des Landes für Investitionen, hoheitliche Aufgaben, Verlustübernahmen und im Zusammenhang mit einer Betriebsprüfung betragen ab dem 1. November 2013 zusammen 18,9 Mio. €. Ende 2016 gewährte es der FFHG ein Darlehen von 1,3 Mio. €. Insgesamt lagen die Aufwendungen bis Ende 2016 bei 160,4 Mio. €²³. Zudem erfolgten Wertberichtigungen auf das Anlagevermögen.

In der Summe wandte das Land einschließlich der Landesbetriebe und Beteiligungsgesellschaften seit 1993 Mittel von rund 336 Mio. € für den Flughafen Frankfurt-Hahn mit dem Ziel der Infrastruktur- und Regionalförderung auf²⁴. Zusammen mit den Leistungen der Mitgesellschafter von rund 207 Mio. €²⁵ wurden für den Standort Frankfurt-Hahn 543 Mio. € aufgebracht.

3.3 Ergebnis einer Markterkundung

Da die Landesregierung nicht erwartete, bei einer Weiterführung des Flughafenbetriebs in öffentlicher Eigenregie das Marktpotential des Flughafens heben zu können, bereitete sie ab 2012 ein Privatisierungsverfahren vor.

Am 3. Dezember 2012 begann die beratende Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Auftrag des Landes mit einer Markterkundung²⁶. Interessenten erhielten einen zweiseitigen Teaser mit den wichtigsten Informationen zum Flughafen Frankfurt-Hahn, ein Info Pack mit der Ausgangslage und den Potentialen des Flughafens sowie einen Fragenkatalog. Insgesamt sprach die Beratungsgesellschaft 74 Interessenten an (28 Flughafengesellschaften, 14 Fluggesellschaften, elf Finanzinvestoren, zehn Logistiker, vier Immobilienentwickler und sieben Berater/Sonstige).

Ein Kernergebnis des Abschlussberichts vom 14. März 2013 war, dass der Markt den Flughafen strategisch insgesamt positiv einschätze, ihn durchaus als relevanten Wettbewerber, besonders im Frachtsegment, wahrnehme und die hohen Entwicklungsmöglichkeiten im Cargo- und Non-Aviation-Bereich positiv bewerte²⁷. Ein weiteres Kernergebnis war,

²³ Der Ende 2016 vom Aufsichtsrat der FFHG genehmigte Verkauf der Wärmeversorgungsnetze und des Grundstücks Heizzentrale für 0,6 Mio. € an den Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung Rheinland-Pfalz wurde 2016 nicht mehr umgesetzt.

²⁴ Der Betrag weicht von der Summe aus 272,5 Mio. € und 160,4 Mio. € ab, da im erstgenannten Betrag Darlehen in Höhe von 96,8 Mio. € enthalten waren, die das Land im Rahmen der bilanziellen Neuordnung übernommen hatte. Zur Vermeidung einer Doppelerfassung hat der Rechnungshof diese Darlehen nicht eingerechnet.

²⁵ Fraport: Verlustausgleich 1998 bis 2008 insgesamt 158,6 Mio. €; Stammkapitalerhöhung 2002 von 19,8 Mio. € und 2005 von 8,3 Mio. €; Hessen: Stammkapitalerhöhung 2005 von 8,8 Mio. €; Einzahlung in die Kapitalrücklage 2005 von 11,3 Mio. €.

²⁶ Damit entsprach das Innenministerium der Empfehlung des Rechnungshofs, im Vorfeld der Beteiligung Privater ein formalisiertes Verfahren zur Markterkundung durchzuführen (Interessenbekundung). Vergleiche Drucksache 15/4741 vom 23. Juni 2010, Seiten 84 ff.

²⁷ Der Innenausschuss besprach das Ergebnis in seiner Sitzung am gleichen Tag. Der Innenminister stellte den Mitgliedern des Innen- und des Wirtschaftsausschusses den Bericht mit der Vorlage 16/2354 vom 18. März 2013 vertraulich zur Verfügung.

„dass von den Interessenten erhebliche wirtschaftliche Risiken am Hahn gesehen werden (bspw. Abhängigkeit Ryanair, Kapazitätserweiterung Frankfurt/Main, Entwicklung der Gesellschaft in der jüngsten Vergangenheit, Beihilfungsverfahren etc.).

Vor diesem Hintergrund erscheint es unwahrscheinlich, dass ein Interessent den Flughafen vollständig, inkl. aller Chancen und Risiken sowie der Infrastruktur, übernimmt“ (Hervorhebung durch den Rechnungshof)²⁸.

Trotz der unter Tz. 3.2 geschilderten Maßnahmen des Landes zur bilanziellen Neuordnung der FFHG und der Positiventscheidungen der EU-Kommission über die Beihilfen zugunsten der FFHG²⁹ bestehen die genannten Risiken überwiegend weiter. Dementsprechend sieht die Planung der FFHG nach wie vor hohe Verluste vor (siehe Tz. 3.1).

3.4 Luftverkehrsleitlinien der EU-Kommission

Am 4. April 2014 veröffentlichte die EU-Kommission neue Luftverkehrsleitlinien. Danach kann die öffentliche Hand einer Flughafengesellschaft bis 2024 Betriebsbeihilfen in Höhe von maximal 50 % des anfänglichen Defizits gewähren. Voraussetzung hierfür ist ein plausibler, der EU-Kommission im Rahmen eines Notifizierungsverfahrens vorzulegender Wirtschaftsplan, der am Ende dieses Übergangszeitraums die volle Deckung der Betriebskosten ausweist³⁰. Investitionen können für einen Flughafen mit dem Passagieraufkommen des Flughafens Frankfurt-Hahn vom Mitgliedstaat mit bis zu 50 % bezuschusst werden³¹.

3.5 Ziele des Landes

Angesichts der defizitären Lage der FFHG und des Ergebnisses der Markterkundung war es Ziel des Landes, einen Käufer für seine Anteile zu finden, der den Geschäftsbetrieb aufrecht erhalten und ab dem Jahr 2025 ohne staatliche Beihilfen auskommen sollte. Dieses Anliegen spiegelte sich nicht nur in der Ausschreibung wider, sondern wurde von der Landesregierung auch während des gesamten Verkaufsprozesses betont:

- Die Landesregierung sei davon überzeugt, dass durch eine Ausschreibung dem Flughafen Hahn neue Impulse und Geschäftsideen von Interessenten zugutekommen könnten³².

²⁸ Kernergebnis 2, Abschlussbericht Seite 5.

²⁹ Die Entscheidungen sind noch nicht bestandskräftig. Dass daher negative Folgen für den Fortgang des Verkaufsverfahrens und die Vertragsverhandlungen mit den Bietern nicht auszuschließen waren, legte das Innenministerium in der Vorlage vom 8. Januar für die Sitzung des Ministerrats am 12. Januar 2016 dar.

³⁰ Luftverkehrsleitlinien, a. a. O., Abschnitt 5.1.2, Rn 113, 126, 128 und 129.

³¹ Luftverkehrsleitlinien, a. a. O., Abschnitt 5.1.1, Rn 101.

³² Innenminister, Niederschrift zur Sitzung des Innenausschusses am 13. November 2014, Seite 31.

- Mit dem Verkauf an einen privaten Investor werde erwartet, infolge eigener Marktkenntnisse oder Geschäftsmodelle vorhandene Überkapazitäten am Hahn besser zu nutzen und das Land dauerhaft von Risiken des Betriebs zu entlasten³³.
- Die Angebote der drei Bieter, mit denen verhandelt werde, würden die Fortführung der Gesellschaft als Flughafen sowohl im Fracht- als auch Passagierbereich sowie deren Weiterentwicklung vorsehen. Neben dem Kerngeschäft gehe es auch um die Erschließung neuer, vornehmlich flugaffiner, Geschäftsfelder³⁴.
- Das Entscheidende sei, dass der Flughafen in eine gute Zukunft geführt werde. Das bedeute die Vorlage eines optimalen Konzepts und die Gewährleistung, dass nicht nur der aktuelle Stand weiterhin Bestand haben, sondern dort ein weitergehendes Geschäft positioniert, das heiße, der Flughafen besser ausgelastet werde und weitergehende Arbeitschancen biete³⁵.
- Das Engagement eines privaten Investors in der FFHG biete großes Potential für die positive Weiterentwicklung des Flughafenstandorts³⁶.
- Infolge der Marktkenntnisse und Geschäftsmodelle des Investors könnten vorhandene Kapazitäten am Flughafen Frankfurt-Hahn besser genutzt werden³⁷.
- Das vom Käufer vorgelegte und erläuterte Geschäftskonzept lasse erwarten, dass das wirtschaftliche Potential des Flughafens bestmöglich ausgeschöpft werde³⁸.
- Der Geschäftsanteil sei an den Bestbietenden veräußert worden, der nach Überzeugung des Landes den Hahn deutlich stärken und weiterentwickeln könne³⁹.

³³ Ministerratsvorlage vom 20. März 2015, Seite 3.

³⁴ Ministerratsvorlage vom 8. Januar 2016, Seite 4; zuständiger Staatssekretär im Innenministerium, Niederschrift zur Sitzung des Innenausschusses am 11. Februar 2016, Seite 30; zuständiger Staatssekretär im Innenministerium, Plenarprotokoll 16/114 vom 25. Februar 2016, Seite 7623; Innenminister, Niederschrift zur Sitzung des Innenausschusses am 9. Juni 2016, Seite 6.

³⁵ Zuständiger Staatssekretär im Innenministerium, Niederschrift zur Sitzung des Innenausschusses am 11. Februar 2016, Seite 31.

³⁶ Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016, Seite 5 (siehe Anlage 4); Innenminister, Niederschrift zur Sitzung des Innenausschusses am 9. Juni 2016, Seite 7; Innenminister, Plenarprotokoll 17/5 vom 23. Juni 2016, Seite 177.

³⁷ Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016, Seiten 10 f. (siehe Anlage 4).

³⁸ Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016, Seite 5 (siehe Anlage 4); Innenminister, Niederschrift zur Sitzung des Innenausschusses am 9. Juni 2016, Seite 7.

³⁹ Pressemitteilung Innenministerium vom 6. Juni 2016.

4 Chronologie des Verkaufsverfahrens

Für eine erste Orientierung skizziert der Rechnungshof im Folgenden zunächst den Verlauf des Verfahrens zum Verkauf der Landesanteile an der FFHG⁴⁰. Unter den nachfolgenden Textziffern stellt er einzelne Aspekte dieses Prozesses näher dar und unterzieht sie einer kritischen Würdigung.

4.1 Struktur des Verkaufsprozesses

Der Ministerrat nahm am 24. März 2015 den Bericht des Innenministers über den geplanten Ablauf des Bieterverfahrens und die vorgesehene europaweite Ausschreibung zur Kenntnis. Nach der Ministerratsvorlage war der Entwurf für ein europaweit bekannt zu machendes, transparentes und diskriminierungsfreies Bieterverfahren von der Beratungsgesellschaft vorbereitet worden. Bei der Verfahrensgestaltung sei aus deren Sicht generell abzuwägen zwischen dem Risiko, unseriöse Bieter über einen längeren Zeitraum am Verfahren zu beteiligen, und dem Interesse, zunächst eine möglichst große Zahl von Interessenbekundungen/Angeboten zu erhalten, um einen intensiven Bieterwettbewerb zu generieren. Beabsichtigt sei daher, in einem ersten Schritt eine Interessenbekundung abzufragen und grundsätzlich alle Interessenten anschließend zur Abgabe von Angeboten aufzufordern.

Im Einzelnen war ausweislich der Ministerratsvorlage folgender Ablauf geplant:

Im Anschluss an die Markterkundung sollte die Beratungsgesellschaft zunächst Interessenbekundungen abfragen. In der folgenden ersten Angebotsphase sollten Bieter auf Basis eines Informationsmemorandums zur Abgabe indikativer Angebote aufgefordert werden. Insbesondere sollten sie diese unverbindlichen Gebote mit einem Unternehmens- und einem Finanzierungskonzept hinterlegen. Durch diesen von den Bietern zu leistenden Aufwand sollten solche Bieter ausgeschlossen werden, die nicht ernsthaft interessiert waren und/oder Risiken im Hinblick auf ihr Geschäftsgebaren erwarten ließen.

Nach der Auswertung der Unterlagen sollte in der zweiten Angebotsphase den Bietern eine umfassende Einsichtnahme in die rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Gesellschaftsverhältnisse der FFHG (Due Diligence) ermöglicht und der Entwurf eines Anteilskaufvertrags übersandt werden. Sie sollten dann einen Businessplan, ein Kaufpreisangebot, ein Finanzierungskonzept bezüglich des Kaufpreises und den mit ihren Änderungen versehenen Entwurf des Anteilskaufvertrags vorlegen.

Hieran sollten sich eine Verhandlungsphase mit der Beantwortung letzter Fragen und der Abstimmung etwaiger beihilferechtlich kritischer Vertragsbedingungen mit der EU-Kommission sowie die abschließende Zuschlagsphase anschließen. Anhand einer Wertungsmatrix sollte der Erwerber ermittelt werden. Dieser sollte sowohl die wirtschaftlichen Zielvorgaben eines attraktiven Anteilskaufpreises und möglichst hoher

⁴⁰ Eine ausführliche Chronologie findet sich in Anlage 2.

Investitionszusagen erfüllen als auch auf der Grundlage eines entsprechenden Unternehmenskonzeptes die Gewähr für eine strategische Weiterentwicklung und langfristig ausgerichtete Fortführung des Flughafenbetriebs bieten.

Auf eine Abfrage von Referenzen sollte nach der Ministerratsvorlage verzichtet werden. Sie sollten durch das vorzulegende Unternehmenskonzept ersetzt werden. Denn denkbar erscheine durchaus, dass auch Investoren, die bislang nicht im Flughafen-sektor tätig gewesen seien und folglich keine Referenzen vorweisen könnten, ein tragfähiges Unternehmenskonzept entwickelten.

4.2 Einholung indikativer Angebote und Auswahlentscheidung des Landes

Entsprechend der vorgesehenen Struktur des Verkaufsprozesses veröffentlichte das Land am 31. März 2015 u. a. im EU-Amtsblatt die Absicht, seine Anteile an der FFHG zu veräußern. Interessenbekundungen sollten bis zum 30. April 2015, die indikativen Angebote bis zum 31. Juli 2015 eingehen. Diese sollten ein „erstes Unternehmens- und Finanzierungskonzept“ beinhalten. Die Angebote sollten in zwei Schritten bewertet werden. Die Bewertung sollte nach (1) dem Unternehmenskonzept (*business concept*) und (2) nach der Wirtschaftlichkeit (*profitability*) mit Blick auf den Kaufpreis und eine Fortführung des Flughafenbetriebes erfolgen. Insoweit hatten die Bieter eine verpflichtende Investitionszusage bis 2024 zu geben. Zudem stellte das Land in Aussicht, Beihilfen zu gewähren.

Nach Bedenken der EU-Kommission wurde am 9. Mai 2015 eine Änderung der Bekanntmachung veröffentlicht. Das Land forderte nicht länger verpflichtende Investitionszusagen. Die Bieter hatten stattdessen, zusammen mit ihren Angeboten, ein Unternehmenskonzept vorzulegen, das u. a. eine Beschreibung geplanter Investitionen enthalten sollte. In der zweiten Angebotsrunde war das Unternehmenskonzept mit einem Businessplan bis 2024 zu ergänzen. Kriterium zur Bewertung der Angebote war nunmehr der Kaufpreis. Das Angebot mit dem höchsten Kaufpreis sollte als das wirtschaftlichste gelten.

Am 1. Juni 2015 erhielten die Interessenten ein Informationsmemorandum und den Prozessbrief I mit der Aufforderung, indikative Angebote bis zum 31. Juli 2015 abzugeben. Ausweislich des Prozessbriefes war der Kaufpreis alleiniges Bewertungskriterium. Von 160 potentiellen Interessenten, die die Beratungsgesellschaft angeschrieben hatte oder die sich selbst gemeldet hatten, gaben 26 Interessenbekundungen ab. 24 hiervon unterzeichneten eine Vertraulichkeitserklärung, um Geschäftsunterlagen der FFHG einsehen zu können. Die Beratungsgesellschaft wies allen Interessenten einen Städtenamen als Decknamen zu.

Am Ende der ersten Angebotsphase hatten neun der potentiellen Investoren indikative Angebote abgegeben, die die Beratungsgesellschaft auswertete. Am 13. August 2015 zog sich einer der neun Bieter aus dem Verfahren zurück, da er meinte, „in der kurzen Zeit“ keinen Finanzierungsnachweis erbringen zu können.

In der Sitzung einer Task Force, die sich ressortübergreifend aus Vertretern des Innenministeriums, FM, Wirtschaftsministeriums, der Staatskanzlei und der Beratungs-

gesellschaft zusammensetzte, gab die Beratungsgesellschaft am 21. August 2015 einen Überblick über den bisherigen Ablauf des Verfahrens anhand einer Power-Point-Präsentation. Diese enthielt eine komprimierte Zusammenfassung der Informationen in Stichworten. Die eingereichten, ausführlichen Unterlagen der Bieter legte die Beratungsgesellschaft weder den anderen Mitgliedern der Task Force vor, noch forderten diese sie an. Laut der Beratungsgesellschaft bestand das Innenministerium auf einer hohen Vertraulichkeit der Unterrichtung. Deshalb habe sie alle Interessenten lediglich mit Decknamen benannt und keine Tischvorlagen erstellt. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit den Nürburgring-Projekten sollte möglichen Vorwürfen, einen bestimmten Interessenten oder Bieter bevorzugt zu haben, begegnet werden.

Zu den indikativen Angeboten merkte die Beratungsgesellschaft an, dass diese weitgehend auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten beruhten. Zwei der acht Bieter sollten jedoch vom weiteren Verfahren ausgeschlossen werden. Als Hauptgründe hierfür führte die Beratungsgesellschaft u. a. einen Kaufpreis von Null oder die Erwartung eines negativen Kaufpreises und ein mangelhaftes Zukunftskonzept für den Flughafen Frankfurt-Hahn an. Die beteiligten Ressorts einschließlich der Staatskanzlei stimmten dem Vorschlag zu.

Der von der Beratungsgesellschaft vorgelegte Zeitplan sah vor, ab ca. dem 7. Dezember 2015 in die abschließende Verhandlungsphase einzutreten. Am 9. September 2015 übermittelte die Beratungsgesellschaft den verbliebenen sechs Bietern den Prozessbrief II, der u. a. die Aufforderung enthielt, ein verbindliches Angebot abzugeben. Nach wie vor war auch die Vorlage eines Unternehmenskonzeptes erforderlich. Im Gegensatz zum Prozessbrief I war Bewertungskriterium nicht mehr ausschließlich die Höhe des Kaufpreises. Vielmehr stand dieses nun unter einem auf das Unternehmenskonzept bezogenen Vorbehalt.

4.3 Einholung verbindlicher Angebote und Auswahlentscheidung des Landes

In der anschließenden Phase des Verkaufsvorgangs führte die Beratungsgesellschaft zunächst mit allen sechs Bietern Gespräche.

Bis zum 30. November 2015 gingen drei verbindliche Angebote der Bieter SYT (Zagreb), Henan American Machinery (London) und ADC GmbH (Kiev) ein. Nach Angaben einer von der Beratungsgesellschaft später im Rahmen der rechtlichen Auseinandersetzung mit dem Land beauftragten Rechtsanwaltskanzlei informierte die Beratungsgesellschaft das Innenministerium und das FM in einer Telefonkonferenz am 2. Dezember 2015 über die drei Angebote (u. a. Name, Kaufpreis und Hintergrund der einzelnen Bieter). Dabei sei insbesondere auch über noch zu klärende Fragen berichtet worden. Der Rechnungshof konnte aufgrund fehlender Unterlagen nicht nachvollziehen, welche konkreten Informationen im Einzelnen die beteiligten Ministerien in dieser Telefonkonferenz erhielten oder welche Fragen als noch klärungsbedürftig angesehen wurden.

Die Beratungsgesellschaft wertete die drei verbindlichen Angebote aus. Nach Angaben des Innenministeriums stellte sie das Ergebnis der Auswertung in einem Termin im Ministerium Mitte Dezember 2015 vor, an dem auch Vertreter des FM, des Wirt-

schaftsministeriums und der Staatskanzlei teilnahmen. Am 22. Dezember 2015 übersandte die Beratungsgesellschaft dem Innenministerium eine Power-Point-Präsentation (zwölf Seiten), die dem Ministerrat vorgelegt werden sollte. Die Übersicht enthielt die (Klar-)Namen und Angaben zu den Anteilseignern der Bieter, fasste deren Konzepte stichwortartig zusammen und nannte die Kaufpreisangebote sowie die von ihnen erwarteten Beihilfen. Detaillierte Informationen zu den Bietern erhielt das Land nicht. Es forderte solche auch nicht an.

Nach der Darstellung der Beratungsgesellschaft beruhten alle drei Angebote auf insgesamt nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten, waren prinzipiell verhandlungsfähig, entsprachen den EU-Anforderungen und erfüllten die im Prozessbrief beschriebenen Angebotsvoraussetzungen. Sämtliche Bieter hätten Aufklärungsfragen fristgerecht beantwortet. Für alle Bieter werde eine gesonderte Integritätsprüfung durchgeführt. Ziel solle sein, möglichst bis Mitte Februar 2016 einen Kaufvertrag mindestens mit dem Bestbieter endverhandelt zu haben. Eine Vertragsunterzeichnung bereits bis Ende Februar 2016 erscheine bei optimalem Verhandlungsverlauf angesichts der weit fortgeschrittenen Due Diligence der Bieter mindestens nicht unmöglich.

Das Innenministerium nahm in seiner Vorlage vom 8. Januar 2016 zur Sitzung des Ministerrats am 12. Januar 2016 den Inhalt der Power-Point-Präsentation der Beratungsgesellschaft teilweise auf. So führte es aus, dass als Ergebnis der zweiten Angebotsphase drei überarbeitete Angebote eingegangen seien. Alle entsprächen den in den Prozessbriefen beschriebenen Voraussetzungen, beruhten auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten, sähen die Fortführung der Gesellschaft als Flughafen, deren Weiterentwicklung sowie positive Kaufpreise vor und bewegten sich im Rahmen der Luftverkehrsleitlinien der EU-Kommission. Als Auswahlkriterium stehe entsprechend den Vorgaben der EU-Kommission der gebotene Kaufpreis im Vordergrund. Mit allen drei Bietern sollten Vertragsverhandlungen aufgenommen werden. Angaben zu den handelnden Personen, den Unternehmenskonzepten, den Kaufpreisangeboten und den Beihilfen, die in der Power-Point-Präsentation enthalten waren, fehlten in der Ministerratsvorlage.

Der Ministerrat nahm den Bericht des Innenministers über den Stand des Ausschreibungsverfahrens und über das Ergebnis der Angebotsauswertung zur Kenntnis und bat darum, zügig Verkaufsverhandlungen mit den Bietern aufzunehmen sowie den ausgehandelten Kaufvertrag dem Ministerrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

4.4 Verhandlungen mit dem Bieter SYT

Ab Anfang 2016 verhandelte die Beratungsgesellschaft mit allen drei Bietern weiter. Das Innenministerium setzte den Innenausschuss am 11. Februar 2016 darüber in Kenntnis, dass die drei Angebote nach Einschätzung der Beratungsgesellschaft den Ausschreibungsbedingungen entsprächen und auf nachvollziehbaren Unternehmens-

konzepten beruhen. Letzteres teilte der zuständige Staatssekretär im Innenministerium am 25. Februar 2016⁴¹ auch dem Landtag mit.

In der Folgezeit konzentrierten sich die Gespräche im Wesentlichen auf SYT, da die beiden anderen Bieter trotz mehrmaliger Rückfragen der Beratungsgesellschaft den Verkaufsprozess nicht hinreichend weiter betrieben. Im Mittelpunkt stand dabei der Anteilskaufvertrag. Bei der Beratungsgesellschaft fanden am 3. und am 10. März 2016 zwei Verhandlungsrunden statt, bei denen der Bieter SYT u. a. sein Konzept mit allen geplanten Investitionen vorstellte. Vertreter des Innenministeriums und des FM waren bei beiden Terminen anwesend, Vertreter der Staatskanzlei und der LV am 10. März 2016.

Die Beratungsgesellschaft legte am 22. April 2016 ihren finalen Entwurf des Know Your Counterparty Due Diligence-Reports dem Innenministerium und der LV vor, nachdem das Innenministerium sie im Sommer 2015 auf ihr Anraten damit beauftragt hatte, eine Integritätsprüfung (IDD) durchzuführen. Der Entwurf enthielt mehrere Warnhinweise (eine rote und zwei gelbe Ampeln). Der Gesamtrisikoindikator war „HOCH“.

Am 19. Mai 2016 fanden bei der Beratungsgesellschaft die abschließenden Vertragsverhandlungen statt. Anwesend waren das Innenministerium sowie auf der Käuferseite die von SYT beauftragte Rechtsanwaltskanzlei (SYT-Anwälte) und als Bevollmächtigter von SYT Herr M. Nachdem die Parteien den Vertrag abschließend verhandelt hatten, erklärten die SYT-Anwälte, dass die ursprünglich vorgesehene Gesellschafterstruktur von SYT geändert und eine Investmentgesellschaft eingebunden werden solle. Die Verkäuferseite überlegte daraufhin, die Erörterungen für diesen Tag abzubrechen, um die neue Situation zu prüfen. Nach einer Beratung zwischen dem Innenministerium und der Beratungsgesellschaft wurde entschieden⁴², die Gespräche noch an diesem Tag fortzusetzen. Die Berater beider Seiten wurden gebeten, die endgültige Gesellschafterstruktur zu klären und die Unterlagen entsprechend zu aktualisieren. Die Entscheidung über den Verkauf der Geschäftsanteile verschob der Ministerrat wegen der angekündigten Änderung in der Gesellschafterstruktur vom 24. auf den 30. Mai 2016.

Am 27. Mai 2016 informierten die SYT-Anwälte die Beratungsgesellschaft über eine erneute Änderung der Anteilseignerstruktur. Statt der Investmentgesellschaft sollte nun eine Privatperson als Gesellschafter eingetragen werden. Sie begründeten diesen neuerlichen Wechsel nicht. Am gleichen Tag übermittelten sie der Beratungsgesellschaft eine Bankbestätigung der Bank of China mit Stand 23. Mai 2016 über ein Guthaben von 27,4 Mio. € auf dem Konto von SYT. Die Beratungsgesellschaft leitete die Bestätigung am nächsten Tag an das Innenministerium weiter.

In einer Telefonkonferenz verständigten sich der zuständige Staatssekretär im Innenministerium und die Beratungsgesellschaft nachmittags, dass die elektronische Kopie

⁴¹ Plenarprotokoll 16/114, Seite 7623.

⁴² Nach Darstellung des Landes erfolgte diese Entscheidung einvernehmlich mit der Beratungsgesellschaft, nach deren Angaben allein durch das Land gegen deren Rat.

des Kontoauszugs als Nachweis der Bonität des Käufers ausreiche. Eine zwischenzeitlich zur Sicherung des Kaufpreises angedachte Bankbürgschaft erachtete das Land als verzichtbar, zumal SYT sie wegen der Kürze der Zeit als nicht realisierbar bezeichnet hatte und sie in der Ausschreibung nicht gefordert war.

Am 28. Mai 2016 reichten die SYT-Anwälte bei der Beratungsgesellschaft eine Legal Opinion einer chinesischen Anwaltskanzlei zu der neuen Gesellschafterstruktur ein.

Im finalen Gesamtbericht Know Your Third Party Reports vom 30. Mai 2016 erklärte die Beratungsgesellschaft die im unverändert übernommenen Bericht vom 20. April 2016 geäußerten Bedenken in einer vorangestellten Zusammenfassung unter Hinweis auf die Legal Opinion der chinesischen Kanzlei vom 27. Mai 2016 für ausgeräumt (alle Ampeln auf grün). Sie ergänzte diesen um zwei weitere Teilberichte zu den Gesellschaftern von SYT. Den Gesamtbericht übersandte sie dem Innenministerium am 17. Juni 2016. Nach dessen Angaben hatte die Beratungsgesellschaft es am 30. Mai 2016 über das Gesamtprüfungsergebnis mündlich unterrichtet (siehe Tz. 8.1.3).

4.5 Beschluss des Ministerrats vom 30. Mai 2016

Der Ministerrat beschloss am 30. Mai 2016, die Geschäftsanteile an SYT zu verkaufen. Hierzu hatte ihm das Innenministerium erneut und ungeachtet des am 19. Mai 2016 bekannt gewordenen geplanten Wechsels der SYT-Gesellschafter die 41-seitige Vorlage vom 18. Mai 2016⁴³ unverändert vorgelegt. Diese hatte der Ministerrat bereits zur Sitzung am 24. Mai 2016 erhalten. Über zwischenzeitlich eingetretene Änderungen informierte das Innenministerium den Ministerrat angabegemäß mündlich.

In der Vorlage führte das Innenministerium u. a. die drei Bieter, deren Angebote sowie das Ergebnis der Auswertung der Unternehmenskonzepte durch die Beratungsgesellschaft auf. Danach entsprachen die Angebote den im Prozessbrief beschriebenen Angebotsvoraussetzungen, beruhten insgesamt auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten, sähen die Fortführung und die Weiterentwicklung des Flugbetriebs sowie signifikante Investitionen vor und bewegten sich im Rahmen der Luftverkehrsleitlinien.

SYT habe das wirtschaftlichste und finanziell attraktivste Angebot mit dem höchsten Kaufpreis unterbereitet. Damit erfülle das Angebot die Vorgabe der EU-Kommission, an den Bieter mit dem höchsten Kaufpreis zu veräußern. Die finale Verhandlungsrunde habe nicht nur die Verhandlung des Kaufvertrags umfasst, sondern auch die Konkretisierung des Businessplans. Das Innenministerium beschrieb das Unternehmenskonzept von SYT auf vier Seiten und teilte mit, die Beratungsgesellschaft habe dieses als sehr detailliert und nachvollziehbar, insbesondere auch im Vergleich zu den Unternehmenskonzepten der unterlegenen Bieter, bewertet. Soweit möglich, sei seitens der Beratungsgesellschaft eine Plausibilitätsprüfung erfolgt. In diesem Rahmen habe sie sich auch entsprechende schriftliche Absichtserklärungen ausgesuchter Partner

⁴³ Die Vorlage ist als Anlage 4 der Gutachtlichen Äußerung beigefügt.

vorlegen lassen. Eine Garantie für den Eintritt der dem Unternehmenskonzept des Käufers zugrunde liegenden Annahmen könne naturgemäß von keiner Stelle abgegeben werden.

Als wirtschaftliche Eigentümer von SYT bezeichnete die Vorlage Kyle Wang und Zhou Chao, obwohl die Know Your Third Party Reports vom 30. Mai 2016 als eingetragene Eigentümer Zhu Qing (51 %), Wu Zhanqing (39 %) und Kyle Wang (10 %) genannt hatten. Hierüber unterrichtete das Innenministerium nach eigenen Angaben den Ministerrat mündlich.

Der Käuferhintergrund sei – so die Vorlage weiter – im Rahmen des Verkaufsprozesses einer Sorgfältigkeitsprüfung mittels eines sogenannten Company Due Diligence-Questionnaires unterzogen worden. Es seien keine Auffälligkeiten im Zusammenhang mit der Prüfung festgestellt worden. Zudem liege ein Rechtsgutachten einer renommierten chinesischen Anwaltskanzlei seitens des Käufers vor, das bestätige, dass die Gesellschaft ordnungsgemäß errichtet worden sei, ordnungsgemäß bestehe und berechtigt sei, den Anteilskaufvertrag zu schließen, dass die aufgezeigte Struktur der Anteilseigner im Einklang mit dem chinesischen Recht stehe und dass die Befähigung der handelnden Personen vollständig und ordnungsgemäß sei.

Ferner führte das Innenministerium aus, das FM habe Ende April 2016 angeregt, über die erfolgte Prüfung hinaus eine Wirtschaftsdetektei mit weiteren Recherchen zu beauftragen. Auch vor dem Hintergrund, dass eine Beteiligung des rheinland-pfälzischen Verfassungsschutzes keine Erkenntnisse ergeben habe, erscheine ein weiterer relevanter Erkenntnisgewinn durch eine Wirtschaftsdetektei über die im Rahmen der genannten, gesondert beauftragten Prüfung durch die Beratungsgesellschaft hinaus nicht zu erwarten.

Für die Abwicklung der Kaufpreiszahlung werde der Käufer zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags eine Bankbestätigung einer Großbank in China oder Hongkong über die notwendigen finanziellen Guthaben zur Zahlung des Kaufpreises einreichen. Hintergrund dieser Vorgehensweise sei, dass aufgrund staatlicher Vorgaben in China keine (größeren) Guthaben ohne die Vorlage eines verbindlichen Kaufvertrags außerhalb des Landes transferiert werden könnten. Nach Unterzeichnung des Kaufvertrages, aber vor Einberufung des Landtages, sollten die finanziellen Mittel auf ein deutsches Notaranderkonto überwiesen werden.

Das Innenministerium hatte der Vorlage an den Ministerrat den Entwurf des Anteilskaufvertrags und Entwürfe der Zuwendungsbescheide beigefügt.

Am 2. Juni 2016 beurkundete ein Notar den Anteilskaufvertrag. Gleichzeitig schloss das Land mit SYT einen Vertrag über den Kauf von Grundstücken auf dem Hahn-Areal. Nach einem Treuhandvertrag vom 6. Juni 2016 sollte die Gesellschaft den Gesamtbetrag von 27 Mio. € auf ein Notaranderkonto einzahlen. Davon sollte sie u. a. den Grundstückskaufpreis begleichen.

4.6 Scheitern des Verkaufs an SYT

Die Frist zur Zahlung des Kaufpreises für die Grundstücke auf das Notaranderkonto lief am 10. Juni 2016 aus. Die Beratungsgesellschaft mahnte den Zahlungseingang bis zum 23. Juni 2016 an. Am 14. Juni 2016 stellten die SYT-Anwälte eine kurzfristige Zahlung von SYT bis Ende der Woche in Aussicht. Am selben Tag beschloss der Ministerrat in zweiter Beratung den Entwurf eines Landesgesetzes u. a. zur Regelung der Verkaufsangelegenheiten.

Nachdem am 21. Juni 2016 der SWR aufgrund einer Vor-Ort-Recherche über Art und Umfang der tatsächlichen Geschäftstätigkeit des Bieters berichtet hatte und die Mahnung erfolglos geblieben war, forderte das Land SYT am 28. Juni 2016 auf, bis zum Folgetag zu belegen, dass das Genehmigungsverfahren zum Kaufpreistransfer eingeleitet worden sei. Am 29. Juni 2016 teilte der Innenminister der Öffentlichkeit mit, dass diese Frist ohne Ergebnis verstrichen sei und er die Fraktionsvorsitzenden gebeten habe, das Gesetzgebungsverfahren zum Verkauf auszusetzen.

Bei einer Reise des zuständigen Staatssekretärs im Innenministerium nach Shanghai vom 4. bis 6. Juli 2016 ergaben sich erhebliche Zweifel an der Echtheit der Bankauszüge und daran, dass SYT bereits ein Genehmigungsverfahren zum Kaufpreistransfer eingeleitet hatte. Am 8. Juli 2016 erklärte das Land die Anfechtung des Anteilskaufvertrags, hilfsweise den Rücktritt.

5 Bieter SYT

Der Rechnungshof prüft zunächst, ob die Beteiligung von SYT am Bieterverfahren Auffälligkeiten aufwies, die eine intensive Überprüfung dieses Bieters geboten hätten. Insbesondere untersucht er die Art und Weise, wie der Kontakt zu SYT angebahnt wurde und die grundlegenden Fakten zu SYT, z. B. Name, Gegenstand und Stammkapital der Gesellschaft sowie die Gesellschafterstruktur. Die Prüfungshandlungen, die die Beratungsgesellschaft und das Land durchgeführt oder unterlassen haben, sind unter Tz. 8 dargestellt.

5.1 Kontaktaufnahme durch Herrn M

Herr M, ein Bernsteinhändler, war zumindest zu Beginn und am Ende der Verkaufsverhandlungen deutscher Ansprechpartner von SYT. Er initiierte den Kontakt mit der Beratungsgesellschaft, führte mit ihr Schrift- und E-Mail-Verkehr, nahm an Verhandlungsgesprächen – auch mit dem Innenministerium – teil und unterzeichnete den Anteilskaufvertrag. Teilweise trat er dabei unter der Firma Eurasia Amber GmbH, teilweise unter seiner Firma Facett Art e. K. auf. Herr M war dem Innenministerium, zumindest auf der Arbeitsebene, mindestens seit Gesprächen im Januar 2016 bekannt.

In einer E-Mail vom 28. Juli 2015 an die Beratungsgesellschaft gab Herr M an, er habe „Kontakt zu einem ernstzunehmenden Investor aus China, dem auch eine Airline angegliedert ist“. Drei Tage später übersandte er, wiederum per E-Mail,

„das erste Angebot/Business Konzept zur Ausschreibung des Verkaufs der FFHG von der SYT, Best Resources Incorporation, Room 1716 Silver Building, No. 1138 Ping Xing Guan Road, Zhabei Area, Shanghai, China, vermittelt durch den Piloten und Arzt Dr. Chou Yu Tao aus Singapore, [...], wiederum vermittelt durch uns.“

Beigefügt war ein Schreiben, worin QiFei Wu als Eigentümer von SYT „Capt. Chou Yu Tao“ bevollmächtigte, im Namen der Gesellschaft zu handeln.

Aus dem Handelsregister ergibt sich Folgendes zu Herrn M und seinen Unternehmen:

- a) Herr M war Eigentümer und Geschäftsführer der Firma „[Herr M] Bernsteine“. Über deren Vermögen wurde im Jahr 2002 beim zuständigen Amtsgericht ein Insolvenzverfahren eingeleitet.
- b) Für das Unternehmen Facett Amber e. K. (am 2. Dezember 2002 gegründet als Facett Amber OHG) erhielt Herr M mit Schreiben vom 21. Januar 2003 Einzelprokura. Geschäftszweck war der Großhandel mit Bernsteinen. Durch Beschluss des zuständigen Amtsgerichts vom 1. April 2006 wurde über das Vermögen des Unternehmens das Insolvenzverfahren eröffnet.
- c) Herr M leitete als Geschäftsführer die am 27. Juni 2008 gegründete Firma Eura Trans Import/Export GmbH. Gegenstand der Gesellschaft war der Fischgroßhandel sowie die Vermittlung von Anlagen und von Anlagenbau aller Art. Am 12. September 2011 wurde die Gesellschaft gemäß § 394 Abs. 1 Gesetz über

das Verfahren in Familiensachen und in Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit wegen Vermögenslosigkeit von Amts wegen gelöscht.

- d) Am 29. Juni 2009 gründete Herr M zusammen mit einem Partner das Unternehmen Lanz Lighting GmbH, das den Handel mit Beleuchtungskörpern und Leuchtmitteln, insbesondere mit solchen der Marke LANZ, sowie mit verwandten Produkten zum Geschäftszweck hatte. Das Unternehmen wurde am 28. Januar 2015 liquidiert.
- e) Herr M ist seit dem 2. Dezember 2009 Inhaber der Firma Facett Art e. K., die am 31. Mai 2006 gegründet worden war. Gegenstand des Unternehmens ist der Import und Export von Bernsteinen.
- f) Des Weiteren existiert die im Jahr 2008 gegründete Firma Eurasia Amber GmbH. Seit September 2009 ist Gegenstand des Unternehmens der Handel mit Bernsteinen, Edelsteinen und Metallen sowie die Beteiligung an Unternehmen zur Gewinnung von Bernstein und zum Betrieb touristischer Einrichtungen und an sonstigen in- und ausländischen Unternehmen. Am 29. März 2014 erwarb Herr M die Gesellschaftsanteile. Seit dem 4. Februar 2016 gehört das Unternehmen zu fast gleichen Teilen Herrn M und zwei weiteren Personen. Alle drei sind derzeit als Geschäftsführer eingetragen.

Eine Creditreform-Auskunft vom 7. Juli 2016, die der Rechnungshof eingeholt hat, bewertet die Bonität der Eurasia Amber GmbH mit 332 („schwache Bonität“). Kredite erforderten Sicherheiten, eine Geschäftsverbindung sei Ermessenssache. Die Bilanz wies zum Jahresende 2014 neben Verbindlichkeiten von 173.916 € einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag von 28.935 € (Vorjahr 11.894 €) aus.

In seiner Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung hat Herr M ausgeführt, er sei zu keinem Zeitpunkt ein offizieller Bevollmächtigter von SYT gewesen. Er habe zu keinem Zeitpunkt Einsicht in finanzielle oder verwaltungstechnische Geschäftsinterna von SYT nehmen können. Der Anteilskaufvertrag sei von ihm unterzeichnet worden, weil er nur in deutscher Sprache aufgesetzt gewesen sei. Hierum habe ihn der zuständige Staatssekretär im Innenministerium am 19. Mai 2016 gebeten.

5.2 Name der Gesellschaft

Unklarheiten ergaben sich im Laufe des Verkaufsprozesses bereits mit der Bezeichnung des Bieters. Dieser trat bei der ersten Kontaktaufnahme sowie in dem als Anlage zum verbindlichen Angebot beigefügten Fragebogen als „SYT, Best Resources Incorporation“, ansonsten als „SYT“ auf.

Daher fragte die Beratungsgesellschaft am 19. Januar 2016 bei den SYT-Anwälten zum Namen des Bieters Folgendes an (deutsche Übersetzung im Auftrag des Innenministeriums):

„Dem Fragebogen zufolge ist der Käufer die Shanghai Yiqian Trading Co., Ltd (vormals bekannt als Best Resources Incorporation) mit der Identifikationsnummer 310225000589540. Der zur Verfügung gestellte Registerauszug und Dokumente, die das Unternehmen auf seiner Website zeigt, legen nahe, dass das Unternehmen immer noch unter Best Resources Incorporation operiert.“

Gibt es irgendeine offizielle Dokumentation zur Namensänderung in Shanghai Yiqian Trading Co., Ltd?“

Die SYT-Anwälte antworteten am 25. Februar 2016 wie folgt (deutsche Übersetzung im Auftrag des Innenministeriums):

„Nach unserem Verständnis gibt es zwei 'Shanghai Yiqian Trading Co., Ltd' Unternehmen, eines ist zu 100 % im Besitz von Best Resources (welches zu 100 % im Besitz von Mr. Kyle WANG ist), und das andere Unternehmen Shanghai Yiqian Trading Co., Ltd ist zu 100 % im Besitz von Mr. Kyle WANG und hat die Identifikationsnummer 310108000554889. Letzteres ist das Bieter-Unternehmen.“

5.3 Gegenstand von SYT

Zur Tätigkeit der Gesellschaft findet sich in dem von Herrn M Ende Juli 2015 an die Beratungsgesellschaft übermittelten Konzept von SYT folgende Angabe:

„Our major business is biggest forwarding for all import and export goods in Shanghai.“

Aufgrund dieser ersten Nachricht ordnete die Beratungsgesellschaft den Interessenten der Kategorie „Fluggesellschaft“ zu. Da Herr M in nachfolgenden Gesprächen klarstellte, dass der asiatische Investor neben der Ausweitung des Flugbetriebs auch eine nachhaltige Immobilienentwicklung am Standort plane, führte die Beratungsgesellschaft ihn im Folgenden als „Immobilienentwickler“ auf⁴⁴.

In einem dem verbindlichen Angebot vom 30. November 2015 als Anlage 1 beigefügten Fragebogen mit Datum 6. November 2015⁴⁵ gab SYT unter *Primary areas of business activity* an:

„AIR/MARINE/LAND LOGISTICS INTERNATIONAL TRADING.“

In seinem dem verbindlichen Angebot als Anlage 2 beigefügten Lebenslauf führte Kyle Wang als Hauptgeschäftsfelder von Best Resources Incorporation Stahl-, Nickel- und Edelsteinminen, teilweise mit Import und Export der Endprodukte, Import von Stahlschrott und Recycling sowie Logistik und Spedition auf dem Luft- und Seeweg auf.

Im Businessplan vom 31. Mai 2016 gab SYT an, sie gehöre zu den größten international tätigen Handels- und Logistikunternehmen in Shanghai.

Dem Ergebnis der IDD-Prüfung der Beratungsgesellschaft zufolge vertrieb SYT Baumaterialien, Textilien, Bürobedarf, verschiedene Elektronik-Produkte, elektrische und mechanische Geräte und Ausrüstung sowie allgemeine Handelsware. Das Unterneh-

⁴⁴ Schreiben der Beratungsgesellschaft an den Rechnungshof vom 12. Oktober 2016, Frage 9.

⁴⁵ Der wegen der geänderten Gesellschafterstruktur ausgefüllte Fragebogen vom 3. März 2016 enthielt die gleichen Angaben.

men verfüge nicht über eine Internetpräsenz und sei in der Öffentlichkeit wenig wahrnehmbar.

Nach einer dem Rechnungshof am 16. September 2016 von Creditreform gegebenen Wirtschaftsauskunft ist eingetragener Geschäftsgegenstand von SYT:

„Verkauf von Baumaterialien, Strickwaren und Textilien, Waren des täglichen Bedarfs, Bürobedarf, Elektronikprodukten, Kommunikationsausrüstungen, Möbeln, elektrischen und mechanischen Ausrüstungen, Eisenwaren, Elektromaterialien, Computersoftware und -hardware, Bekleidung, Schuhen und Hüten, Gummi- und Kunststoffprodukten; Konferenzservice, Ausstellungen, Investmentberatung, Unternehmensberatung, Wartung von mechanischen Ausrüstungen, Import und Export von Waren und Technologien, Gartenbau, Bautätigkeiten.

Tatsächlicher Gegenstand: Verkauf von Elektronikprodukten wie Robotern, etc.

Hauptkunden: Shanghai Yuantong Machinery Industry Co. Ltd., Shanghai Xi-angzhan Machinery Industry Co. Ltd.

Hauptlieferant: Japan Mitsubishi Company.“

Vor-Ort-Recherchen eines SWR-Reporters am 21. Juni 2016 ergaben zur Geschäftstätigkeit von SYT Folgendes: Im 17. Stock des als Firmensitz angegebenen Bürogebäudes habe sich ein kleines Büro befunden. In ihm hätten sechs Mitarbeiter von SYT gearbeitet. Auf dem Boden hätten sich Pappkartons mit Drogerieartikeln befunden. Im ganzen Raum habe es keinen Hinweis gegeben, dass sich das Unternehmen mit Logistik oder Luftfahrt befasse.

5.4 Stammkapital

Zum eingetragenen Kapital enthält das dem indikativen Angebot vom 31. Juli 2015 beigefügte Kurzkonzept des Businessplans die Angabe, dieses betrage „50 Billion RMB (means 50 Milliarden Renminbi Yuan, CNY)“. Dieser Betrag entspricht umgerechnet rund 7 Mrd. €.

Im Rahmen der IDD ermittelte die Beratungsgesellschaft ein eingetragenes Kapital von 500.000 CNY (rund 70.000 €). Ob und in welcher Höhe SYT das eingetragene Kapital eingebracht hatte, überprüfte sie nicht. Ihrem Jahresabschluss 2015 zufolge hatte SYT lediglich 100.000 CNY (rund 14.000 €) eingezahlt⁴⁶.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob die Beratungsgesellschaft die Differenzen zu dem als eingetragenes Kapital in dem Konzept erklärten Betrag von 50 Mrd. CNY, dem tatsächlich eingetragenen Kapital von 500.000 CNY und dem eingezahlten Kapital erkannt und diese Problematik aufgearbeitet hatte.

⁴⁶ Auskunft der Handelskommission Shanghai an das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi); Antwort Innenministerium vom 18. November 2016 auf die Kleine Anfrage „Hahn-Verkaufsverfahren: Kontakte zum Bundeswirtschaftsministerium“, Drucksache 17/1623 Fragen 2 und 3. So auch Gutachten Freshfields (siehe Anlage 6).

5.5 Wechselnde Gesellschafter von SYT

5.5.1 Vorbemerkung

Bei chinesischen Namen werden oft Vor- und Nachnamen vertauscht. Teilweise war es der Beratungsgesellschaft und dem Innenministerium nicht klar, welcher der Vor- und der Nachname war. Darüber hinaus variiert die Schreibweise der chinesischen Namen in lateinischer Schrift, z. B. QiFei, Qifei und Qi Fei oder Yutao und Yu Tao. Kyle Wang heißt mit Vornamen teilweise auch Kan (nach den Angaben im Personalausweis), Kai, Kayl oder Kayle. Dr. Chou nannte sich mit Rufnamen Victor statt seines chinesischen Vornamens Yu Tao. Der Rechnungshof behält Reihenfolge und Schreibweise der Namen gemäß den Unterlagen bei. Er verzichtet zu Gunsten der Übersichtlichkeit darauf, die wechselnden Angaben zu weiteren Funktionen wie President, Chairman, Executive Director oder Handlungsbevollmächtigter aufzunehmen.

5.5.2 Geplante und tatsächliche Gesellschafter von SYT

Mit der Abgabe des verbindlichen Angebots am 30. November 2015 machte SYT in dem Fragebogen erstmals Angaben zu ihren Gesellschaftern.

In der Folgezeit ergaben sich mehrfach Wechsel der tatsächlichen und/oder geplanten Gesellschafter. Die nachstehende Tabelle gibt hierüber einen Überblick.

Tabelle1: Tatsächliche und geplante Gesellschafter von SYT

Datum	Quelle	Struktur	
		Plan	Ist
06.11.2015	Due Diligence-Fragebogen	Kyle Wang: 26 %, Dr. Chou Yu Tao 25 %, Mr. Shu Wei Dong 5 %; Ms. Liu Xin 1 %, Mr. Lu Jia Jie 1 %, Ms. Jiang Jia Li 5 %, Mr. Weng Jian Lin 17 %, Ms. Wu Zhan Qing 20 %	
25.02.2016	Antwort SYT-Anwälte an Beratungsgesellschaft	Kayl WANG (100 %)	
01.03.2016	Zugriff BCISS ⁴⁷ -SAIC ⁴⁸		Qifei WU (50 %), Weizong TANG (50 %)
03.03.2016	Neuer Due Diligence-Fragebogen	Kyle WANG (100 %)	
01. und 14.04.2016	E-Mail-Verkehr zwischen den SYT-Anwälten und der Beratungsgesellschaft	Kyle WANG 10 %, Zhou CHAO 90 %, ggf. weitere Personen mit 1-2 %	
20.04.2016	Know Your Counterparty Due Diligence-Reports der Beratungsgesellschaft	Kyle WANG (100 %) ODER Kyle WANG (26 %), Yutao CHOU (25 %), Wunzhan QING (20 %), Shuwei DONG (5 %)	Qifei WU (50 %), Weizong TANG (50 %)
03.05.2016	Anlage 9.1.3 „Wirtschaftlich Berechtigte i. S. d. § 1 Abs. 6 Geldwäschegesetz“ zum Kaufvertrag		Qifei WU (50 %), Weizong TANG (50 %) UND Kyle WANG, Zhou CHAO (wirtschaftliche Eigentümer)
19.05.2016	Treffen zwischen Käufer und Verkäufer bei der Beratungsgesellschaft	Kyle WANG (10 %), Zhanqing WU (39 %), Shanghai Guo Qing Investment Co. Ltd. (51 %)	
27.05.2016	Legal Opinion, E-Mail der SYT-Anwälte an Beratungsgesellschaft		Kyle WANG (10 %), Qing ZHU (51 %), Zhanqing WU (39 %)
04.07.2016	E-Mail des BMWi ⁴⁹		Chou Yu Tao (100 %)

⁴⁷ Business Credit Information Search System of Enterprises in China.

⁴⁸ State Administration for Industry and Commerce.

⁴⁹ Siehe auch Antwort Innenministerium vom 18. November 2016 auf die Kleine Anfrage „Hahn-Verkaufsverfahren: Kontakte zum Bundeswirtschaftsministerium“, Drucksache 17/1623 Fragen 2 und 3.

Auffällig ist, dass SYT bis zum Abschluss des Kaufvertrags immer wieder die Beteiligung neuer Gesellschafter ankündigte. Zudem ist bemerkenswert, dass nach der Anlage 9.1.3 zum Kaufvertrag rechtlicher und wirtschaftlicher Eigentümer auseinanderfielen.

5.6 Würdigung

Nach dem Ergebnis der Prüfung des Rechnungshofs bestanden bei der Teilnahme von SYT am Bieterverfahren von Beginn an Auffälligkeiten, die weitere Nachforschungen und eine intensivere Überprüfung dieses Bieters geboten hätten⁵⁰.

Der berufliche Hintergrund von Herrn M blieb ungeprüft. Anders als in der Stellungnahme der Landesregierung zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung dargestellt, fungierte er nicht nur als Ansprechpartner des Verkäufers in Deutschland, sondern nahm auch an Verhandlungen teil und unterzeichnete den Anteilskaufvertrag. Herr M war erkennbar branchenfremd, mit einer solchen Transaktion noch nicht befasst und mehrfach in Insolvenzverfahren verwickelt. Nicht zuletzt unter Berücksichtigung der negativen Erfahrungen des Landes im Zusammenhang mit den Nürburgring-Projekten hätte eine entsprechende Recherche oder ein Auftrag hierzu nahe gelegen. Dass Herr M den Kontakt mit der Beratungsgesellschaft vermittelt hatte und von Anfang an in den Verkaufsprozess eingebunden war, wurde der Landesregierung nach ihren Angaben in der Schlussbesprechung erst mit der mit Schreiben vom 3. August 2016 von der Beratungsgesellschaft übersandten Verfahrensakte bekannt. Allerdings räumte sie ein, auf Arbeitsebene bereits im Januar 2016 Kontakt mit Herrn M gehabt zu haben. Nach den Feststellungen des Rechnungshofs nahm er zudem an einer Besprechung am 10. März 2016 teil, bei der auch der zuständige Staatssekretär im Innenministerium anwesend war.

SYT hatte keine Erfahrungen mit dem Betreiben von Flughäfen⁵¹. Als eine Gesellschaft, die nach eigenen Angaben eines der größten international tätigen Handels- und Logistikunternehmen in Shanghai war, verfügte sie über keine eigene Internetpräsenz.

In ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung hat die Landesregierung darauf hingewiesen, dass es nach Einschätzung der Beratungsgesellschaft nicht ungewöhnlich sei, für vergleichbare Transaktionen eine gesonderte Projektgesellschaft zu gründen.

Nach den Feststellungen des Rechnungshofs stellte SYT erkennbar keine klassische Projektgesellschaft zum Erwerb und Betreiben eines Flughafens dar. Vielmehr handelte es sich bei ihr nach eigenem Bekunden um ein international aktives Handelsunternehmen mit einem Stammkapital von 7 Mrd. €. SYT als eine Gesellschaft, die eine grenzüberschreitende Transaktion mit Erwerb, Betrieb und Weiterentwicklung eines

⁵⁰ Zum Auftrag der Beratungsgesellschaft und der Verantwortung des Landes vergleiche im Einzelnen Tz. 11.

⁵¹ Im Trierischen Volksfreund vom 28./29. Januar 2017, Seite 3, wies der Geschäftsführer der Chinesischen Handelskammer in Deutschland darauf hin, dass es sich bei SYT um ein von einem Investor aus Singapur in Shanghai registriertes kleines Unternehmen handelte. Es sei schwer nachvollziehbar, auf welcher Grundlage die Beteiligten die Fähigkeit von SYT beurteilt hätten, die Anteile an der FFHG zu kaufen.

Flughafens plante, verfügte tatsächlich über ein äußerst geringes Stammkapital, das noch nicht einmal vollständig eingezahlt war. Im Hinblick auf den Kaufpreis von damals 14,85 Mio. € und die von SYT geplanten selbst zu finanzierenden Investitionen von 192,5 Mio. € hätten weitergehende Nachfragen erfolgen und Nachweise verlangt werden müssen.

Schließlich kündigte SYT mehrfach und noch nach der letzten Verhandlungsrunde neue Gesellschafter an. Selbst bei Abschluss des Anteilskaufvertrags war dem Land nicht bekannt, wer hinter den handelnden Personen stand. Unklar blieb bis zuletzt, wer Gesellschafter und wer wirtschaftlicher Eigentümer von SYT war.

6 Businesspläne einschließlich Investitionsplanungen

Im Folgenden geht der Rechnungshof auf die verschiedenen Businesspläne ein, die SYT im Laufe des Verkaufsprozesses vorlegte, und stellt ihre wichtigsten Daten und Annahmen dar. Im Wesentlichen betrifft dies die geplante Gewinnung von Frachtfluggesellschaften, die benannten Kontaktpersonen und die Angaben zu Investitionen. Auf die unterschiedlichen Finanzierungsideen und mehrere vorgelegte Bankbestätigungen geht der Rechnungshof unter Tz. 7 ein.

6.1 Überblick über die Businesspläne

SYT legte im Zusammenhang mit den Vertragsverhandlungen folgende „Fair Deal“ Businesspläne vor: Verbindliches Angebot 30. November 2015 (50 Seiten), aufgrund von Rückfragen überarbeiteter Plan vom 21. Dezember 2015 (45 Seiten), nach dem Prozessbrief II überarbeiteter Businessplan vom 18. Februar 2016 (72 Seiten) sowie zwei Überarbeitungen dieses Plans vom 8. April 2016 (76 Seiten) und vom 31. Mai 2016 (80 Seiten, Anlage 4.1.1 zum Anteilskaufvertrag). Die letzten drei Pläne – die auch dem Innenministerium bekannt waren – beschrieben auf den ersten Seiten unter den Punkten 1 bis 8 u. a. die Strategie des Investors zur Gestaltung des wirtschaftlichen Umfelds und deren Umsetzung. Sie enthielten Angaben zu den beabsichtigten Investitionen und zu den erwarteten staatlichen Investitions- und Betriebsbeihilfen sowie mehrere Finanzpläne. Letztere umfassten die Fälle Base Case, Best Case und Worst Case, jeweils noch einmal unterteilt in die Szenarien niedrige und hohe Kapazitätsauslastung sowie den Fall des Betriebs ohne strategischen Investor (Baseline Case). Für die Ermittlung des Kaufpreises von 14,85 Mio. € hatte SYT eine Mischkalkulation der Unternehmenswerte aus den drei Fällen und dem Baseline Case vorgenommen.

Im günstigsten Fall ging SYT davon aus, mehr als vier Fluggesellschaften akquirieren und die jährliche Frachtflügelkapazität auf 2,5 Mio. t erhöhen zu können. Pro neuer Frachtfluggesellschaft sollten wöchentlich zwölf Flugbewegungen mit jeweils 80 t Fracht stattfinden.

Nach den Angaben auf Seite 4 des Plans vom 31. Mai 2016 (deutsche Fassung, siehe Anlage 5, in weiten Teilen identisch mit der englischen Version vom 8. April 2016) waren SYT und deren gesetzlicher Vertreter, Dr. Chou, der langjährige Geschäftsbeziehungen zu Boeing pflege, „sehr zuversichtlich, [...] vier oder mehr führende, international tätige chinesische Frachtfluggesellschaften bis zum Jahre 2020 nach HHN zu bringen“. Möglich werden sollte dies durch SYTs „langfristige Geschäftsbeziehungen zur Global Fortune 500 China Construction Group“, dem größten Baukonzern und führenden Immobilienverwalter Chinas, sowie durch die „Geschäftsbeziehungen des Investors (SYT) und Dr. Chou zu Führungskräften von Unternehmen der Global Fortune 500 HNA Gruppe“. Als Beleg fügte SYT dem Businessplan einen Comfort Letter mit Datum 18. November 2015 bei, den der Präsident des Cargo-Geschäfts von Yangtze (Zhong Peng) unterzeichnet hatte und der an „Frankfurt-Hahn Airport, Germany“ adressiert war.

Im Base Case wollte SYT „Skalenerträge“ durch die Verdoppelung der Frachtflügelkapazität auf 1,2 Mio. t/a erzielen. Dies sollte durch die schnelle Rückkehr von Yangtze,

die Gewinnung von MyCARGO⁵² (bei der Dr. Chou früher engagiert gewesen sei) und bis Jahresende 2020 durch zwei bis drei weitere Luftfahrtgesellschaften erreicht werden. Verbundeffekte wollte SYT durch kohärente Diversifizierung in die vier Geschäftssegmente Ausbau der Infrastruktur (z. B. Landebahn, Hangars), Dienstleistungen (Passagier- und Frachtabfertigung), Immobilienentwicklung und -verwaltung (Gewerbe, Wohnen, Gesundheit, Bildungseinrichtungen) sowie erneuerbare Energien zur Selbstversorgung mit Strom realisieren.

In den Businessplänen aus dem Jahr 2015 ging SYT zusätzlich von der Gründung einer Leasing- und Wartungsfirma aus (Projekt 4). Diese sollte 136 Flugzeuge des Typs Boeing 787 erwerben, deren Bestellungen von Fluggesellschaften damals storniert gewesen seien. Die Flugzeuge mit einem Listenpreis von jeweils 250 Mio. US-\$ würden 34 Mrd US-\$ kosten. Nach einer Rabattierung würden insgesamt nur 24 Mrd. € anfallen. Aufgrund des Bankfachwissens von Kyle Wang (angabegemäß „ehemaliger Banker der Deutschen Bank“) lasse sich eine bilanzneutrale Finanzierung des Leasings darstellen. Sie sollte durch sechs Zweckgesellschaften mit jeweils 24 Flugzeugen⁵³ erfolgen. Die Kontakte des Investors zur asiatischen Airline-Industrie sollten die Gründung einer luxuriösen Passagierfluglinie und eines Low-Cost-Carriers ermöglichen. Diese Gesellschaften würden die Flugzeuge leasen und von der Leasing- und Wartungsfirma warten lassen. Zudem wollte sich SYT an den Zweckgesellschaften mit jeweils 5 % beteiligen und so von den späteren Verkäufen der Flugzeuge profitieren. Bei einem Verkauf von 24 Flugzeugen sei ein Veräußerungsgewinn von je 25 Mio. €, zusammen 600 Mio. €, zu erwarten. Dieses Projekt hat SYT 2016 nicht mehr verfolgt.

Der Rechnungshof hat schwerpunktmäßig den Textteil des Businessplans vom 31. Mai 2016 (deutsche Fassung, beigefügt als Anlage 5) untersucht. Schon bei einer kursorischen Prüfung fielen Ungereimtheiten auf, von denen im Folgenden einige beispielhaft dargestellt werden.

6.2 Geplante Ansiedlung von Fluggesellschaften

6.2.1 Angaben von SYT

SYT plante im Base Case, zwei bis drei zusätzliche Frachtfluggesellschaften für den Flughafen Frankfurt-Hahn zu gewinnen und die Fracht im Jahr 2016 auf 222.000 t und bis 2024 auf 348.000 t zu erhöhen. Erreicht werden sollte das u. a. durch die Rückgewinnung der ehemaligen Kunden Yangtze und Thai Smile, auch bekannt als Thai Wings. Der Hinweis auf zwei bis drei zusätzliche Fluggesellschaften sei als sehr konservativ einzustufen. Im Best Case würden mehr als vier Frachtfluggesellschaften

⁵² An den beiden Gesellschaften ist die HNA Gruppe mit 51 % und 49 % beteiligt. Daher betrachtete SYT für die Planungen die kombinierten Ladungen dieser zwei Fluggesellschaften vereinfacht als die Ladung einer Fluggesellschaft.

⁵³ Die Differenz zwischen den genannten 136 Flugzeugen und der Zahl 144 (6 mal 24 Flugzeuge) wurde im Businessplan nicht aufgeklärt.

den Flughafen anfliegen und sich die Fracht bis 2024 auf 508.300 t⁵⁴ erhöhen. Pro neuer Frachtfluglinie sollten zwölf wöchentliche Flüge erfolgen, im Base Case also 24 bis 36 und im Best Case 60 Flüge. Von den neuen Zielkunden seien die drei mit der höchsten Wahrscheinlichkeit Mitglieder der Sky Team Cargo Airline Alliance.

Die Passagierzahlen würden im Base Case von 3,5 Millionen auf 3,61 Millionen und im Best Case auf 8,40 Millionen ansteigen. Zwei Passagierfluggesellschaften sollten neu gegründet werden, die AU Airways (Neugründung von Yangtze) und die Long Haul Charter (Neugründung mit Yangtze), letztere im Businessplan auch mit Long Haul Budget Airline, Long Haul Budget Airways oder Long Haul Discount Airways bezeichnet.

Als Beleg für die Steigerung des Frachtvolumens legte SYT zwei Comfort Letter von Yangtze vor. Ansonsten berief sich der Investor auf seine persönlichen Beziehungen zur Unternehmensführung der HNA Gruppe und die exzellenten Geschäftskontakte von SYT und Dr. Chou zur Sky Team Cargo Alliance durch den Präsidenten von Yangtze.

Auf die Frage der Beratungsgesellschaft zu dem indikativen Angebot von SYT, ob sie regulatorische oder andere rechtliche Hürden (z. B. Flugrechte) nach dem Erwerb des Flughafens sähen⁵⁵, antworteten Herr M und Dr. Chou am 19. August 2015:

„Wir sehen keine regulatorischen Hürden beim Erwerb oder beim Betrieb des Flughafens.“

Die Frage der Beratungsgesellschaft vom 10. Dezember 2015, ob die geplante Errichtung einer neuen Fluglinie nach China den Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens zwischen China und Deutschland entspreche⁵⁶, beantwortete SYT nicht.

Aus den Unterlagen, die der Rechnungshof einsehen konnte, geht nicht hervor, dass das Innenministerium oder die Beratungsgesellschaft die Angaben von SYT ernsthaft überprüft haben. Die Beratungsgesellschaft stellte z. B. in ihrem Schreiben an die Eurasia Amber GmbH vom 10. Dezember 2015 neun Fragen zum Businessplan von SYT. Davon beantwortete SYT drei (Vorlage eines detaillierteren Letter of Intents von Yangtze, eines Letter of Support einer Flugschule und des Businessplans im Excel-Format mit Angaben zu staatlichen Beihilfen). Fragen nach z. B. einer Einbindung des Hongkong Airports oder einem Letter of Intent von Thai Wings blieben unbeantwortet.

⁵⁴ In der englischen Version werden als Maximalwerte 720.000 t Fracht und 8,73 Mio. Passagiere genannt, allerdings in der Version Worst Case – Low Utilization.

⁵⁵ *Regulatory Requirement: With reference to figure (f) of the process letter 1, please elaborate whether you expect any regulatory or other legal (i. e. air rights) challenges after a potential takeover of the airport by your client.*

⁵⁶ *Your Business Concept foresees to implement a new airline for long haul flights to China. Does the concept meets the requirements of the bilateral air transport agreements between China and Germany?*

6.2.2 Feststellungen des Rechnungshofs

Zunächst fällt auf, dass SYT oft dieselben Fluggesellschaften und Allianzen unterschiedlich benannte oder unterschiedliche Schreibweisen benutzte (z. B. My Cargo/ MyCargo/ myCargo/ MyCARGO/ myCARGO). Von einem Bieter für Anteile an einem Flughafen kann erwartet werden, dass er Fluggesellschaften und Allianzen korrekt bezeichnet. Zudem wichen Zahlen der deutschen Version des Businessplans von denen der englischen Version ab.

Die Annahmen im Businessplan erscheinen aus folgenden Gründen nicht plausibel:

- Die geplante Steigerung des Frachtaufkommens war nicht nachvollziehbar. Zwischen der von SYT veranschlagten Fracht für 2016 von 222.000 t und dem tatsächlichen Aufkommen des Jahres 2015 (79.565 t)⁵⁷ bestand eine erhebliche Differenz. Demnach plante SYT im ersten Jahr einen Anstieg des Frachtvolumens um 142.435 t, also um 179 %⁵⁸. Nach dem Planansatz von SYT (Jahresfrachtumsatz pro Fluglinie 50.000 t) entspricht das einem Zugang von fast drei Fluglinien.
- Die geplanten Frachtmengen waren unrealistisch. Im Best Case ging SYT davon aus, 2024 eine Fracht von 508.300 t am Flughafen Frankfurt-Hahn umschlagen zu können. Nach der im Auftrag der FFHG erstellten Studie von Desel Consulting (siehe Tz. 3.1) verbleiben von der 2014 an deutschen Flughäfen umgeschlagenen Fracht von rund 4,4 Mio. t nur 640.000 t als mögliche Frachtmenge für den Flughafen Frankfurt-Hahn. Um den Best Case zu erreichen, hätte SYT damit nahezu die gesamte potentiell verlagerbare Fracht in Deutschland an den Flughafen Frankfurt-Hahn ziehen müssen.
- Wie die zugrunde liegenden Steigerungen der Fracht erzielt werden sollten, war nicht einleuchtend. Ohne Transit-, Post- und Belly-Fracht wurden 2015 in Deutschland mit China rund 472.589 t abgewickelt, davon über den Flughafen Frankfurt/Rhein-Main 295.760 t⁵⁹. Selbst wenn SYT den gesamten China-Frachtflugverkehr innerhalb Deutschlands (außer Frankfurt) auf den Flughafen Frankfurt-Hahn hätte holen können, hätte dies 2015 nur eine Fracht von 176.829 t ergeben.
- Mit den Frachtmengen im Base Case (maximal 348.000 t im Jahr 2024) wären keine Überschüsse erzielt worden. Ausgehend von der Deckungsbeitragsrechnung der FFHG aus der Sitzung des Aufsichtsrats vom 16. Oktober 2015 (siehe Tz. 3.1) sind über 400.000 t Fracht pro Jahr erforderlich, um ein ausgeglichenes Jahresergebnis erzielen zu können.

⁵⁷ Im Jahr 2016 sank das Frachtaufkommen auf 71.895 t.

⁵⁸ Dabei war bei der Erstellung des Businessplans bekannt, dass in den Ist-Zahlen für 2015 Yangtze nur noch im ersten Quartal 2015 enthalten war. Zieht man diesen Frachtumsatz von 10.472 t von den Zahlen für 2015 ab, beträgt der von SYT für 2016 geplante Anstieg des Frachtvolumens sogar 152.907 t (221 %).

⁵⁹ Statistisches Bundesamt, Luftverkehr auf Hauptverkehrsflughäfen, Fachserie 8 Reihe 6.2.

- Die Comfort Letter von Yangtze, die dem Innenministerium vorlagen, enthielten lediglich allgemeine und unverbindliche Aussagen, die nicht belastbar waren. So hieß es im Schreiben vom 18. November 2015:

„Actually we're looking at the opportunity into Hahn again following our fleet expansion plan next year. We wish a pleasant reunion soon.“

In einem neuen Comfort Letter vom 20. Mai 2016 war dieser Satz ersetzt durch:

„We are pleased to consider redirecting above mentioned flight capacities to Hahn airport if Shanghai YiQian Trading Co. is successful in this bidding process.“

Die Comfort Letter waren an „Frankfurt-Hahn Airport, Germany“ adressiert, bei der FFHG aber nicht eingegangen.

- Die Gewinnung zusätzlicher Fluggesellschaften und die behaupteten Kontakte zur HNA Gruppe waren nicht belegt. Auch für die Rückholung der Thai Wings/Thai Smile an den Flughafen Frankfurt-Hahn fehlte jeglicher Nachweis.
- Die von SYT genannten Frachtflugfrequenzen waren deutlich höher als die Planungen eines Mitbieters. Dieser hatte aufgrund seiner Kontakte zur HNA Gruppe mit dauerhaft zusätzlich neun Frachtflügen pro Woche gerechnet. SYT rechnete aber mit mindestens 24 und maximal 60 zusätzlichen wöchentlichen Frachtflügen, ohne dies näher zu belegen.
- Die beabsichtigte Gewinnung weiterer Luftfahrtgesellschaften war ebenfalls unrealistisch. Von den zwölf Mitgliedsfluggesellschaften der Sky Team Cargo Airline Alliance kommen zwei aus der Volksrepublik China (China Cargo Airlines und China Southern Cargo) und zwei aus dem übrigen Asien (China Airlines Cargo, Taiwan, und die Korean Air Cargo, Korea). Hiervon wollte SYT „mit der höchsten Wahrscheinlichkeit“ drei und somit fast sämtliche asiatischen Fluglinien der Allianz für den Flughafen Frankfurt-Hahn gewinnen.
- Die Angaben zu potentiellen Geschäftspartnern waren nicht hinreichend belegt. Von den im Businessplan genannten neun Fluggesellschaften sollten zwei neu gegründet werden. Es ist unklar, woher SYT die Kenntnis über die Neugründungen hatte. Selbst wenn die Gründungen erfolgt wären, wäre fraglich, ob und in welchem Umfang sie den Flughafen Frankfurt-Hahn genutzt hätten.
- Die geplante Ausweitung der Frachtflugfrequenzen ist zurzeit rechtlich nicht möglich. Nach einer vom Rechnungshof eingeholten Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 25. Oktober 2016 stehen nach dem Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik und der Volksrepublik China für Frachtflüge 38 Frequenzen pro Woche und für Passagierflüge 55 Frequenzen pro Woche zur Verfügung. Nach Angaben des Bundesministeriums nutzen chinesische Luftfahrtunternehmen diesen Frequenzrahmen derzeit vollständig aus. Der Businessplan von SYT sah zwischen 24 und 60 zusätzliche Frachtflüge pro Woche vor. Weder SYT noch die angeblich mit ihr kooperierenden Fluggesellschaften, wie z. B. Hainan Airlines, Yangtze, myCargo Airlines oder China Southern Airlines, hatten nach Angaben des Bundesministeriums Kontakt mit ihm oder dem Luftfahrtbundesamt aufgenommen, um Frequenzen für Fracht- oder Passagierdienste am Flughafen Frankfurt-Hahn zu erhalten.

Die Businesspläne waren bereits nach einer cursorsichen Prüfung in weiten Teilen nicht schlüssig. Zugrunde liegende Annahmen und Angaben waren nicht oder nicht hinreichend belegt. Auf die Problematik der eingeschränkten Luftverkehrsrechte von und nach China ging SYT trotz Rückfragen nicht ein. Wie die Landesregierung in ihrer Stellungnahme zur Gutachtlichen Äußerung angibt, wandte sich der Innenminister mehrfach an die Bundesregierung, um eine Liberalisierung von Flugverkehrsrechten zu erreichen⁶⁰. Auch im Rahmen der Verkaufsverhandlungen mit SYT fand diese Thematik⁶¹ wiederholt Erwähnung. Umso unverständlicher bleibt es dann, dass das Innenministerium die im Businessplan veranschlagte Steigerung der wöchentlichen Frachtflüge um mindestens 24 und bis zu 60 Flüge nicht hinterfragte und sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder dem Luftfahrtbundesamt nicht zum genauen Umfang der Luftverkehrsrechte erkundigte.

In der Gesamtbetrachtung hätten die offensichtlichen Unstimmigkeiten dem Innenministerium unbeschadet der Obliegenheiten des Beratungsunternehmens Anlass bieten müssen, die ihm vorliegenden Businesspläne selbst einer kritischen Bewertung zu unterziehen oder auf eine solche hinzuwirken. Dies wäre vor allem deshalb erforderlich gewesen, weil es in der ersten Phase des Verkaufsprozesses bewusst auf Referenzen verzichtet und stattdessen die Vorlage von Unternehmenskonzepten gefordert hatte. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen des Landes mit den Nürburgring-Projekten ist es nicht widerspruchsfrei, einerseits eine außergewöhnliche Distanz zu den Bietern zu wahren, andererseits die Beratungsgesellschaft nicht ausdrücklich anzuhalten, deren Seriosität kritisch zu prüfen oder eine solche Prüfung selbst vorzunehmen.

6.3 Benannte Kontakte

6.3.1 Angaben von SYT

Der Businessplan bezog sich an mehreren Stellen auf die Kontakte von SYT und Dr. Chou zu verschiedenen Gesellschaften und Personen:

- Dr. Chou pflege langjährige Geschäftsbeziehungen zu Boeing.
- SYT habe langfristige Geschäftsbeziehungen zur China Construction Group, dem größten Baukonzern und führenden Immobilienverwalter Chinas.
- Dr. Chou habe Geschäftsbeziehungen zu Führungskräften von Unternehmen der HNA Gruppe.
- In Zusammenarbeit mit der China Construction Gruppe, der HNA Gruppe und ggf. der Huawei-Gruppe bringe der innovative Investor state-of-the-art Luftfahrt-Infrastruktur-Technologie und vor allem sein einmaliges Netzwerk aus belastbaren persönlichen Geschäftsbeziehungen ein.

⁶⁰ Insbesondere im Zusammenhang mit einer Anfrage der Fluggesellschaft Korean Air Cargo.

⁶¹ In der Sitzung des Innenausschusses vom 11. Februar 2016 antworteten weder das Land noch die Beratungsgesellschaft auf die Frage nach dem Vorliegen erforderlicher Lizenzen für Interkontinentalflüge.

- Dank der Initiative von Dr. Chou plane Yangtze, zum Flughafen Frankfurt-Hahn zurückzukehren. Über seine gewachsenen Geschäftsbeziehungen habe der Investor die Möglichkeit, kurzfristig die beiden Airlines Yangtze und Thai Wings zurück nach Hahn zu bewegen.
- Dr. Chou halte 26 % der Anteile an einer Tochtergesellschaft von SYT, an der auch der Präsident von Yangtze, Shu Wei Dong, 5 % der Anteile halte⁶² (Version 8. April 2016; knapper in der Version 31. Mai 2016).
- Dr. Chou sei früher einmal bei ACT, jetzt MyCARGO, engagiert gewesen.
- Dr. Chou und SYT hätten über den Präsidenten von Yangtze exzellente Geschäftskontakte zur Sky Team Cargo Alliance.
- SYT könne „durch persönliche Beziehungen mit der Unternehmensführung der HNA Group (durch Beteiligung von Yangtze River Express an der Holding) [...] ohne großen Aufwand von den Kontakten zu HNA Aviation Group Expertise, vor allem von Swissport und myTECHNIK, profitieren“.
- Dr. Chou genieße das Vertrauen von global expandierenden, führenden chinesischen Großunternehmen, wie China Construction Group, HNA Group und Huawei Group.
- Der Investor werde sein persönliches Netzwerk einbringen, um die chinesischen Piloten, die aktuell in den USA trainiert würden, für deren Berufsausbildung nach Europa umzulenken. Dabei wolle SYT mit einer „APEX Flight Academy“, Taiwan, zusammenarbeiten.
- Die engen Beziehungen des Investors zur HNA Group, die im Jahr 2015 Swissport übernommen habe, sicherten Zugang zu Know-how und internationaler Spitzentechnologie, sowohl im Bereich des Baus, der Ausstattung nach neuestem Stand der Technik sowie im späteren effizienten Betrieb.

6.3.2 Feststellungen des Rechnungshofs

Aus den vorgelegten Unterlagen war nicht erkennbar, dass das Innenministerium oder die Beratungsgesellschaft die im Businessplan genannten Kontakte von SYT und Dr. Chou überprüft hatte. Angaben über deren angebliche Geschäftsbeziehungen hinterfragten sie nicht. Selbst leicht verifizierbaren Behauptungen, wie die Beteiligung des Präsidenten von Yangtze an einer Tochtergesellschaft von SYT, gingen die Beteiligten nicht nach. Auch die Abweichung zwischen dem genannten möglichen Partner für das Betreiben der Flugakademie und dem Aussteller des Letter of Support vom 25. Dezember 2015 war offensichtlich. Diesen hatte eine „Air Aviation Academy“ ausgestellt. Im Hinblick auf das Know-how zum Betreiben eines Flughafens bezog sich SYT ausschließlich auf die persönlichen Kontakte von Dr. Chou. Belastbare Unterlagen hierzu lagen nicht vor.

⁶² Nach dem verbindlichen Angebot vom 30. November 2015 sollte er auch mit 5 % Gesellschafter von SYT werden.

6.4 Investitionsplanungen

6.4.1 Angaben von SYT

Der „flexible Investitionsplan“ sah Investitionen in Gesamthöhe von bis zu 215 Mio. € vor (Seiten 5 und 7). Davon sollten 22,5 Mio. € durch Landeszuwendungen finanziert werden.

In einer ersten Phase (2016 bis 2020) plante SYT, losgelöst von der Kapazitätsauslastung, „unverzichtbare Kernvorhaben“ mit drei Projekten über „56 Mio. €“. Sie sollten aus der Erneuerung von Terminals und Hangars (Projekt 1, 35 Mio. €), der Herstellung eines Anschlusses an die Nato-CEPS-Pipeline für Flugbenzin mit dem Bau zweier Tanks (Projekt 3, 6 Mio. €) und der Aufrüstung der Schwerlasttransportanlagen (Projekt 4, 5 Mio. €) bestehen. Je nach Kapazitätsauslastung sollten eine Flugakademie (Projekt 2, 10 Mio. €) sowie Immobilien, Einkaufszentren und ein Luxushotel (Projekt 5, AU Plan⁶³, 20 Mio. €) hinzukommen.

In einer zweiten Phase (2020 bis 2024) plante SYT, „abhängig von der Kapazität und Auslastung (Anzahl der zusätzlichen Frachtfluggesellschaften)“, Infrastrukturinvestitionen von insgesamt „134 Mio. €“. Vorgesehen waren der Abriss von Hangars (Projekt 6, 5 Mio. €), eine Photovoltaikanlage (Projekt 7, 25 Mio. €), neue Passagier- und Frachtterminals (Projekt 8, 15 Mio. €), eine zweite Start- und Landebahn (Projekt 9, 30 Mio. €), ein Altenwohnheim (Projekt 10, 10 Mio. €) und ein Anschluss an die Hunsrückbahn (Projekt 11, 54 Mio. €).

6.4.2 Feststellungen des Rechnungshofs

Zu den Investitionsplanungen hat der Rechnungshof Folgendes festgestellt:

- Die in der Investitionsplanung angegebenen Zahlen waren in sich nicht stimmig. Die Summe der drei Investitionen (Projekte 1, 3 und 4) in der als unverzichtbar angesehenen ersten Phase ergibt nicht 56 Mio. €, sondern nur 46 Mio. €.
- Entgegen den Angaben auf Seite 7 rechnete SYT auch die Flugakademie (Projekt 2) der ersten unverzichtbaren Phase zu (Seite 8).
- Die Summe der Investitionen der Phase 2 betrug nicht 134 Mio. €, sondern 139 Mio. € (Projekte 6 bis 11).
- Die Angaben in der Tabelle auf Seite 7 wichen von den Angaben im Text (Seiten 26 ff.) ab. Während in der Tabelle die selbst finanzierten Kosten für Projekt 1 „Erneuerung von Terminals und Hangars“, Projekt 8 „zusätzliche Terminals für die Abwicklung von Passagieren und Fracht“ und Projekt 11 „Anschluss an die Hunsrückbahn“ mit 35 Mio. €, 15 Mio. € und 54 Mio. € beziffert wurden, waren im Text Beträge von 15 Mio. €, 10 Mio. € und 60 Mio. € genannt. Weiter-

⁶³ Businessplan Seite 28: „Das Kürzel AU ist abgeleitet vom chemischen Element Aurum (Gold) und steht für ein Premium Traveller Programm, bei dem Fluggästen VIP-Services, wie bevorzugte Check-In, Nutzung von Business Lounges und anderen Wohlfühl-Einrichtungen mit einem erstklassigen Shopping-Erlebnis und exklusiven Übernachtungsmöglichkeiten kombiniert werden.“

hin ergaben sich aufgrund der Textpassagen im Vergleich zur Tabelle Abweichungen bei den Projektbauzeiten und der Zuordnung der Landeszuschüsse zu den einzelnen Projekten. Letztere wurden in der Tabelle auf Seite 7 den Projekten 1, 3 und 4 zugeordnet, im Text ausschließlich dem Projekt 1. Während in der Tabelle auf Seite 7 des Businessplans und in der Gesamtbetrachtung die Summe der Investitionen 215 Mio. € betrug, errechnete sich aus den Erläuterungen ab den Seiten 26 ff. die deutlich höhere Summe von 391 Mio. €. Der Unterschied erklärt sich offensichtlich daraus, dass SYT in der Tabelle die mit Fremdkapital zu finanzierenden Investitionsbeträge nicht angegeben hatte. Nach den Textpassagen summierte sich der Anteil des Investors auf nur 196 Mio. € statt auf 215 Mio. €.

- Zum Anschluss an die Nato-Pipeline und zum Bau von zwei Tanks gab SYT in dem Businessplan vom 8. April 2016 Kosten von zusammen 11 Mio. € an. Sie erläuterte aber, zuversichtlich zu sein, die beiden Maßnahmen für 6 Mio. € realisieren zu können. In der Version des Businessplans vom 31. Mai 2016 war nur noch von einem Gesamtinvestitionsvolumen von 6 Mio. € die Rede und die Anmerkung gestrichen. Der Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung Rheinland-Pfalz schätzte die Kosten für die beiden Maßnahmen in einer Studie vom 8. Juni 2015 auf 11,4 Mio. €⁶⁴. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso SYT von nur 6 Mio. € ausging.
- Laut SYT sollten die Ausbildungsgänge für Piloten, an denen derzeit 8.000 bis 10.000 Chinesen teilnehmen, von den USA auf den Flughafen Frankfurt-Hahn verlagert werden. Ob dies aufgrund der Wetterbedingungen vor Ort und der zeitlich begrenzten Gültigkeit der erforderlichen Einreisevisa überhaupt realistisch war, problematisierte SYT nicht einmal im Ansatz⁶⁵.
- SYT beabsichtigte, den Großraum Hahn zum neuen Asia-Zentrum Deutschlands zu machen und Hotels für die Besucher asiatischer Familien, Einkaufszentren zugeschnitten auf den Geschmack der asiatischen Bevölkerungsgruppe sowie Büroräume zur Vermietung von Flächen an die europäischen Niederlassungen asiatischer Handelsunternehmen zu schaffen. Es ist nicht erkennbar, auf welchen Grundlagen und anhand welcher Unterlagen diese Planung von SYT „eingehend geprüft“ worden war.
- Auch die Aussage, aufgrund der hohen Nachfrage aus der asiatischen Bevölkerung nach hochqualitativer medizinischer Versorgung solle ein Krankenhaus errichtet werden, war nicht belegt und in den Investitionsplanungen nicht berücksichtigt.
- Selbst nach dem Best Case-Szenario von SYT war der Bedarf für eine zweite Start- und Landebahn, die nach den Planungen im Jahr 2023 (8. Planjahr) für 40 Mio. € (davon 30 Mio. € Eigenmittel) errichtet werden sollte, nicht erkennbar.

⁶⁴ Antwort Innenministerium vom 11. Juli 2016 auf die Kleine Anfrage „Anschluss des Flughafens Frankfurt-Hahn an die Nato-Pipeline I“, Drucksache 17/404.

⁶⁵ Nach Presseberichten zu einem ähnlichen Projekt zum Flughafen Lübeck (Die ZEIT vom 25. Juni 2015) sind für 2.000 Piloten mehr als 80 Schulflugzeuge notwendig. Das seien etwa 10 % der Weltjahresproduktion dieser Maschinen. Daneben seien mehr als 100 Lehrer und Wetterbedingungen wie in Südafrika, Florida oder Arizona erforderlich.

- Es ist unklar, wieso die Frachtkapazität auf 1,2 Mio. t verdoppelt werden sollte, obwohl SYT im besten Fall einen Frachtumschlag von 508.300 t plante und im Base Case nur von Frachtmengen von 348.000 t ausging. Die insoweit von SYT als wesentliche Bedingung für eine Ansiedlung vorgetragenen Kundenwünsche belegte die Gesellschaft nicht.
- Im Vagen blieb das Vorhaben von SYT in Bezug auf die Hunsrückbahn. Hierfür sah der Investor im Jahr 2025 (10. Planjahr) einen Finanzbedarf von 100 Mio. € (laut Seite 7 davon 54 Mio. € Eigenmittel, laut Seite 27 allerdings 60 Mio. €) vor. Nach seinen Planungen sollten die Mittel für den „Anschluss“ an die Hunsrückbahn verwendet werden. Demgegenüber sieht das Land für die Reaktivierung der gesamten 63 Kilometer langen Strecke von Langenlonsheim bis zum Flughafen Frankfurt-Hahn Aufwendungen von ca. 130 Mio. € vor⁶⁶.

6.5 Anmerkungen des FM

Im Rahmen der Erstellung der Vorlage für den Beschluss des Ministerrats zum Verkauf der Landesanteile an der FFHG sprach das FM einige der oben aufgezeigten Auffälligkeiten der Businesspläne an⁶⁷. So legte es dar, dass der Businessplan von SYT an mehreren Stellen ausschließlich Ausführungen zum „Networking“ des Investors und Dr. Chou enthalte. Belastbare Dokumente – wie entsprechende Absichtserklärungen der Airlines – hätten jedoch nicht beigelegt. Sie hätten auch durch Recherchen des FM nicht ermittelt werden können, so dass insbesondere die wirtschaftlichen Beziehungen der im Businessplan genannten Gesellschaften untereinander nicht nachvollzogen werden könnten. Auch dieser wirtschaftliche Zusammenhang solle im Rahmen der Prüfung des Käuferhintergrundes durch die Beratungsgesellschaft untersucht werden.

Die teilweise immensen Fracht- sowie Passagiersteigerungen, die vom Investor in den ersten Jahren angenommen würden, könnten nach aktuellem Kenntnisstand nicht nachvollzogen werden. Vermutlich basiere der Businessplan auf der 10-Jahresplanung der FFHG vom Dezember 2014. Diese Planung sei aber durch den Weggang von Yangtze und Air China Cargo unrealistisch. Zudem habe Nippon Cargo Airlines angekündigt, bei einer Veräußerung an einen chinesischen Investor die derzeitige Frachtmenge von rund 20.000 t pro Jahr an einen anderen Standort zu verlagern.

Weiter gab das FM zu bedenken, dass vorhandene Interessenbekundungen chinesischer Fluggesellschaften nicht zur tatsächlichen Aufnahme von Geschäftsbeziehungen führen oder diese wieder aufgegeben werden könnten, die Auslastung der Flüge hinter den Erwartungen zurückbleiben oder die Margen im Frachtflugbereich noch weiter unter Druck geraten könnten. Auch könne sich der Flughafen Frankfurt-Hahn als ungeeigneter Standort für eine Flugschule erweisen, die erwartete Zahl der Flugschüle-

⁶⁶ Antwort Innenministerium vom 23. Dezember 2016 auf die Kleine Anfrage „Reaktivierung der Hunsrückbahn II“, Drucksache 17/1945 Frage 4.

⁶⁷ Die Anmerkungen übersandte das FM dem Innenministerium am 21. April 2016.

rinnen und -schüler zu ambitioniert und das Konzept aus aufenthaltsrechtlicher Sicht nicht realisierbar sein.

Aufgrund der Bedeutung der Beteiligung hielt das FM eine Tiefenrecherche für unabdingbar. Es regte an, über die erfolgte Prüfung hinaus eine Wirtschaftsdetektei mit weiteren Recherchen zu beauftragen.

6.6 Würdigung der Businesspläne

Die Businesspläne, die angegebenen Kontakte sowie die Investitionsplanungen waren schon bei cursorischer Prüfung weder realistisch noch nachvollziehbar. Das hätte, nicht zuletzt angesichts der Erfahrungen mit den Nürburgring-Projekten und aufgrund der Anmerkungen des FM, das auf von Anfang an erkennbare Ungereimtheiten hingewiesen hatte, Anlass geben müssen, sie einer vertieften Prüfung und kritischen Bewertung zu unterziehen sowie den einzelnen Behauptungen nachzugehen. Insbesondere hätte sich das Land ein fundiertes eigenes Urteil über die Expertise von SYT und die Qualität der vorgelegten Unterlagen als Grundlage für die Entscheidung über den Verkauf bilden müssen.

Die Landesregierung zieht sich in ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung erneut darauf zurück, dass aufgrund der Vorgaben des europäischen Beihilferechts eine Bewertung des Unternehmenskonzeptes nicht erlaubt gewesen sei.

Diese Argumentation greift zu kurz. Ungeachtet einer grundsätzlichen Unzulässigkeit, Unternehmenskonzepte als Kriterium zur Bewertung von Angeboten heranzuziehen, war es keineswegs verboten, sich anhand der vorgelegten Businesspläne ein Bild über die Seriosität des Bieters zu verschaffen. Wenn ein Businessplan offensichtlich fehlerhaft ist, von unrealistischen Annahmen ausgeht, Referenzen fehlen oder nur vage sind, der Bieter nicht über eigene Fluggesellschaften verfügt und er zudem keinerlei Erfahrungen im Betreiben oder der Weiterentwicklung eines Flughafens hat, ist es nicht nur naheliegend, sondern unerlässlich, sich intensiver mit ihm und seinem Unternehmenskonzept zu befassen. Dies würde kein wirtschaftlich und vernünftig handelnder Marktteilnehmer anders handhaben.

Die Landesregierung hat in ihrer Stellungnahme weiter mitgeteilt, das federführende Innenministerium habe selbst nicht die notwendige Expertise hinsichtlich der Aus- und Bewertung von Businessplänen gehabt, so dass es sich – auch gerade vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus den Nürburgring-Projekten – auf den Sachverstand der Berater habe verlassen müssen. Anhaltspunkte dafür, an den Einschätzungen und Bewertungen der Beratungsgesellschaft zu zweifeln, habe es nicht gegeben.

Diese Argumentation überzeugt nicht. Der Rechnungshof weist hierzu darauf hin, dass sich das FM im Zusammenhang mit der Erstellung der Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016 in mehreren Vermerken und Anmerkungen kritisch zu den Businessplänen geäußert und verschiedene Risiken aufgezeigt hat (siehe auch Tz. 6.5). Insofern wäre auch eine intensivere Nutzung des Sachverstands der Beteiligungsabteilung des FM geboten gewesen.

7 Finanzierung des Kaufpreises und der Investitionen

Nachfolgend untersucht der Rechnungshof die Kapitalausstattung von SYT (siehe Tz. 5.4) und die Angaben zur Finanzierung des Anteilserwerbs.

7.1 Finanzierungsideen von SYT

Das indikative Angebot vom 31. Juli 2015 enthielt ein Kurzkonzzept des Businessplans. Darin gab SYT ihr Eigenkapital mit umgerechnet 7 Mrd. € an. Im weiteren Verlauf des Verkaufsprozesses präsentierte SYT eine Reihe von Vorstellungen zur Fremd- und Eigenfinanzierung des Erwerbs der Anteile und von Investitionen:

Tabelle 2: Finanziere von SYT

Datum	Quelle	Finanzier	Betrag	Nachweis
19.08.2015	E-Mail Eurasia Amber GmbH an Beratungsgesellschaft	Grand Mekong Investment Limited	1,7 Mrd. €	Foto eines „Bank Statement/ Tear Sheet Draft“ der „Standard Chartered Bank“ vom 01.07.2014
16.10.2015	E-Mail Eurasia Amber GmbH an Beratungsgesellschaft	Weng Jianlin	200 Mrd. US-\$	Foto einer Bankgarantie von „The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Ltd.“ (HSBC) vom 07.01.2015
30.11.2015	Anlage 6 des verbindlichen Angebots	SYT	29,4 Mio. €	Kopie eines Bestätigungsschreibens der „China Construction Bank“ vom 28.11.2015
	Anlage 7 des verbindlichen Angebots	The Crown Agents Foundation		kein Nachweis, Erwähnung im Businessplan
22.04.2016	E-Mail Facett Art e. K. an Beratungsgesellschaft	Zhou Chao	29,8 Mio. €	Kopie eines Bankauszugs der „Industrial and Commercial Bank of China“ zum 18.04.2016
27.05.2016	E-Mail SYT-Anwälte an Beratungsgesellschaft	SYT	27,4 Mio. €	Kopie einer Bankbestätigung der „Bank of China“ vom 23.05.2016

Auf die Frage der Beratungsgesellschaft nach der Finanzierung der Kaufpreiszahlung antwortete die Eurasia Amber GmbH am 19. August 2015:

„Über diese Frage wurde am Montag ausführlich gesprochen. Wir fügen als Anlage ein Bank-Statement der Standard Chartered Bank PLC London U.K. vom 01.07.2014 bei, welches die Liquidität der SHANGHAI YIQIAN TRADING CO., LTD bzw. einer Tochtergesellschaft bzw. der beauftragten Investmentgesellschaft (letzter aktueller Jahresbericht) belegt. Da sich Herr Dr. Tao schon wieder auf dem Rückweg nach Shanghai befindet, war ein weiterer formloser 'Flower Letter' noch nicht zu organisieren. Dieser kann nur nachgereicht werden. Aber wie besprochen, soll die Finanzierung der Kaufpreiszahlung nicht über Kredite bzw. Kreditgeber abgewickelt werden, da das Bankguthaben in Höhe der gebotenen Kaufpreiszahlung abrufbar und verfügbar ist.“

Der E-Mail war ein unbeglaubigtes Foto eines „*Bank Statement/Tear Sheet Draft*“ zugunsten der Grand Mekong Investment Limited über ca. 1,7 Mrd. € bei der Standard Chartered Bank PLC, London, beigefügt. Das Original oder eine beglaubigte Kopie legte SYT nicht vor. Eine Rückfrage der Beratungsgesellschaft hierzu am 24. August 2015, inwiefern die Grand Mekong Investment Limited eine Tochtergesellschaft von SYT sei und ob Herr M einen Nachweis der Gruppenzugehörigkeit (ggf. Organigramm der Gesellschaft inklusive Holdingstruktur) erbringen oder einen „*Bank support letter*“ zu Gunsten von SYT nachreichen könne, blieb unbeantwortet. Stattdessen wechselte die Angabe des Finanziers.

Am 16. Oktober 2015 übersandte Herr M der Beratungsgesellschaft per E-Mail die Aufnahme einer Bankgarantie, die Dr. Chou ihm via WhatsApp übermittelt hatte. Er bot an, „über die Sache erklärend (zu) reden“. Auf dem Foto war ein Guthaben von 200 Mrd. US-\$ zu Gunsten eines Weng Jianlin bei HSBC ausgewiesen. Dieser sollte nach einer Mitteilung von Dr. Chou vom 19. Oktober 2015 Finanzier und nach den Angaben im Due Diligence-Fragebogen vom 6. November 2015 mit 17 % Eigentümer von SYT werden. Nach eigenen Angaben nahm die Beratungsgesellschaft den Ausdruck der E-Mail ungeprüft zu den Akten, da sie ihn nicht für „verfahrensrelevant“ hielt. Ob das angebotene Gespräch stattgefunden hatte, ergab sich aus den Unterlagen, die dem Rechnungshof vorlagen, nicht. Nach Angaben der Beratungsgesellschaft bestand keine Veranlassung, sich mit dem – verfahrensrechtlich unbeachtlichen – Bankbeleg zu befassen, da in dieser (indikativen) Prozessphase die bloße Darstellung der Finanzierungsart ausgereicht habe. Der Bankbeleg sei auch im weiteren Verlauf des Bieterverfahrens nicht relevant gewesen, weil er zeitlich und durch Vorlage des weiteren Finanzierungsnachweises im bindenden Angebot überholt gewesen sei.

Laut der Beratungsgesellschaft legte SYT auch diesen Finanzierungsnachweis weder im Original noch als beglaubigte Kopie vor. Eine Erläuterung des Finanzierungswechsels von der Grand Mekong Investment Limited hin zu Weng Jianlin erfolgte nach Angaben der Beratungsgesellschaft nicht.

Mit dem verbindlichen Angebot vom 30. November 2015 reichte SYT die Kopie einer Bankbestätigung der China Construction Bank in chinesischer Sprache ein. Eine Mitarbeiterin der Beratungsgesellschaft übersetzte das Dokument. Nach ihrer Auskunft belegte das Papier ein Guthaben von umgerechnet 29,4 Mio. € zu Gunsten von SYT. Das Original lag der Beratungsgesellschaft nicht vor.

Nach dem Businessplan, der dem verbindlichen Angebot ebenfalls beigefügt war, wollte SYT den Kaufpreis und weitere Investitionsprojekte am Flughafen über die Crown Agents Foundation, eine britische, der internationalen Entwicklungszusammenarbeit verpflichtete Organisation, finanzieren. Diesem Thema war ein eigenes Kapitel gewidmet, das diese Organisation mit ihrem Ziel, die weltweite Armut zu bekämpfen, näher beschrieb. Durch eine Kooperation mit einer ihrer Tochtergesellschaften, der Crown Agents Ltd., UK, einer weltweit führenden Wirtschaftsförderungsberatung, habe SYT Zugang zu zweckgebundenen Geldern, die bei der HSBC hinterlegt seien.

Mit Schreiben vom 10. Dezember 2015 bat die Beratungsgesellschaft SYT, eine Reihe von Fragen zu beantworten. So sollte SYT das Interesse der Crown Agents Foundation

durch einen schriftlichen Nachweis belegen. Für den Fall, dass die Foundation die Finanzierung nicht übernehmen würde, sollten Alternativen aufgezeigt werden. Bei der Beantwortung der Frageliste am 21. Dezember 2015 gingen die SYT-Anwälte hierauf nicht ein. Stattdessen übermittelten sie einen neuen Businessplan. Darin tauchte die Crown Agents Foundation nur noch beispielhaft in einem Nebensatz auf⁶⁸.

Danach wechselte der vorgesehene Finanzier erneut. Nunmehr sollte Zhou Chao, angeblich neuer Hauptgesellschafter von SYT, der maßgebliche Finanzier sein. Als Bestätigung für dessen Kreditwürdigkeit leitete die Eurasia Amber GmbH über die E-Mail-Adresse der Facett Art e. K. am 22. April 2016 an die Beratungsgesellschaft die Kopie eines aktuellen Kontoauszugs („*certification of deposit*“) der Industrial and Commercial Bank of China in englischer und chinesischer Sprache weiter. Danach verfügte Zhou Chao am 18. April 2016 über mehr als 217 Mio. RMB⁶⁹. Allerdings war auf dem Auszug vermerkt:

„cannot be used as a document of guarantee or financing.“

SYT legte die Bescheinigung auch einem Mitarbeiter der Beratungsgesellschaft bei seinem Chinabesuch am 21. April 2016 vor. Nach deren Angaben hat sich dieser mit dem Auszug nicht näher befasst, sondern um elektronische Übersendung an die Beratungsgesellschaft gebeten. Diese fand am Folgetag statt.

In einer Telefonkonferenz vom 27. Mai 2016, deren Ergebnisse die Beratungsgesellschaft in einer E-Mail an das Innenministerium vom 30. Mai 2016 zusammenfasste, gab sie an, es sei aktuell unklar, ob man die vom Land erbetene Bestätigung erhalten werde, dass Zhou Chao der maßgebliche Finanzier hinter SYT sei.

Parallel hierzu versuchte SYT, die Finanzierung selbst nachzuweisen. So leiteten die SYT-Anwälte am 27. Mai 2016 an die Beratungsgesellschaft elektronisch eine Kopie der Bestätigung der Bank of China vom 23. Mai 2016 über ein Guthaben von SYT von umgerechnet 27,4 Mio. € weiter. Am gleichen Tag gab die Beratungsgesellschaft diesen Beleg dem Innenministerium zur Kenntnis.

Bei einer Reise des zuständigen Staatssekretärs im Innenministerium nach Shanghai vom 4. bis 6. Juli 2016 ergaben sich Anhaltspunkte dafür, dass es sich bei den Bestätigungen der China Construction Bank und der Bank of China um Fälschungen handelte. Daraufhin bat das Innenministerium das Auswärtige Amt am 12. Juli 2016, diese Bestätigungen durch das Generalkonsulat Shanghai zu überprüfen. Die Information, dass die Bestätigungen gefälscht waren, ging am 3. August 2016 beim zuständigen Staatssekretär im Innenministerium ein.

⁶⁸ Seite 8: „Due to different revenue projections, under the initial version of the Financial Plan, it was expected that the expansion would be largely self-financing and that debt financing would be minimal, given the financial commitment of the Investor backed by financial Sponsors who (e.g. Crown Agents Foundation or other Sponsors) provide equity-like guarantees for bank loans.“

⁶⁹ Umgerechnet rund 29,8 Mio. € zum Kurs vom 22. April 2016.

7.2 Würdigung

Die Angaben von SYT zur Finanzierung des Erwerbs der Anteile an der FFHG und der geplanten Investitionen wechselten mehrfach. SYT beschränkte sich auf Erklärungen, ohne hierfür Nachweise zu erbringen. Bis kurz vor Vertragsunterzeichnung war unklar, wer der Finanzier sein sollte.

Die von SYT bis zum verbindlichen Angebot eingereichten Kopien und Fotos von Finanzierungsnachweisen überprüfte die Beratungsgesellschaft weder auf ihre Echtheit noch auf ihre Plausibilität. Sie forderte diese weder im Original oder als beglaubigte Kopie an, noch holten sie Rückbestätigungen der ausstellenden Banken ein. Ebenso unterblieb eine inhaltliche Prüfung der Unterlagen.

Schon die Vorlage einer „Bankgarantie“ über 200 Mrd. US-\$ hätte hierzu Anlass bieten müssen. Es ist weltweit keine Einzelperson bekannt, die ein derart hohes Vermögen – erst recht nicht als Bankguthaben – besitzt⁷⁰. Hinzu kommt, dass eine Bank eine solche Bestätigung⁷¹ nach dem Gutachten von Freshfields (siehe Anlage 6), erfahrungsgemäß mangels Überprüfbarkeit nicht ausstellen kann und wird, schon gar nicht im Hinblick auf den Betrag von 200 Mrd. US-\$. Auch sei der abschließende Satz der „Bankgarantie“⁷² nicht verständlich. Auf sprachlichen Unklarheiten beruhende Übersetzungsfehler hielt Freshfields bei einer der weltweit größten Banken wie der HSBC für nicht wahrscheinlich. Vielmehr sei davon auszugehen, dass HSBC bei Bestätigungen dieser Art ein sprachlich eindeutiges Formular vorrätig halte.

Nach Angaben der Beratungsgesellschaft ist die „Bankgarantie“ dort erst im Zusammenhang mit der Übersendung der Verfahrensakte an den Rechnungshof am 15. August 2016 aufgefallen, also lange nach dem Scheitern des Verkaufs an SYT.

Auch bei zwei Bankauszügen, die SYT später vorlegte, um ihre Liquidität nachzuweisen, begnügte sich die Beratungsgesellschaft mit Kopien. Diese wiesen Filialen der China Construction Bank und der Bank of China als Aussteller aus. Die Auszüge stellten sich als Fälschungen heraus.

Dem Gutachten von Freshfields zufolge ergaben sich bei beiden Dokumenten auf den ersten Blick Auffälligkeiten. Statt SYT weise die Bestätigung der China Construction Bank die „Shanghai Yiqian Trading **Joint Stock Co.**“ als Kontoinhaber aus. Diese laute also auf eine Aktiengesellschaft statt auf eine GmbH. Auch falle auf, dass die Niederlassung in Taizhou das Dokument ausgestellt habe. Das führe zur Frage, warum die SYT, mit Sitz in Shanghai, ein Konto dort unterhalten sollte. Ungewöhnlich sei auch, den Betrag nicht in chinesischen Schriftzeichen darzustellen. Es hätte sich daher

⁷⁰ Nach der von Forbes veröffentlichten Liste „The World’s Billionaires“ betrug im Jahr 2016 das Vermögen der drei reichsten Menschen Bill Gates 75 Mrd. US-\$, Amancio Ortega 67 Mrd. US-\$ und Warren Buffet 60,8 Mrd. US-\$.

⁷¹ „We further confirm that the said funds are clean, cleared legally earned, of non-criminal origin and of no lien and/or encumbrances.“

⁷² „For the authentication/verification, the depositor shall present this Original at our Counter but shall be arranged by the fund transferred company.“

angeboten, eine Rückbestätigung der ausstellenden chinesischen Bank über die Echtheit einzuholen. Der Beratungsgesellschaft waren die Ungereimtheiten bei ihrer Übersetzung der Bankbestätigung nicht aufgefallen. Vielmehr übersandte sie am 17. Juni 2016 dem Innenministerium den Kontoauszug sogar mit der Bemerkung, dass die chinesischen Schriftzeichen vor „2015“ übersetzt „Shanghai Yiqian Trading Co., Ltd.“ heißen würden.

Auch die Bestätigung der Bank of China ließ laut Freshfields einige Unstimmigkeiten erkennen. Beim Betrag sei das erste chinesische Schriftzeichen für „2“ falsch⁷³. Ferner enthalte die Unterschriftenzeile einen Schreibfehler (Bank of China Limited anstatt Bank of China Limited). Zwar sei die Bestätigung nicht augenscheinlich als Fälschung anzusehen, in Bezug auf die Form des Dokuments hätte aber aufgrund der bestehenden Unstimmigkeiten das Original der Bestätigung oder zumindest eine beglaubigte Kopie vorgelegt werden müssen.

Die Beratungsgesellschaft unterließ es, die vorgelegten Bankbestätigungen und Bankauszüge ordnungsgemäß zu prüfen und das Land auf die sofort erkennbaren Ungereimtheiten aufmerksam zu machen. Hätte die Beratungsgesellschaft hierbei China-Experten eingeschaltet, hätten diese die offensichtlichen Fälschungen der Bankauszüge ohne Weiteres entdecken können. Speziell geschulte chinesische Muttersprachler setzte sie, soweit erkennbar, lediglich im Rahmen der IDD für ausgewählte Untersuchungen in Bezug auf SYT⁷⁴ oder in Einzelfällen zur Übersetzung von Dokumenten ein⁷⁵.

Die Beratungsgesellschaft hat in ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung angegeben, sie sei nicht mit der Prüfung der Authentizität insbesondere der unaufgefordert eingereichten Finanzierungsnachweise oder zu einer Anforderung im Original oder als beglaubigte Kopie beauftragt worden oder aus sonstigen Gründen verpflichtet gewesen.

Nach dem Gutachten der vom Rechnungshof beauftragten Rechtsanwaltskanzlei Freshfields hätte es sich angeboten, eine Rückbestätigung der ausstellenden chinesischen Banken über die Echtheit oder zumindest eine beglaubigte Kopie der Bankauszüge einzuholen.

Unbeschadet des eigenen Verständnisses ihrer Pflichten war die Beratungsgesellschaft nach allgemeinen Grundsätzen⁷⁶ verpflichtet, die von den Bietern eingereichten

⁷³ Dies hatte auch eine Sachbearbeiterin der Bank beim Vor-Ort-Besuch vom 4. bis 6. Juli 2016 bestätigt. Außerdem, so ihre weiteren Bemerkungen, gebe es bei der Filiale die Nummerierung des Stempels „7“ schon längst nicht mehr. Die angegebene Kontonummer existiere bei der Bank nicht. (Protokoll einer Mitarbeiterin des vom Land um Unterstützung gebetenen Beratungsunternehmens Rudolf Scharping Strategie Beratung Kommunikation AG [RSBK], ein Unternehmen, das bei der Umsetzung von Geschäftsideen in und mit China berät, siehe auch Tz. 8.3.2).

⁷⁴ Schreiben der Beratungsgesellschaft an den Rechnungshof vom 12. Oktober 2016, Frage 26.

⁷⁵ Welchen Input die China-Experten der beratenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Bereich Forensic, generell leisteten, kann der Rechnungshof nicht beurteilen, da die Beratungsgesellschaft ihm den internen Schriftverkehr nicht zugänglich gemacht hat.

⁷⁶ Zu den Hinweispflichten eines Beraters gemäß §§ 675, 666 Fall 1 BGB vergleiche z. B. Seiler, in: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 2. Auflage, § 666, Rn 5.

Unterlagen nach professionellen Standards zu prüfen und das Innenministerium als Auftraggeber über diesen unbekannt, offensichtliche Auffälligkeiten zu unterrichten, um ihm sachgerechte Entscheidungen und ggf. Weisungen an den Auftragnehmer zu ermöglichen. Selbst wenn die Prüfung der Authentizität der eingereichten Unterlagen, etwa durch die Einholung von Rückbestätigungen der ausstellenden Banken, nicht Bestandteil des Auftrags der Beratungsgesellschaft gewesen sein sollte, hätte sie daher das Innenministerium unaufgefordert auf diesen Umstand hinweisen und zu einer entsprechenden Ausweitung ihres Auftrags raten müssen.

Ungeachtet der konkreten Unstimmigkeiten dienen Bankauszüge und „Bankbestätigungen“ schon grundsätzlich nicht dazu, die Bonität und Liquidität eines Käufers nachzuweisen. Sie geben lediglich eine Momentaufnahme wieder. Darauf hat der Rechnungshof in seiner Gutachtlichen Äußerung zur Finanzierung des Projekts „Nürburgring 2009“ Teil I ausführlich hingewiesen. Deutlich sachgerechter wäre es gewesen, sich einen Überblick über die längerfristige Leistungsfähigkeit des Investors zu verschaffen. Zu deren Beurteilung ist auf aussagefähige Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen – und zwar für mehrere Geschäftsjahre – zurückzugreifen. Die zuletzt von SYT behaupteten Finanzmittel von 27,4 Mio. € hätten zwar zur Finanzierung des Anteils- und des Grundstückskaufs einschließlich Nebenkosten gereicht. Wie SYT die zur Umsetzung der Investitionen vorgesehenen Eigenmittel von 215 Mio. € aufbringen wollte, blieb jedoch ungeprüft.

Hinzu kommt, dass die Auszüge vom 28. November 2015 und vom 23. Mai 2016 stammten und somit bis zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung am 2. Juni 2016 hätten aktualisiert werden müssen. Nach dem Gutachten von Freshfields sind in Verkaufsprozessen täglich aktualisierte Bestätigungen nicht unüblich.

Weil zur Finanzlage von SYT wenig bis gar keine Informationen vorlagen und das registrierte sowie das eingezahlte Kapital im Verhältnis zum Kaufpreis sehr gering waren, hätte das Innenministerium zum Nachweis der Bonität des Käufers auf einer Finanzierungsbestätigung durch ein Kreditinstitut oder auf eine Bankgarantie bestehen oder weitere Erkundigungen über die Finanziers in Auftrag geben müssen. Dies gilt insbesondere auch, weil dem Land nicht nur an der Zahlung des Kaufpreises, sondern an der Fortführung und Weiterentwicklung des Flughafens gelegen war.

Eine intensivere Überprüfung von SYT durch das Land wäre auch deshalb notwendig gewesen, weil der Anteilskaufvertrag als integralen Bestandteil die Zusage von Betriebsbeihilfen enthielt. Solche Zuwendungen dürfen nach den maßgeblichen Bestimmungen der Nr. 1.2, Teil I, zu § 44 VV-LHO nur solchen Empfängern bewilligt werden, „bei denen eine ordnungsgemäße Geschäftsführung gesichert erscheint“. Bei dieser Bonitätsprüfung ist nicht nur die persönliche Zuverlässigkeit des Zuwendungsempfängers zu untersuchen. Zu prüfen ist vielmehr auch dessen finanzielle Leistungsfähigkeit. Der Antragsteller muss nämlich dazu in der Lage sein, seinen regelmäßig anfallenden Eigenanteil an den Kosten der geförderten Maßnahme zu tragen⁷⁷.

⁷⁷ Vergleiche hierzu Rossi, in: Gröpl, Bundeshaushaltsordnung/Landeshaushaltsordnung, Kommentar, 2011, § 44, Rn 60.

Um der Bewilligungsbehörde diese Bonitätsprüfung zu ermöglichen, müssen Anträge auf Zuwendungen gemäß Nr. 3.2, Teil I, zu § 44 VV-LHO die zur Beurteilung ihrer Notwendigkeit und Angemessenheit erforderlichen Angaben enthalten. Auf Verlangen der Bewilligungsbehörde sind die Angaben durch geeignete Unterlagen zu belegen.

Über die Intensität der Bonitätsprüfung und damit über die vorzulegenden Nachweise ist nach Lage des Einzelfalls zu entscheiden. Bei der erstmaligen Förderung eines bisher nicht bekannten Antragstellers wird in der Regel eine umfassende Prüfung erforderlich sein⁷⁸. Im Zweifel hat die Bewilligungsbehörde Auskünfte einzuholen (z. B. aus dem Handelsregister oder von der Hausbank), Bescheinigungen anzufordern oder sich Erklärungen des Antragstellers vorlegen zu lassen⁷⁹. Zu den Unterlagen, die der Zuwendungsgeber einfordern kann und ggf. muss, gehören neben einem obligatorischen Finanzierungsplan (Nr. 3.3, Teil I zu § 44 VV-LHO) auch wirtschaftsbezogene Informationen wie etwa Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnungen oder Vermögensübersichten – Informationen also, an Hand derer sich die Bewilligungsbehörde ein Bild von der Bonität eines Antragstellers machen kann⁸⁰. Im Zweifel sollte der Subventionsgeber eher mehr als weniger Informationen verlangen, um eine gesicherte und beständige Entscheidung treffen zu können⁸¹.

⁷⁸ Krämer/Schmidt, Textsammlung, Kommentar und Rechtsprechungssammlung zum Recht der Zuwendungen und Subventionen der öffentlichen Hand mit Verfahrenshinweisen für die Behörden und Empfänger, Stand September 2013, Abschnitt D II, Rn 20.

⁷⁹ Krämer/Schmidt, a. a. O., Rn 21.

⁸⁰ Rossi, a. a. O., Rn 65.

⁸¹ Rossi, a. a. O., Rn 65.

8 Prüfung der Integrität des Bieters

Der Rechnungshof beschreibt zunächst, was unter einer Integritätsprüfung zu verstehen ist, behandelt dann die diesbezügliche Beauftragung der Beratungsgesellschaft und untersucht, ob alle erforderlichen Prüfungsmaßnahmen vorgenommen wurden. Danach geht er auf im Laufe des Verfahrens eingeholte Rechtsgutachten (Legal Opinions) und spätere Prüfungsmaßnahmen ein.

8.1 Integrity Due Diligence-Prüfungen

8.1.1 Allgemeines

Eine IDD stellt die Sammlung und Bewertung der im eigenen Unternehmen und in der Öffentlichkeit verfügbaren Informationen über Reputation, Integrität und fachliche Expertise von tatsächlichen oder potentiellen Geschäftspartnern im Hinblick auf das Risiko, dass der Partner illegale oder unseriöse Geschäftspraktiken betreibt, dar⁸². Sie kann dabei helfen, Compliance-Risiken zu identifizieren, die im Rahmen anderer Due Diligences (Financial, Commercial oder Tax Due Diligences) regelmäßig nicht zutage treten.

Die IDD hat sich als fester Bestandteil beim Abschluss von Vertragsbeziehungen zwischen privaten Partnern insbesondere im internationalen Geschäftsverkehr (Unternehmenskäufe, Lieferverträge) etabliert. Für die Durchführung von IDD-Prüfungen existieren keine vorgegebenen Standards. Dienstleister bieten in der Regel ihre jeweils eigenen Verfahren an, die insgesamt vergleichbar strukturiert sind⁸³.

Nach dem eigenen Newsletter der Beratungsgesellschaft⁸⁴ enthalten die von ihr entwickelten Maßnahmen die Klassifizierung des compliancebezogenen Risikos in Bezug auf den Geschäftspartner (Risikoklassifizierung) und die Prüfung seiner Integrität und Qualifikation (Due Diligence-Prüfung). Beide Elemente basierten auf einer Selbstauskunft des zukünftigen Geschäftspartners sowie einer Länderrisikoklassifizierung, abhängig von dessen Sitz. Davon ausgehend werde der Geschäftspartner einer bestimmten Risikokategorie zugeordnet. Hiernach richte sich die Intensität der Recherche. Je nach Risikokategorie seien drei Stufen möglich. Sie unterschieden sich in der Tiefe und den Quellen:

⁸² Ghazvinian, Third Party Due Diligence – Nur etwas für andere Unternehmen?, in: Der Schweizer Treuhänder, 12/2012, Seiten 968 bis 972.

⁸³ Exemplarisch: PWC, Wissen Sie, wer Ihre Partner sind?, 2010; LexisNexis Risk Solutions, Weißbuch: Ein integrierter Ansatz zur Geschäftspartner-Compliance, 2014; Beratungsunternehmen Maddocks Insight Ltd. (<https://www.maddocksinsight.com/de/integrity-due-diligence.php>), abgerufen am 27. Juni 2016.

⁸⁴ Newsletter, Bereich Forensic, 2011, Kennen Sie Ihre Geschäftspartner? (<https://www.kmpg.com/DE/de/Documents/kennen-sie-ihre-geschaefspartner-2012-KPMG.pdf>), abgerufen am 27. Juni 2016.

- „Recherche Stufe 1 (Kurzrecherche)
 - Recherche der Basisinformationen, sofern nicht vorhanden (zum Beispiel wesentliche Veränderungen in Key Management oder Eigentümerstruktur, Rechtsform, Solvenz);
 - Erste Recherche zu Key Playern zum Beispiel in Medien, Presse, Internet, Registern und EU- und US-Blacklists;
 - Basis-Recherche und -Analyse zu länderspezifischen Risiken.
- Recherche Stufe 2 (Extensive Recherche)
 - Intensive Recherche in Internet, Medien und Presse;
 - Recherche in allen rechtlich zulässig verfügbaren Registern, zum Beispiel nach Gerichtsverfahren;
 - Visualisierung der Netzwerke von Firmen und Personen;
 - Analyse und Benennung potentieller Risiken im Hinblick auf strategische Ziele.
- Recherche Stufe 3 (Tiefenrecherche)
 - Identifizierung des Netzwerks des potenziellen Targets;
 - Extrahierung wesentlicher Informationen im Netzwerk über das Unternehmen, Management oder andere Key Player;
 - Analyse der Implikationen/Risiken auf die strategischen Ziele mittels einer Risk Matrix;
 - Identifizierung möglicher taktischer Schritte zur Erreichung der Ziele des Mandanten.“

8.1.2 Beauftragung der Beratungsgesellschaft zur Durchführung einer IDD

Die Beratungsgesellschaft bat das Innenministerium in einer E-Mail vom 12. August 2015 um Rückmeldung zu folgender Handlungsempfehlung:

„Nach Durchsicht der indikativen Angebote zeigt sich, dass einige der indikativen Angebote von Gesellschaften gelegt wurden, die sowie deren Gesellschafter und/oder Personen, die Organfunktionen einnehmen, uns nicht bekannt sind und/oder nicht aus dem europäischen Rechtsraum stammen. In Transaktionen der Privatwirtschaft wird dem üblicher Weise keine größere Bedeutung beigemessen und es werden folglich auch keine weitergehenden Informationen eingeholt, weil dort letztlich nur die Zahlung des Kaufpreises entscheidend ist.

Angesichts der politischen Öffentlichkeitswirksamkeit des Verfahrens halten wir es vorliegend jedoch für **sinnvoll**, in der 2. Verfahrensphase eine weitergehende Recherche zum Hintergrund der einzelnen Bieter durchzuführen, um etwaig bestehende, ggf. später über die Medien transportierte Compliance- und/oder Bonitätsrisiken soweit als möglich frühzeitig zu identifizieren“. (Hervorhebungen durch den Rechnungshof).

Für eine entsprechende Integritätsprüfung werde die Beratungsgesellschaft von den Bietern weitergehende Informationen anfordern. Je nach Herkunftsland könnten dies Bilanzen, Gesellschafterverzeichnis, Identitätsnummer (China), Registerunterlagen, Einstufung von Organen als „*Senior foreign political figure*“ usw. sein. Mittels ihrer weltweiten Organisation würde die Beratungsgesellschaft folgende Recherchen in öffentlich zugänglichen Quellen durchführen:

- Recherche der online öffentlich zugänglichen Informationen über das Unternehmen (z. B. wesentliche Veränderungen im Key Management oder in der Eigentümerstruktur, Rechtsform, Solvenz);
- umfassende Recherche zu Geschäftsgebaren, Reputation und Integrität der Gesellschaft und dem Key Management (maximal vier Personen neben dem zu recherchierenden Unternehmen selbst);
- intensive Recherche im Internet, in Medien und Presse, in öffentlich zugänglichen und rechtmäßig einsehbaren Registern, z. B. nach Gerichtsverfahren, Hinweisen auf Rechtstreitigkeiten, Hinweisen auf Netzwerke, politischen Aktivitäten oder Ämtern (auf Englisch und in der oder einer jeweiligen Landessprache, limitiert auf die vergangenen zehn Jahre);
- Recherche nach geschäftlichen, politischen und kriminellen Verflechtungen (soweit verfügbar und rechtlich zulässig);
- Recherche nach Einträgen in Sanktions- oder sonstigen Schwarzen Listen;
- Informationen zur Bonität der Gesellschaft.

Das Ergebnis der Recherche wollte die Beratungsgesellschaft in Form standardisierter schriftlicher Berichte (Know Your Third Party Reports) mitteilen. Ihnen werde eine Zusammenfassung und Einschätzung des Compliance-Risikos in verbaler und Ampelform vorangestellt. Ein Muster fügte die Beratungsgesellschaft bei.

Die Kosten bezifferte sie mit 3.000 € pro Recherche und Bieter⁸⁵.

Am Ende der E-Mail wies die Beratungsgesellschaft darauf hin, dass auch eine IDD keine vollständige Garantie hinsichtlich des Ausschlusses von Compliance- und Bonitätsrisiken eines bestimmten Bieters geben könne. Das gelte insbesondere bei missbräuchlichen und/oder strafrechtlich relevanten Verhaltensweisen. Auch in diesen Fällen scheine der Nutzen einer IDD jedoch darin zu liegen, dass nachweislich alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nach bestem Wissen und Gewissen ausgeschöpft worden seien, um negative Entwicklungen im Rahmen des Transaktionsverfahrens auszuschließen.

Die Handlungsempfehlung zur Überprüfung der Bieter und den Hinweis auf die begrenzten Möglichkeiten einer IDD nahm die Beratungsgesellschaft erneut und im

⁸⁵ Der Preis bezog sich auf die Bietergesellschaft und bis zu vier damit in gesellschaftsrechtlichem Zusammenhang stehenden Individuen und/oder Tochtergesellschaften.

Wesentlichen inhaltsgleich in den elektronisch übermittelten Vermerk vom 18. August 2015⁸⁶ auf.

Per E-Mail vom 19. August 2015 beauftragte das Innenministerium die beratende Rechtsanwalts-gesellschaft, Integritätsprüfungen der Bieter entsprechend der abgegebenen Handlungsempfehlung durchzuführen.

8.1.3 Ergebnis der Know Your Third Party Reports

Entwürfe der Berichte

Den „finalen Entwurf des Company Due Diligence Berichts“ (Know Your Third Party Reports, Umfang 25 Seiten) vom 20. April 2016 erhielten das Innenministerium und die LV am 22. April 2016 per E-Mail. Als Unterzeichner waren zwei Mitarbeiter der beratenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Bereich Forensic, vorgesehen (Vermerk „sign.“).

Der Bericht beinhaltete eine Überprüfung

- von SYT⁸⁷,
- der eingetragenen Anteilseigner und „wichtigen Mitglieder der Geschäftsführung“ (QiFei Wu und Weizong Tang),
- der beabsichtigten Anteilseigner (Kyle Wang und Dr. Chou Yu Tao)⁸⁸ sowie
- des zukünftigen Mehrheitsaktionärs (Zhou Chao).

Das Deckblatt des Berichtsentwurfs enthielt folgenden Vorsichtshinweis:

„Dieses Dokument enthält Kurzberichte, die ausschließlich auf Basis einer Reihe öffentlich verfügbarer Quellen von Behördendaten erstellt sind, die zum relevanten Stichtag vom Desktop verfügbar waren. Zusätzliche relevante Informationen ergeben sich möglicherweise bei Durchsicht anderer Informationsquellen, einschließlich manuell gepflegter öffentlicher Behördendaten oder lokaler Anfragen. Diese Berichte sollten nicht als ausschließliche Entscheidungsgrundlage für geschäftliche Entscheidungen verwendet werden. [...]“

Die Beratungsgesellschaft klassifizierte in der Auftragsbeschreibung die Prüfungen als „Nachforschungen in beschränktem Umfang“ („*limited research*“) und schloss nach eigenem Verständnis insoweit eine weitergehende Haftung aus.

⁸⁶ „Project Runway – Europaweites Privatisierungsverfahren zum Verkauf der 82,5 %-Beteiligung des Landes Rheinland-Pfalz an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH; Hier: Verfahrensdokumentation/Vertraulichkeit/Vermeidung von Interessenkonflikten/Überprüfung der Bieter“ im Nachgang zur Besprechung in der Staatskanzlei vom 24. Juli 2015.

⁸⁷ Angegebene Identifikationsnummer 310108000554889.

⁸⁸ Die anderen im Due Diligence-Fragebogen vom 6. November 2015 genannten beabsichtigten Anteilseigner (siehe Tz. 5.5.2) hatte die Beratungsgesellschaft im Rahmen des Berichts nicht vollständig aufgeführt und überprüft.

Die Berichterstattung erfolgte, wie vereinbart, in Form einer standardisierten tabellarischen Darstellung der Ergebnisse zu den einzelnen Gesellschaften und Personen in englischer Sprache.

Die Beratungsgesellschaft gründete ihre Recherchen

„ausschließlich auf öffentliche Aufzeichnungen. Die Recherchen waren beschränkt auf offene Quellen wie Pressemitteilungen und Mediendatenbanken, Handels- und Unternehmensregister, das Internet sowie andere im öffentlichen Raum verfügbare Quellen“⁸⁹.

Soziale Netzwerke (Facebook u. ä.) waren angabegemäß nicht Gegenstand der Recherchen.

Die Datenbankzugriffe erfolgten hauptsächlich vom 29. Februar 2016 bis 2. März 2016. Allein den später genannten Mehrheitsaktionär Zhou Chao überprüfte die Beratungsgesellschaft am 20. April 2016.

Dem Entwurf war eine Zusammenfassung mit Einschätzung des Compliance-Risikos in Text- und Ampelform vorangestellt. Sie enthielt eine rote, zwei gelbe und vier grüne Ampeln. Aufgrund der nicht nachgewiesenen Anteilseignerstruktur bewertete die Beratungsgesellschaft diese mit einer roten Ampel. Für die grundlegenden Hintergrundinformationen zu SYT und die Informationen zur Geschäftsführung stellte sie die Ampeln jeweils auf gelb. Den übrigen Bereichen Negative Presse/Medienberichte, Rechtsstreitigkeiten, Sanktionen/Listen mit Hochrisiko-Unternehmen und Informationen zu dem zukünftigen Mehrheitsaktionär hatte die Beratungsgesellschaft grüne Ampeln zugeordnet.

Zur Anteilseignerstruktur von SYT, von der Beratungsgesellschaft als SYTCL abgekürzt, und deren Gesellschaftern vermerkte die Beratungsgesellschaft:

„Gemäß BCISS-SAIC halten Qifei Wu und Weizong Tang jeweils einen 50 % Anteil an SYTCL. Die Information wurde dem Jahresbericht des Unternehmens aus dem Jahr 2015 entnommen, der bei der SAIC am 25. Januar 2016 eingereicht wurde. Allerdings sind laut dem von SYTCL ausgefüllten Due Diligence Fragebogen die Anteilseigner Kyle Wang (26 Prozent), Yutao Chou (25 Prozent), Wunzhan Qing (20 Prozent) und Shuwei Dong (5 Prozent). Darüber hinaus ist im Due Diligence Fragebogen vom 2. März 2016 aufgeführt, dass Kyle Wang der einzige Anteilseigner ist. Diese Information ließ sich nicht unabhängig bestätigen durch Recherche in anderen verfügbaren Online-Quellen. SYTCL zufolge wird Chao Zhou der neue Mehrheitsaktionär der Shanghai Yiqian Trading Co., Limited, sein. Allerdings ließ sich seine Verbindung zu Shanghai Yiqian und die Informationen zu seinen Besitzverhältnissen am Unternehmen nicht durch Recherche bei den verfügbaren Online-Quellen bestätigen. [...] Der Un-

⁸⁹ Know Your Third Party Reports, englische Version, Seite 46. Deutsche Übersetzung, Seite 48 unter „Haftungsausschluss“.

ternehmens-Due Diligence-Fragebogen wurde für ein Unternehmen ausgefüllt, das nicht als der Bieter agiert. Erst auf Nachfrage wurde der Unternehmens-Due Diligence-Fragebogen zu einem späteren Zeitpunkt für das bietende Unternehmen eingereicht am 2. März 2016. Die im Unternehmens-Due Diligence-Fragebogen vom 2. März 2016 bereitgestellten Informationen zur Anteilseignerstruktur entsprechen nicht den Informationen, die über offene Quellen verfügbar sind. **Wir schätzen diese beiden Tatsachen als hoch kritisch ein (rote Flagge). Darüber hinaus ließen sich einige weitere im Unternehmens-Due Diligence-Fragebogen vom 2. März 2016 gegebene Informationen wie beispielsweise das Gründungsdatum oder die wesentlichen Personen im Unternehmen nicht durch Recherche in verfügbaren Online-Quellen bestätigen. Gesamtrisikoindikator: HOCH.**“ (Hervorhebungen durch den Rechnungshof).

Im Hinblick auf die Unterschiede der Angaben zu den Gesellschaftern im Due Diligence-Fragebogen und in den von der Beratungsgesellschaft herangezogenen Datenbanken erklärte Dr. Chou, im Fragebogen sei Kyle Wang als alleiniger Anteilseigner angegeben, weil er der wirtschaftliche Eigentümer gewesen sei, während Qifei Wu und Weizong Tang die rechtlichen Eigentümer seien.

Im Berichtsentwurf führte die Beratungsgesellschaft außerdem mehrere Einträge zu Rechtsstreitigkeiten auf und stellte hierzu fest:

„Die Nachforschungen ergaben Hinweise auf Personen namens 'Kyle Wang' im Zusammenhang mit Klagen und Strafverfolgungsmitteln [Anmerkung des Rechnungshofs: englische Fassung *„legal enforcement and lawsuits“*]. Allerdings ließ sich mangels weitergehender Informationen zur Identifikation und aufgrund der weiten Verbreitung dieses Namens nicht bestätigen, ob irgendeine dieser Personen mit der in diesem Bericht identifizierten Person identisch ist.“

Die Nachforschungen bezüglich des angeblichen zukünftigen Mehrheitsaktionärs Zhou Chao hätten ergeben, dass dies ein verbreiteter Name in China sei. Es gebe mehrere Einträge bei der Recherche von Online-Kreditauskünften. Unter Rechtsstreitigkeiten gebe es je nach Datenbank mehr als 200⁹⁰ oder mehr als 6.000⁹¹ Einträge für Personen namens „Zhou Chao“. Hierzu vermerkte die Beratungsgesellschaft:

„Mangels weitergehender qualifizierender Informationen und angesichts der weiten Verbreitung des Namens 'Zhou Chao' ließ sich jedoch nicht bestätigen, ob irgendeine dieser Personen identisch ist mit der in diesem Bericht identifizierten Person.“

⁹⁰ Recherche bei Chinese legal judgement aggregator.

⁹¹ Recherche bei China Judgement Online.

In der E-Mail zur Übersendung des Berichtsentwurfs gab die Beratungsgesellschaft gegenüber dem Innenministerium an, dass zu den Personen „keine materiellen Auffälligkeiten“ festgestellt worden seien.

Endgültige Berichte

Die abschließenden Vertragsverhandlungen mit Vertretern des Innenministeriums und der Beratungsgesellschaft fanden am 19. Mai 2016 in den Räumlichkeiten der Beratungsgesellschaft in Frankfurt statt. Nach Abschluss der Verhandlungen erklärten die SYT-Anwälte, dass die ursprünglich vorgesehene Gesellschafterstruktur von SYT geändert werden solle. Dies machte eine Ergänzung der IDD und damit der Berichte erforderlich.

Die endgültigen Know Your Third Party Reports mit Datum 30. Mai 2016 bestanden daher aus drei Teilen und umfassten 47 Seiten. Teil I enthielt neben dem unverändert wiedergegebenen Ergebnis der Know Your Third Party Reports vom 20. April 2016 eine vorangestellte Zusammenfassung und einen aktualisierenden Hinweis. Teil II befasste sich mit dem Ergebnis der Überprüfung des angeblichen neuen Gesellschafters Shanghai Guoqing Investment Co. Ltd. und deren Gesellschafter. Teil III war der angeblichen neuen Gesellschafterin Wu Zhanqing gewidmet.

Auffallend ist, dass die endgültigen Reports, anders als offensichtlich ursprünglich beabsichtigt, nicht die Unterschriften von Mitarbeitern der beratenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Bereich Forensic, sondern die von Mitarbeitern der beratenden Rechtsanwaltsgesellschaft tragen. Da die Beratungsgesellschaft dem Rechnungshof ihren internen Schriftverkehr nicht vorgelegt hat, konnte er nicht ermitteln, ob dies – so deren Darstellung – dem Auftragsverhältnis geschuldet war oder andere Gründe hatte.

Das Ergebnis des finalen Gesamtberichts mit Datum 30. Mai 2016 teilte die Beratungsgesellschaft dem Innenministerium nach dessen Angaben mündlich am gleichen Tag mit. Dies war auch der Tag der entscheidenden Ministerratssitzung, die um 14:30 Uhr begann und um 15:45 Uhr endete. Zum genauen Inhalt und Zeitpunkt der Unterrichtung hat das Innenministerium nichts vorgetragen. Eine Aktennotiz oder andere Aufzeichnungen hierüber hat der Rechnungshof nicht erhalten. In den Akten befindet sich lediglich eine E-Mail der Beratungsgesellschaft vom Morgen des 30. Mai 2016. In ihr bestätigt diese, sie habe in einer Telefonkonferenz am 27. Mai 2016 den IDD-Bericht für Montagabend, also dem Abend des 30. Mai 2016, in Aussicht gestellt. Sie werde sich aber bemühen, dem Innenministerium schon im Laufe des Montags eine Rückmeldung zum Ergebnis der IDD mitzuteilen. In ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung gab die Beratungsgesellschaft an, am 30. Mai 2016 habe ein solches Gespräch nicht stattgefunden⁹².

⁹² In der Rechnung der beratenden Rechtsanwaltsgesellschaft für diesen Zeitraum, in der die wesentlichen Tätigkeiten im Rahmen des Mandats aufgeführt sind, finden sich keine Hinweise für ein solches Gespräch.

Einem internen Vermerk des Innenministeriums zufolge bestätigte die Beratungsgesellschaft in der letzten Besprechung vor Vertragsschluss am 31. Mai 2016 auf ausdrückliche Nachfrage des zuständigen Staatssekretärs im Innenministerium, dem Vertragsschluss stünden keine Hindernisse entgegen⁹³. Die Beratungsgesellschaft bestreitet diese Darstellung. Sie habe dem Land gegenüber zu keinem Zeitpunkt eine Bestätigung abgegeben, dass dem Vertragsabschluss keine Hindernisse entgegenstünden.

Schriftlich leitete die Beratungsgesellschaft dem Innenministerium den finalen Gesamtbericht am 16. Juni 2016 und erneut am folgenden Tag zu⁹⁴. Diesem Bericht vorangestellt war eine Zusammenfassung (*Summary*), die nur grüne Ampeln aufwies. Teil I enthielt nach wie vor die rote Ampel und die gelben Ampeln aus dem Entwurf vom 20. April 2016. Nach Darstellung des Innenministeriums in einem Schreiben an den Rechnungshof vom 12. Dezember 2016 wiesen die Vertreter des Landes in einem Telefonat am 17. Juni 2016 darauf hin,

„dass mit Blick auf die parlamentarische Begleitung des Verkaufsverfahrens ggf. Dritten Gelegenheit zur Kenntnisnahme gegeben werden soll und der IDD-Bericht deshalb auch im Hinblick auf die 'rote Ampel' nachvollziehbar und verständlich sein muss. Daraufhin hat nach der übereinstimmenden Erinnerung der Vertreter des Landes Herr [Mitarbeiter der Beratungsgesellschaft] als Verfasser des IDD-Berichts zurecht darauf hingewiesen, dass [die Beratungsgesellschaft] nichts weglassen könne, was die Vertreter des Landes ebenfalls so gesehen hatten. Sodann kam von Herrn [Mitarbeiter der Beratungsgesellschaft] der Vorschlag, die Ampeln quer zu legen und den IDD-Bericht in s/w [schwarz/weiß] auszufertigen. Dieses Angebot haben [...] die Vertreter des Landes weit von sich gewiesen.“

Die Beratungsgesellschaft bestreitet, dass einer ihrer Mitarbeiter diesen Vorschlag unterbreitet habe.

In der begleitenden E-Mail vom 17. Juni 2016 zur Übermittlung des Gesamtberichts merkte die Beratungsgesellschaft an:

„Anbei übersenden wir Ihnen nun den unterzeichneten und unsererseits finalen Gesamtbericht zur SYT, ihren drei eingetragenen Gesellschaftern und ihrem rechtlichen Vertreter. Darin haben wir die drei o. g. Berichte miteinander verbunden und eine Zusammenfassung vorangestellt. Bitte beachten Sie vorsorglich, dass diese Berichte ebenfalls stichtagsbezogen sind und der Gesamtbericht daher auf den Zeitpunkt ihrer Fertigstellung vor Vertragsunterzeichnung datiert ist“.

⁹³ Vermerk vom 21. Juli 2016 „Ablauf der finalen Vertragsverhandlungen mit der Fa. SYT über den Anteilskaufvertrag FFHG“.

⁹⁴ Die Beratungsgesellschaft hatte dem Innenministerium bereits am 7. Juni 2016 vorab Ausschnitte aus den Know Your Third Party Reports (Seite 8/9 Teil I; Seiten 30, 34 und 39 Teil II) – insgesamt vier Seiten ohne Feststellungen zu Rechtsstreitigkeiten – übermittelt.

Die Zusammenfassung und Einschätzung des Compliance-Risikos des Entwurfs der Know Your Third Party Reports vom 20. April 2016 (Teil I des Berichts) zu SYT fügte die Beratungsgesellschaft unverändert bei, allerdings ergänzt um folgenden Hinweis:

„Aktualisierter Informationsstand zum 30. Mai 2016: die wesentlichen Feststellungen und Risikoindikatoren in diesem Know Your Counterparty Report vom 20. April 2016 wurden mit SYTCL besprochen und ließen sich – nach der Ankündigung zu Änderungen in der Anteilseignerstruktur von SYTCL – mithilfe eines Rechtsgutachtens der chinesischen Kanzlei Jingtian & Gongcheng vom 27. Mai 2016 sowie einem aktualisierten Auszug aus dem öffentlichen Register der Marktaufsichts- und Verwaltungsbehörde Shanghai Jing'an klären. Somit konnte der Gesamtrisikoindikator zum 30. Mai 2016 reduziert werden (siehe Gesamtzusammenfassung auf Seite 3).“

Zu den Personendaten hatte die Beratungsgesellschaft nahezu nichts herausgefunden. In den meisten Fällen beruhten, so die Beratungsgesellschaft, die Angaben wie Geburtsdatum, Nationalität, Ausbildung, Persönliche Identifikationsnummer, Adresse und berufliche Laufbahn auf Angaben von SYT. Durch Recherchen in verfügbaren Online-Quellen seien sie nicht verifizierbar gewesen.

Als Beispiel für diese Vorgehensweise schildert der Rechnungshof im Folgenden die Rechercheergebnisse der Beratungsgesellschaft zu Kyle Wang, zu der angeblichen Mitgesellschafterin Wu Zhan Qing und zu dem Hauptgesellschafter des angeblichen Mitgesellschafters, der Shanghai Guoqing Investment Co. Ltd., Guoaling Zhu.

Nach Angaben der Beratungsgesellschaft im Teil I der Berichte war Kyle Wang Direktor von zehn Gesellschaften. In seinem Lebenslauf führte der damals 32-Jährige eine zwölfjährige Tätigkeit im weltweiten Handel auf. Detail- und Datumsangaben fehlten im Text. In ihrem Businessplan hatte SYT Kyle Wang mit „ehemaliger Banker der Deutschen Bank“⁹⁵ bezeichnet. Diese Tätigkeit war weder im Lebenslauf angegeben noch ging die Beratungsgesellschaft hierauf in der IDD ein. Nach einer vom Rechnungshof erbetenen Recherche der Deutschen Bank AG gab es seit Dezember 2000 im globalen IT-System für alle im Geschäftsbericht der Deutschen Bank verzeichneten Gesellschaften keinen Mitarbeiter namens Kyle Wang⁹⁶ mit dem Geburtsdatum 4. März 1983.

Den Lebenslauf der Mitgesellschafterin Wu Zhan Qing hatten die SYT-Anwälte am 23. Mai 2016 übersandt. Danach befand sie sich im Ruhestand, nachdem sie 29 Jahre als „Senior Accountant“ in einer staatseigenen Gesellschaft gearbeitet hatte. Am 27. Mai 2016 teilten die SYT-Anwälte der Beratungsgesellschaft mit, dass ihr Arbeitgeber die Bao Da Xiang Juvenile & Children Shopping (Group) Company, Ltd. gewesen sei. Angaben zur Person (Geburtsdatum, Adresse und ID-Nummer) und die

⁹⁵ Deutsche Übersetzung des Businessplans vom 30. November 2015, Seite 16. Spätere Versionen des Businessplans bezeichnen ihn als „ehemaligen Banker“ und weisen nicht mehr auf die Tätigkeit bei der Deutschen Bank hin.

⁹⁶ Die Recherche schloss auch die anderen bekannten Vornamen (siehe Tz. 5.5.1) mit ein.

angebliche Tätigkeit als „Senior Accountant“ von Zhanqing Wu konnte die Beratungsgesellschaft im Teil III der Know Your Third Party Reports durch Recherchen in online verfügbaren Quellen nicht bestätigen. Selbst das im Bericht angegebene Geburtsdatum und die Adresse stammten von SYT. Dennoch vergab die Beratungsgesellschaft auch hier eine grüne Ampel.

Im Hinblick auf die weite Verbreitung der Namen empfahl sie folgendes Vorgehen:

„Wir schlagen vor, Kyle Wang und [...] direkt zu kontaktieren um klarzustellen, ob eine der beiden Personen identisch ist mit einer der im Zusammenhang mit den Klagen und Strafverfolgungsmitteln genannten Personen.“

Im Zusammenhang mit dem Namen Guoliang Zhu ergaben sich mehr als 400 Hinweise⁹⁷ auf Strafverfolgungsmaßnahmen und Klagen in China⁹⁸.

Zusammenfassend stellte die Beratungsgesellschaft in Teil II der Berichte hierzu fest:

„Guoliang Zhu und Qing Zhu sind in China [...] verbreitete Namen. Daher konnte aus Mangel an weiterführenden identitätsfeststellenden Informationen nicht bestätigt werden, ob es sich bei einer dieser Personen um die in diesem Bericht genannten Personen handelt. Wir empfehlen, Guoliang Zhu und Qing Zhu direkt zu kontaktieren, um zu klären, ob es sich bei einer oder beider dieser Personen um die gleichen Personen handelt wie in den Strafverfolgungsmaßnahmen und Klagen.“

Für beide Personen stellte die Beratungsgesellschaft die Ampel auf grün.

Das Innenministerium merkte zu dem Bericht vom 30. Mai 2016 an:

„Der schriftliche Bericht mit Stand 30. Mai 2016 wurde dem Innenministerium erstmals mit E-Mail vom 16./17. Juni 2016 übersandt. Der dort vorhandene Vorschlag einer Kontaktaufnahme mit den Gesellschaftern Wang und Zhou wurde dem Innenministerium erstmals mit diesem Bericht mitgeteilt. Ein Kontakt mit den Gesellschaftern bestand vor Vertragsschluss ausschließlich über [die Beratungsgesellschaft]. Zudem fand vor Vertragsschluss ein Treffen [eines Mitarbeiters der Beratungsgesellschaft] u. a. mit Kyle Wang in Shanghai statt“⁹⁹.

Nach Angaben der Beratungsgesellschaft fand das zuletzt genannte Treffen am 21. April 2016 statt und war eher zufällig anlässlich des Besuchs eines ihrer anderen

⁹⁷ Recherche bei China Judgement Online.

⁹⁸ Im Zusammenhang mit einem anderen angeblichen Mitgesellschafter ergaben sich sogar mehr als 3.000 derartige Anzeichen bei Recherchen in China Judgement Online und mehr als 100 derartige Anzeichen bei Recherchen bei Chinese legal judgement aggregator.

⁹⁹ Vermerk vom 21. Juli 2016 „Ablauf der finalen Vertragsverhandlungen mit der Fa. SYT über den Anteilskaufvertrag FFHG“.

Mandanten zustande gekommen. Die Beteiligten hätten dabei keine wichtigen Punkte besprochen oder gar die Räumlichkeiten von SYT besucht.

Am 13. Juni 2016, nach Abschluss des Anteilskaufvertrags, sah sich ein Mitarbeiter der mit der Beratungsgesellschaft verbundenen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in China, auf Eigeninitiative am Unternehmenssitz von SYT um¹⁰⁰. Nach Angaben der Beratungsgesellschaft gab es keine Berichte, Vermerke oder eine anderweitige Dokumentation des Besuchs gegenüber dem Land. Der Vor-Ort-Besuch ging nach ihrer Auffassung über den Auftrag des Landes hinaus¹⁰¹.

8.2 Legal Opinions

Um die Unklarheiten über die Gesellschafterstruktur von SYT, die Anfang März 2016 bestanden und im Zuge der abschließenden Verhandlungen erneut auftraten (siehe Tz. 5.5.2), zu beseitigen, sollten SYT-Anwälte jeweils ein Rechtsgutachten (Legal Opinion) einholen.

8.2.1 Legal Opinion vom 17. März 2016

In der Verhandlungsrunde¹⁰² am 10. März 2016 vereinbarten die Beteiligten, dass SYT eine von den SYT-Anwälten vorgeschlagene chinesische Großkanzlei (Jingtian & Gongcheng) mit der Erstellung einer Legal Opinion beauftragen sollte. Diese sogenannte Capacity Opinion sollte bestätigen, dass die Gesellschaft SYT ordnungsgemäß errichtet worden sei, ordnungsgemäß bestehe und berechtigt sei, den Anteilskaufvertrag zu schließen, dass die aufgezeigte Struktur der Anteilseigner im Einklang mit dem chinesischen Recht stehe und dass die Befähigung der handelnden Personen vollständig und ordnungsgemäß sei¹⁰³.

Bereits am 17. März 2016 sandten die SYT-Anwälte der Beratungsgesellschaft die als Entwurf gekennzeichnete Legal Opinion der Rechtsanwaltskanzlei Jingtian & Gongcheng zu. Die darin enthaltenen Angaben stimmten mit den der Beratungsgesellschaft vorliegenden Angaben aus den offiziellen chinesischen Datenbanken BCISS-SAIC überein. Ob die Beratungsgesellschaft den Entwurf an das Land weiterleitete, war aus den vorgelegten Unterlagen nicht ersichtlich.

¹⁰⁰ Nach der Antwort des Innenministeriums vom 23. November 2016 auf die Kleine Anfrage „Hahn-Verkaufsverfahren: Inaugenscheinnahme des Firmensitzes des chinesischen Investors durch [die Beratungsgesellschaft]“, Drucksache 17/1670, hat die Beratungsgesellschaft in einer Besprechung am 30. Juni 2016 in der Staatskanzlei u. a. die Ministerpräsidentin, den Innenminister, die Staatskanzlei und den zuständigen Staatssekretär im Innenministerium über das Ergebnis des Besuchs unterrichtet. Hierzu liegen dem Rechnungshof keine Unterlagen des Landes vor.

¹⁰¹ E-Mail der Beratungsgesellschaft vom 4. Juli 2016 an die Staatskanzlei und den zuständigen Staatssekretär im Innenministerium; Schreiben der Beratungsgesellschaft an den Rechnungshof vom 12. Oktober 2016, Frage 16, Seite 11.

¹⁰² Teilnehmer: Die zuständigen Staatssekretäre im Innenministerium und FM, Mitarbeiter des Innenministeriums und der LV sowie für SYT Dr. Chou, Herr M und zwei SYT-Anwälte.

¹⁰³ Schreiben der Beratungsgesellschaft an den Rechnungshof vom 12. Oktober 2016, Frage 15, Seiten 10 und 11.

8.2.2 Legal Opinion vom 27. Mai 2016

Aufgrund des beabsichtigten Gesellschafterwechsels bei SYT erstellte Jingtian & Gongcheng eine zweite Legal Opinion mit Datum vom 27. Mai 2016¹⁰⁴. Sie war weitgehend identisch mit der Legal Opinion vom 17. März 2016. Darin bestätigte die Rechtsanwaltskanzlei die Existenz der Gesellschaft, die neue Gesellschafterstruktur, dass SYT die Verpflichtungen aus dem Anteilskaufvertrag eingehen dürfe und auch erfüllen könne sowie die Vertretungsmacht von Dr. Chou Yu Tao. Unter Ziffer 9 erklärte sie, dass es nicht gegen chinesisches Recht verstoße, wenn rechtlicher und wirtschaftlicher Eigentümer auseinander fielen, solange dies nicht Artikel 52 des chinesischen Vertragsgesetzes (Contract Law) widerspreche¹⁰⁵.

Die Beratungsgesellschaft sandte die Legal Opinion am 28. Mai 2016 an das Innenministerium. Der dort zuständige Staatssekretär leitete sie am 29. Mai 2016 an den Innenminister und an die Staatskanzlei sowie am 8. Juni 2016 u. a. an die Ministerpräsidentin weiter.

8.3 Weitere Prüfungsmaßnahmen

8.3.1 Prüfungsmaßnahmen vor Vertragsunterzeichnung

Das Innenministerium, Abteilung Infrastruktur, informierte mit Vermerk vom 19. April 2016 die Abteilung Verfassungsschutz über den Stand der Veräußerung der Geschäftsanteile an der FFHG und bat um Prüfung anhand überlassener Unterlagen in eigener Zuständigkeit¹⁰⁶.

Eine Rückmeldung der Verfassungsschutzbehörde erfolgte am 4. Mai 2016. Ihre Recherchen im Zusammenhang mit dem Verkaufsprozess seien unter ausschließlich nachrichtendienstlichen Ermittlungsansätzen im Rahmen der Zuständigkeiten des Verfassungsschutzes (§ 13 Landesverfassungsschutzgesetz) erfolgt¹⁰⁷. Nicht Gegenstand der Betrachtung seien die Bonität und Seriosität der überprüften Quellen im Sinne eines Due Diligence-Ansatzes gewesen. Die Überprüfung habe keine nachrichtendienstlichen oder sicherheitsrelevanten Erkenntnisse erbracht.

¹⁰⁴ Sie ist als Anlage 7 der Gutachtlichen Äußerung beigelegt.

¹⁰⁵ „It does not contravene PRC laws that the nominal shareholder deviates from the actual contributor, i. e. the economical owner of a company, as long as such arrangement does not conflict with Article 52 of the Contract Law“.

¹⁰⁶ Der Vermerk informierte über den Sachstand der Verkaufsverhandlungen. Diese würden intensiv von der Beratungsgesellschaft vorbereitet und begleitet. Sie sei ergänzend mit der Durchführung einer Überprüfung der Bieter anhand öffentlich zugänglicher Quellen (z. B. Register) beauftragt. Jedoch lägen bezüglich dieser IDD-Prüfung noch keine Ergebnisse vor. Zudem wurden die Gesellschafter und Bevollmächtigten von SYT benannt sowie die von der Beratungsgesellschaft zu diesen Personen bislang vorgelegten (Personal-)Unterlagen überlassen. Ferner war der interne Arbeitsentwurf einer Ministerratsvorlage zum Verkauf der Geschäftsanteile an der FFHG mit Beschreibung des bisherigen Verlaufs des Ausschreibungsverfahrens sowie weiteren Informationen zum Gesellschafterumfeld der Bieterfirma beigelegt. Weitere Unterlagen wurden mit Vermerk vom 25. April 2016 nachgereicht.

¹⁰⁷ Antwort Innenministerium vom 30. August 2016 auf die Kleine Anfrage „Hahn-Verkaufsverfahren: Überprüfung der Geschäftspartner durch den rheinland-pfälzischen Verfassungsschutz I“, Drucksache 17/823 Fragen 2 bis 4 und Frage 6.

Der zuständige Staatssekretär im Innenministerium übermittelte mit Blick auf die personellen Änderungen auf der Erwerberseite im Verlauf des Monats Mai 2016 die Namen der neuen Gesellschafter. Auch nach erneuter Überprüfung änderte die Verfassungsschutzabteilung ihre Einschätzung und Stellungnahme nicht.

Über das Ergebnis ihrer Überprüfung unterrichtete die Verfassungsschutzbehörde kein anderes Ressort der Landesregierung¹⁰⁸. In der Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016 führte das Innenministerium aus, die Beteiligung des Verfassungsschutzes habe keine Erkenntnisse ergeben. Deshalb könne von weiteren Prüfungsmaßnahmen, wie von der Beauftragung einer Wirtschaftsdetektei, die das FM angeregt hatte (siehe Tz. 6.5), kein weiterer relevanter Erkenntnisgewinn erwartet werden.

8.3.2 Prüfungsmaßnahmen nach Vertragsunterzeichnung

Infolge des Ausbleibens der Kaufpreiszahlung aus dem Grundstückskaufvertrag am 10. Juni 2016 und vermehrt negativer Meldungen in der Presse über den Käufer SYT¹⁰⁹ ergriff das Land weitere Prüfungsmaßnahmen.

Das Innenministerium bat am 21. Juni 2016 das BMWi, Fragen zum Stand des Geldtransfers in China klären zu lassen. Am 4. Juli 2016 teilte das Bundesministerium mit, es läge nicht an der chinesischen Regierung, dass der Investor die erste Zahlung von 3,4 Mio. € nicht erfülle. Nach den geltenden Regelungen bedürfe das Projekt keiner entsprechenden Genehmigung. Das elektronische Anmeldeverfahren bei der lokalen Behörde dauere normalerweise nur drei Arbeitstage¹¹⁰.

Vom 4. bis 6. Juli 2016 reisten der zuständige Staatssekretär im Innenministerium und Vertreter der Beratungsgesellschaft nach Shanghai, um zusammen mit einer chinesischen Mitarbeiterin der RSBK vor Ort Erkundigungen einzuholen. Angabengemäß zeigte eine Prüfung der Bestätigungen bei den Filialen der China Construction Bank Shanghai Branch und der Bank of China, dass die Dokumente gefälscht waren. Eine Anfrage bei der Shanghai Municipal Commission of Commerce wegen der Genehmigung für den Transfer des Kaufpreises ergab, dass SYT bis zu diesem Zeitpunkt weder Unterlagen eingereicht noch einen Antrag gestellt hatte.

Am 6. Juli 2016 beauftragte das Innenministerium das Landeskriminalamt, einige in einer Pressemitteilung des Innenministeriums vom 8. Juni 2016¹¹¹ genannte grundlegende Daten von SYT und ihrer Gesellschafter mit öffentlich zugänglichen Quellen abzugleichen. Das Amt teilte dem Innenministerium am gleichen Tag als Ergebnis seiner Recherchen mit, dass diese grundsätzlich keine relevanten Informationen

¹⁰⁸ Antwort Innenministerium vom 30. August 2016 auf die Kleine Anfrage „Hahn-Verkaufsverfahren: Überprüfung der Geschäftspartner durch den rheinland-pfälzischen Verfassungsschutz II“, Drucksache 17/824 Fragen 1 bis 3.

¹⁰⁹ Exemplarisch: SWR-Beitrag vom 21. Juni 2016 (<http://www.swr.de/landesschau-aktuell/rp/shanghai-yiqian-trading-company-hausbesuch-beim-hahn-kaeufers/-/id=1682/did=17644060/nid=1682/wx8zh9/>).

¹¹⁰ Siehe auch Antwort Innenministerium vom 18. November 2016 auf die Kleine Anfrage „Hahn-Verkaufsverfahren: Kontakte zum Bundeswirtschaftsministerium“, Drucksache 17/1623 Fragen 2 und 3.

¹¹¹ „Hahn-Investor umfassend geprüft.“

erbracht hätten. Allerdings habe es keine polizeilichen oder strafprozessualen Ermittlungen angestellt, da die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür nicht vorgelegen hätten.

Zudem bat das Land die RSBK um Unterstützung im Verkaufsverfahren. Einzelheiten über die Kontaktaufnahme und den Auftrag liegen dem Rechnungshof nicht vor. Die Ergebnisse seiner Recherchen fasste der Vorstand der RSBK am 7. Juli 2016 in einer E-Mail an das Innenministerium wie folgt zusammen:

„Der bisherige Prozess der Prüfung der SYT wirft aus meiner Sicht schwerwiegende Fragen auf und offenbart schwerwiegende Mängel; ich habe diese in früheren E-Mails dargestellt. Deshalb stichwortartig:

- a) In China wird zwischen registriertem und eingezahltem Kapital unterschieden; registriertes Kapital steht in den öffentlich zugänglich und dem öffentlich verantworteten Teil des entsprechenden Registers. Diese Register haben auch Teile, deren Informationen von den Firmen verantwortet werden und den Tatsachen entsprechen müssen. Es hätte auffallen müssen, dass SYT nur 100.000 RMB eingezahlt hat; die 'Investfirma' hat von 667 Mio. RMB 'Null' eingezahlt.
- b) Es kann sein, dass eingezahltes Kapital sofort als Darlehen an die Gesellschafter zurückfließt; das muss bei den Banken überprüft werden, mindestens versucht werden.
- c) Es ist möglich, vor allem aber auch notwendig, entsprechende Auskünfte in China einzuholen, wie gezeigt. Das betrifft insbesondere den wirtschaftlichen Hintergrund der handelnden Personen (ggf. deren enger Familienangehöriger).
- d) Chinesische Firmen haben einen (!) 'legal representative' (nicht zwei oder mehrere, wie in den Stellungnahmen der beiden Anwaltskanzleien gesagt wird).
- e) Wenn elektronisch Dokumente vorgelegt werden (hier: Bankauszüge), müssen diese überprüft werden (dazu gibt es eine eingespielte Praxis und Möglichkeiten, wie ja auch das Protokoll zeigt).
- f) Wenn der 'legal representative' (hier: Herr Chou) anwesend ist, wieso unterschreibt dann ein Dritter [Herr M] einen solchen Vertrag; welche Prüfung haben die Anwälte vorgenommen?“

Der Innenminister erklärte, bezüglich etwaiger Tätigkeiten in Deutschland seien zusätzlich u. a. Handelsregister-, Bundesanzeiger- und Creditreform-Auskünfte eingeholt worden¹¹². Hierzu teilte die Beratungsgesellschaft dem Rechnungshof am 16. Dezember 2016 mit, sie habe „im Zuge der IDD“ u. a. bei der Metadatenbank LexisNexis Daten zu SYT abgefragt. Die in dieser Datenbank bereitgestellten Informationen hätten neben veröffentlichten Daten aus dem Bundesanzeiger auch Informationen von Wirt-

¹¹² Plenarprotokoll 17/6 vom 7. Juli 2016, Seite 212; Antwort Innenministerium vom 11. Juli 2016 auf die Kleine Anfrage „Beratungsleistungen der [Beratungsgesellschaft] im Zusammenhang mit der Privatisierung des Flughafens Hahn“, Drucksache 17/403 Fragen 1 bis 3; Antwort Innenministerium vom 15. Juli 2016 auf die Kleine Anfrage „Kosten/Leistungen der [beratenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft] bei der Veräußerung der Anteile des Landes an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH“, Drucksache 17/473 Fragen 1, 2 und 4.

schaftsauskünfte wie Creditreform, Bürgel und anderen großen internationalen Auskunfteien enthalten. Eine diesbezügliche Recherche zu SYT habe keine Informationen erbracht. Unterlagen zu den eingeholten Auskünften, insbesondere zu den darin enthaltenen Informationen legten weder das Innenministerium noch die Beratungsgesellschaft dem Rechnungshof vor.

8.4 Würdigung

Bereits in der Vergangenheit hat der Rechnungshof nachdrücklich und wiederholt empfohlen, bei der Auswahl von Mitgesellchaftern von Beteiligungsunternehmen und von Geschäftspartnern die gebotene Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns walten zu lassen (siehe Tz. 1.3). Diese verlangt, sich über Professionalität, Seriosität, Bonität und Liquidität eines Vertragspartners hinreichend zu vergewissern.

8.4.1 Eingeschränkter Auftrag zur Prüfung der Integrität von SYT

Gemessen an diesen Empfehlungen war das Mandat der Beratungsgesellschaft unzureichend. Nach deren eigener Klassifizierung beschränkte sich die in Auftrag gegebene Prüfung im Wesentlichen auf die der ersten Stufe (Kurzrecherche) mit begrenzter Aussagekraft. Eine Prüfung nach der höchsten Stufe (Tiefenrecherche) veranlasste das Innenministerium auch nicht, nachdem das FM eine solche detaillierte Untersuchung ausdrücklich angeregt und sogar gefordert hatte, über die Einschaltung von Wirtschaftsdetekteien nachzudenken. Insoweit ist der Hinweis der Landesregierung in ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung darauf, dass das Angebot der Beratungsgesellschaft keine unterschiedlichen Intensitätsstufen enthalten habe, nicht überzeugend, zumal sich mit einer Internetrecherche die Möglichkeit einer vertieften Prüfung unproblematisch hätte ermitteln lassen.

Das Innenministerium verließ sich bei der Bewertung der Seriosität und Bonität von SYT und ihrer Gesellchafter ausschließlich auf die Empfehlungen und Recherchen der Beratungsgesellschaft, obwohl diese mehrmals auf die begrenzte Aussagekraft von „Nachforschungen in beschränktem Umfang“ („*limited research*“) hingewiesen hatte. Zum einen enthielten die Know Your Third Party Reports jeweils den Vorsichtshinweis, diese nicht als ausschließliche Entscheidungsgrundlage für geschäftliche Entscheidungen zu verwenden. Zum anderen wies die Beratungsgesellschaft am 12. August 2015 vor der einschlägigen Auftragserteilung ausdrücklich darauf hin, dass Integritätsprüfungen in dem beschriebenen Umfang Compliance- und Bonitätsrisiken bei missbräuchlichen und/oder strafrechtlich relevanten Verhaltensweisen nicht vollständig ausschließen könnten.

Im seinem Schreiben an den Rechnungshof vom 9. November 2016 teilte das Innenministerium mit:

„Im Vertrauen auf die von [der Beratungsgesellschaft] dargelegten weltweit bestehenden Kontakte und Qualifikationen erschien eine parallele Beauftragung zusätzlicher Aufklärungsmaßnahmen, z. B. durch eine Wirtschaftsdetektei, verzichtbar. Darüber hinaus hat [die Beratungsgesellschaft] in ihrem Angebot selbst darauf hingewiesen, dass beispielsweise auch unabhängige Wirtschafts-

auskunftfeien keine verlässliche Angabe zur Bonität chinesischer Gesellschaften geben können. Vor dem Hintergrund der Zusicherung von [der Beratungsgesellschaft] in ihrer Handlungsempfehlung vom 12. August 2015, mit der IDD nachweislich alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nach bestem Wissen und Gewissen ausgeschöpft zu haben, um negative Entwicklungen im Rahmen des Transaktionsverfahrens auszuschließen, bedurfte es keiner zusätzlichen Beauftragung einer Wirtschaftsdetektei.“

In der Fachliteratur wird durchgehend auf die spezifischen Risiken von Geschäften in China eingegangen¹¹³, auf Betrugsfälle hingewiesen und Vor-Ort-Besuchen ein besonders hoher Stellenwert zugewiesen¹¹⁴. Auch der Vorstand der RSBK vertrat die Auffassung, in China sei generell eine vertiefte Recherche geboten:

„Es ist aus meiner Sicht ein Gebot der Sorgfalt, den wirtschaftlichen Hintergrund möglicher Bieter soweit wie möglich auszuleuchten; es ist in China allgemeiner Konsens, dass dazu eine Recherche der öffentlich zugänglichen Webseiten von Behörden/staatlichen Stellen nicht ausreicht“¹¹⁵.

Im Hinblick auf die Bedeutung der Transaktion und die spezifischen Risiken bei Geschäften mit chinesischen Vertragspartnern¹¹⁶ hätte das Innenministerium die Hinweise der Beratungsgesellschaft auf die begrenzte Aussagekraft der Integritätsprüfung und die Verantwortung des Verkäufers, den Umfang der Recherchen zu bestimmen, sowie die Anmerkungen des FM beachten und eine Tiefenrecherche sowie ggf. Vor-Ort-Besuche in Auftrag geben oder selbst vornehmen müssen.

8.4.2 Unzulängliche Bonitätsprüfung

Die im Rahmen der IDD von der Beratungsgesellschaft vorgenommenen Prüfungen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von SYT waren unzureichend.

Auftragsgemäß sollte die Beratungsgesellschaft auch Informationen zur Bonität von SYT einholen. Hierzu brachte die Beratungsgesellschaft lediglich die Klassifizierung

¹¹³ Inwieweit die im Newsletter der Beratungsgesellschaft erwähnte Länderrisikoklassifizierung Eingang in die IDD gefunden hatte, ließ sich anhand der Berichte nicht erkennen.

¹¹⁴ John Wiley & Sons, Due Diligence in China, Kapitel 6: Beyond the Checklists, 2013, Seiten 231 f. So auch Ghazvinian, a. a. O.; Störk/Görtz, in: Beisel/Andreas, Beck'sches Mandatshandbuch Due Diligence, 2. Auflage, 2010; Rn 8 und 10 zu § 41 in Teil G. Anderweitige Due Diligence: Internetbeitrag Ernst Herb vom 28. Mai 2011, Betrugsfälle China: Sind die Skandale um Longtop und Real Gold nur die Spitze? <http://www.fuw.ch/article/betrugsfaelle>. In der Sonderpublikation „China“ des Audit Committee Quarterly – Das Magazin für Corporate Governance – herausgegeben vom Audit Committee Institute e. V. (assoziiert mit der Beratungsgesellschaft) werden typische Compliance-Verstöße aufgelistet. Es handelt sich dabei um häufige Korruptions- und Betrugsfälle sowie um häufig manipulierte Daten und Bilanzfälschungen. Zudem nahm der Leiter Country Practice China der Beratungsgesellschaft in einem Interview Stellung zur „chinesischen Compliance“ (Ausgabe 1-2013 des ASSURANCE MAGAZIN der Beratungsgesellschaft, Seiten 15 bis 18. Hinweis im Jahrbuch der Unternehmenssicherheit 2013 Securitas Holding GmbH, Berlin) „Gefälschte Rechnungen, der Einsatz von Agenten, Schwarzgeld- und Auslandskonten, pauschale Rechnungen für 'Beratungshonorare' und Scheingeschäfte zwischen verbundenen Unternehmen seien in China an der Tagesordnung“.

¹¹⁵ E-Mail vom 4. Juli 2016 an das Innenministerium und die Staatskanzlei.

¹¹⁶ Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit dem Verkauf der Flughäfen Lübeck und Parchim.

von SYT bei der Zollverwaltung in China (mittleres Rating „B“)¹¹⁷ und die Höhe des eingetragenen Kapitals von 500.000 CNY in Erfahrung. Weitere Details über die Finanzlage von SYT (Gesamtvermögen, Verbindlichkeiten, Eigenkapital, Bruttobetriebsergebnis, Nettogewinn, Nettomargen, Gesamtsteuerlast) hätten sich, so die Know Your Third Party Reports, nicht ermitteln lassen. Ob und inwieweit die Beratungsgesellschaft die dem verbindlichen Angebot vom 30. November 2015 als Anlage 3 beigefügte verkürzte Bilanz von SYT zum 31. Oktober 2015 auswertete, ergab sich aus den Unterlagen nicht. Die Beratungsgesellschaft stellte lediglich eine Frage zu dem Rückgang der Umsatzerlöse im Jahr 2014¹¹⁸. Ob SYT diese beantwortete, ließ sich den Unterlagen ebenso wenig entnehmen.

Es war nicht erkennbar, dass die Beratungsgesellschaft hinsichtlich der Bonitätsprüfung weitere Schritte (beispielsweise Forderung nach Vorlage eines oder mehrerer vollständiger Jahresabschlüsse von SYT) unternommen hat.

Weitere Prüfungsschritte wären aber ohne Weiteres möglich gewesen. So konnte RSBK nach wenigen Tagen einen 14-seitigen Credit-Report der Shanghai Hensun Credit Management Co., Ltd., (Hensun) mit Datum 5. Juli 2016 vorlegen. Hensun wies ausdrücklich darauf hin, dass sie im Gegensatz zu der Beratungsgesellschaft, die SYT eine gute Zuverlässigkeit (*reliability*) zugesprochen hatte, die Gesellschaft als eine Briefkastenfirma ohne Glaubwürdigkeit (*credibility*) einschätzte.

Beim Credit Rating ordnete Hensun SYT in die Stufe CR6, die drittschlechteste Stufe von insgesamt acht Stufen, ein. Sie wird wie folgt beschrieben:

„Once it is in bad economy condition, solvency is uncertainty largely. The credit risk is higher than average obviously.“

Auch der Rechnungshof hat innerhalb von gut fünf Wochen eine Wirtschaftsauskunft der Creditreform über SYT erhalten. Die Auskunftstei vergab den Bonitätsindex 368 („schwache Bonität“)¹¹⁹. Ihr Krediturteil lautete:

„Kredite erfordern Sicherheiten. Eine Geschäftsbeziehung ist Ermessenssache“.

¹¹⁷ Bezüglich der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, Kreditwürdigkeit und unternehmerischen Steuerbarkeit teilt China Customs die Unternehmen in fünf Rating-Kategorien AA, A, B, C und D zur differenzierten Bewertung und Aufsicht ein. Die Zollverwaltung behandelt die Unternehmen unterschiedlicher Kategorien mit einem unterschiedlichen Ausmaß an Freigaben und Kontrolle. Ein Unternehmen in Klasse AA und A erfährt weitergehende Zollabfertigungsfreigaben, während Klasse B regelmäßigen Maßnahmen und Klasse C und D strengerer Kontrolle unterliegen.

¹¹⁸ Rückgang zum Vorjahr von 353.354.310 RMB auf 272.425.011 RMB.

¹¹⁹ Auskunft vom 16. September 2016.

Creditreform nannte folgende Geschäftszahlen:

Tabelle 3: Geschäftszahlen von SYT

	in CNY		in € ¹²⁰	
	2014	2015	2014	2015
Liquide Mittel	69.000	15.000	9.200	2.100
Umsätze	2.000	417.000	300	58.800
Bilanzsumme	78.000	90.000	10.400	12.700
Eigenkapital	78.000	51.000	10.400	7.200
Jahresfehlbeträge	23.000	27.000	3.100	3.800
Mitarbeiter	3			

Zumindest diese Informationen hätte die Beratungsgesellschaft einholen und dementsprechend Warnhinweise an das Land weitergeben müssen. Denn anhand dieser leicht zugänglichen Zahlen hätte jedem Beteiligten klar sein müssen, dass SYT selbst nicht in der Lage sein würde, den Kauf zu finanzieren sowie den Flughafen Frankfurt-Hahn fortzuführen und weiterzuentwickeln.

Dem Land hätte auffallen müssen, dass die durch die Beratungsgesellschaft eingeholten Informationen zur Bonität von SYT unzureichend waren. Bereits der Entwurf der Know Your Third Party Reports, die das Innenministerium und die LV am 22. April 2016 erhalten hatten, beinhalteten kaum oder nicht nachvollziehbare Angaben zu den Unternehmensdaten von SYT.

Die Landesregierung hat in ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung mitgeteilt, die Beratungsgesellschaft habe darauf hingewiesen, dass in Bezug auf die Bonität der Gesellschaft „in China eine Einsicht in das Handelsregister und die Auskunft über Bilanzinformationen nur mit ausdrückliche Zustimmung der jeweiligen Gesellschaft“ möglich sei.

Aus den vorgelegten Unterlagen ergibt sich nicht, dass die Beratungsgesellschaft versucht hatte, eine solche Zustimmung einzuholen. Im Übrigen war es sowohl RSBK als auch dem Rechnungshof ohne Zustimmung von SYT möglich, diese Informationen zu Geschäftszahlen und über eine Einschätzung der Bonität von SYT zu erlangen.

8.4.3 Mangelnde Aussagekraft der Legal Opinions

Die Legal Opinions hatte das Land einholen lassen, um Unklarheiten im Vorfeld des Anteilsverkaufs zu klären, insbesondere im Hinblick auf die häufigen Gesellschafterwechsel von SYT. Das Gutachten von Freshfields (siehe Anlage 6) kommt zu dem Ergebnis, dass die Legal Opinion vom 27. Mai 2016 dies nicht leisten konnte.

¹²⁰ Währungsumrechnung jeweils zum Jahresende und gerundet auf volle 100 €.

Ausweislich der Einleitung der Legal Opinion habe die Kanzlei den Anteilskaufvertrag nicht gekannt. Daher habe sie auch nicht einschätzen können, ob SYT in der Lage gewesen wäre, die Verpflichtungen aus diesem Vertrag zu erfüllen. Dennoch habe die Kanzlei dieses in den Ziffern 3 bis 5 der Legal Opinion bestätigt.

Zweifel am Nutzen der Legal Opinion ergeben sich nach dem Gutachten von Freshfields aber vor allem im Zusammenhang mit deren Ziffer 9. Darin werde abstrakt festgestellt, nach chinesischem Recht könnten der wirtschaftliche und der rechtliche Eigentümer einer Gesellschaft grundsätzlich auseinanderfallen. Während der Verhandlungen habe die Käuferseite erklärt, dies sei bei SYT der Fall. Dies habe durch den am 19. Mai 2016 angekündigten Gesellschafterwechsel behoben werden sollen. Eine Auskunft darüber, ob dieses Auseinanderfallen von rechtlichem und wirtschaftlichem Eigentum tatsächlich beseitigt worden sei, enthalte die Legal Opinion nicht. Sie gebe ferner auch keine Auskunft darüber, was die Konsequenzen eines etwaig weiterhin bestehenden Auseinanderfallens wären. Zudem weise die Legal Opinion darauf hin, dass eine Abweichung unter bestimmten Voraussetzungen chinesischem Recht widersprechen könne, ohne näher darauf einzugehen, ob die entsprechende Vorschrift im vorliegenden Fall verletzt sei. Vor diesem Hintergrund könne die Legal Opinion im Hinblick auf die Zweifel an der Gesellschafterstruktur von SYT letztlich keine Abhilfe schaffen und hätte zumindest in dieser Hinsicht Anlass zu weitergehenden Nachfragen geben müssen. So hätten insbesondere Erkundigungen bei der chinesischen Kanzlei, die die Legal Opinion ausstellte, nahegelegen.

Trotz dieser offensichtlichen Mängel hinterfragte das Innenministerium die Legal Opinion nicht.

8.4.4 Unzureichende Überprüfung der IDD durch das Land

Das Land hätte die von der Beratungsgesellschaft erstellte IDD sorgfältig und vollständig aus- und bewerten müssen.

Das Innenministerium erachtete die von dieser bestrittene mündliche vorläufige Stellungnahme der Beratungsgesellschaft (grüne Ampel, keine Hindernisse) vom 30. Mai 2016 als Indiz, dass der Umfang der durchgeführten Maßnahmen ausreichend sei und als Empfehlung, an den Bieter zu veräußern.

Der Innenminister erklärte gegenüber der Presse:

„[Die Beratungsgesellschaft] hat uns zu keinem Zeitpunkt abgeraten, den Vertrag zu unterschreiben. Ganz im Gegenteil: Uns wurde unmittelbar vor Vertragsschluss von [der Beratungsgesellschaft] bestätigt, dass einem Abschluss nichts im Wege steht. [...].

Fragezeichen, beispielsweise bei der Gesellschafterstruktur, sind im Laufe der Prüfung von [der Beratungsgesellschaft] geklärt worden. Wir hatten vor Ver-

tragsabschluss die uneingeschränkte Empfehlung, dass der Vertrag unterschrieben werden kann¹²¹.

Die Beratungsgesellschaft sah dies anders:

„Die Entscheidung darüber, ob und an wen das Land die Anteile verkauft – und ob es sich hierbei um einen aus Sicht der Landesregierung geeigneten Käufer handelt – obliegt von Rechts wegen ausschließlich dem Land Rheinland-Pfalz als Eigentümer der Anteile. [Die Beratungsgesellschaft] hatte weder die Befugnis, über den Verkauf zu entscheiden, noch den Auftrag, einen Käufer vorzuschlagen oder gar auszuwählen und hat dies auch zu keinem Zeitpunkt getan¹²².

Dass die Entscheidung über den Verkauf von Landesvermögen ausschließlich in der Verantwortung des Landes liegt, ist unzweifelhaft. Ebenso ist unstrittig, dass ein Berater keine Entscheidungsbefugnis besitzt, sondern nur daran beteiligt sein kann, Entscheidungen vorzubereiten.

Eine ähnliche Lage besteht im Zuwendungsrecht. Stößt die Verwaltung bei der Vergabe von Subventionen an fachliche Grenzen, so kann sie zwar den sachverständigen Rat verwaltungsfremder Dritter einholen. Sie bleibt jedoch haushaltsrechtlich für die ordnungsgemäße und wirtschaftliche Verwendung der eingesetzten Fördermittel verantwortlich und muss hierüber Rechenschaft ablegen. Insofern muss sie stets sicher stellen – und auch sich selbst dessen bewusst sein –, dass die abschließenden Entscheidungen allein bei ihr verbleiben¹²³. Ein Delegieren der Letztverantwortung scheidet danach aus.

Das Innenministerium hätte die Ergebnisse der Beratungsgesellschaft in eigener Verantwortung nachprüfen müssen. Bereits im Laufe der Verhandlungen hätte es erkennen müssen, dass die „Nachforschungen in beschränktem Umfang“ („*limited research*“) nicht dazu geeignet waren, die Seriosität und Bonität von SYT hinreichend zu überprüfen. Dies gilt umso mehr, als das Land in die dritte Phase des Bieterverfahrens und ab März 2016 auch in die Verhandlungsrunden mit den Bietern eingebunden war.

Allein aufgrund der vom Innenministerium vorgetragenen, von dieser allerdings bestrittenen vorläufigen mündlichen Stellungnahme der Beratungsgesellschaft vom 30. Mai 2016 hätte das Land keine Verkaufsentscheidung treffen dürfen. Es hätte vor Vertragsunterzeichnung die schriftlichen finalen Berichte der Beratungsgesellschaft

¹²¹ Interview Rhein-Zeitung mit dem Innenminister vom 11. Juli 2016, Online-Version (https://mdi.rlp.de/fileadmin/isim/Startseite/Dokumente_Hahn/Interview_der_Rhein-Zeitung_mit_Minister_Roger_Lewentz.pdf).

¹²² Schreiben der Beratungsgesellschaft an das Land vom 21. Juli 2016 betreffend Berichterstattung Flughafen Frankfurt-Hahn.

¹²³ Mayer, in: Engels/Eibels Häuser, Kommentar zum Haushaltsrecht, Stand Dezember 2015, § 44, Rn 328.

abwarten müssen¹²⁴. Diese hätten nicht kritiklos übernommen werden dürfen, sondern einer sorgfältigen Plausibilitätsprüfung unterzogen werden müssen.

Die Know Your Third Party Reports hatten nur geringe Aussagekraft. So hatte die Beratungsgesellschaft persönliche Daten und berufliche Werdegänge nicht überprüfen können. Adressinformationen fehlten völlig oder blieben unbestätigt. Unklarheiten hinsichtlich des Hintergrunds des Käufers konnte sie nicht aufklären.

Aus welchen Gründen die Beratungsgesellschaft zu der Bewertung „keine materiellen Auffälligkeiten“ kam und lediglich empfahl, den offenen Fragen durch das Einholen weiterer Selbstauskünfte des Käufers nachzugehen, war den Berichten nicht zu entnehmen. Dieses Vorgehen stand nicht im Einklang mit dem eigentlichen Zweck einer IDD, Selbstauskünfte des Geschäftspartners mit von dritter Seite ermittelten Informationen auf ihre Übereinstimmung hin zu überprüfen. Um dem Rechnung zu tragen, wären die wesentlichen offenen Punkte zwingend über externe Quellen zu klären gewesen. Bereits bei einer Plausibilitätsprüfung hätte das Land diesen Mangel erkennen müssen. Es erschließt sich nicht, wie angesichts der lückenhaften und nicht weiter aufgeklärten Feststellungen die Ampeln auf grün gestellt werden konnten.

Eine Überprüfung durch den Verfassungsschutz im Rahmen seiner gesetzlichen Aufgaben und Kompetenzen¹²⁵ war nicht dazu geeignet, Professionalität, Seriosität, Bonität und Liquidität eines Vertragspartners zu beurteilen.

Die Prüfungsmaßnahmen nach Vertragsunterzeichnung machen deutlich, dass im Rahmen der Integritätsprüfung intensivere Nachforschungen erforderlich gewesen wären und diese wichtige Erkenntnisse erbracht hätten.

Angesichts der Bedeutung des Vorgangs, der allgemeinen Warnhinweise zu Transaktionen mit chinesischen Geschäftspartnern und der negativen Erfahrungen im Zusammenhang mit den Vorgängen um den Nürburgring ist unverständlich, wieso das Land nicht alle gebotenen und vorhandenen Möglichkeiten (beispielsweise Tiefenrecherche, verbunden mit örtlichen Erhebungen und Prüfung von Bankbestätigungen) nutzte, um den Hintergrund, die unternehmerische Leistungsfähigkeit sowie die Bonität des Käufers möglichst zweifelsfrei aufzuklären.

¹²⁴ Während die Beratungsgesellschaft den Berichtsentwurf dem Innenministerium zwei Tage nach der Erstellung zugeleitet hatte, lagen zwischen Erarbeitung und Zuleitung des endgültigen Berichts 17 Tage.

¹²⁵ §§ 1, 5 und 6 Landesverfassungsschutzgesetz.

9 EU-Beihilferechtliche Handlungsoptionen

Das Land rechtfertigte den Verkauf seiner FFHG-Anteile an SYT mit Hinweis auf beihilferechtliche Vorgaben der EU-Kommission¹²⁶. Es habe an SYT als den Höchstbietenden veräußern müssen. Sonstige Aspekte, etwa Unternehmenskonzept und Geschäftspläne, zu berücksichtigen, sei unzulässig. Ein anderer Weg als eine bedingungsfreie Ausschreibung sei nicht in Betracht gekommen¹²⁷:

„Die Shanghai Trading (SYT) hatte den höchsten Kaufpreis geboten. Dies ist nach Auffassung der EU-Kommission das entscheidende Kriterium für die Auswahl. Die Kommission hatte bei der Vorabstimmung des Ausschreibungsverfahrens ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dabei das jeweilige Unternehmenskonzept nicht als Auswahlkriterium heranzuziehen ist. Nach ausdrücklichem Hinweis der EU-Kommission im Rahmen der laufenden Abstimmung des Ausschreibungsverfahrens durften die Angebote der Bieter über die Kaufpreise hinaus auch im Hinblick auf das jeweilige Unternehmenskonzept im Rahmen der Auswahlentscheidung nicht bewertet werden. Auch der Wunsch des Landes zur Fortführung des Flugbetriebs stellt danach eine unzulässige Bedingung dar“¹²⁸.

Der Rechnungshof hat daher auch geprüft, ob das Land aufgrund des EU-Beihilferechts gehalten war, seine Anteile an der FFHG an SYT zu veräußern.

9.1 Beihilfefreie Ausschreibung

Die bedingungsfreie Ausschreibung hatte zum Ziel, die Veräußerung der FFHG-Anteile des Landes so zu gestalten, dass bereits der Tatbestand einer grundsätzlich unzulässigen Beihilfe (Art. 107 Abs. 1 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union [AEUV]¹²⁹) nicht erfüllt sein sollte.

¹²⁶ Antwort Staatskanzlei vom 17. September 2015 auf die Kleine Anfrage „Äußerungen der Ministerpräsidentin Dreyer im Sommerinterview des SWR vom 21. August 2015 zum Verkauf des Flughafens Hahn“, Drucksache 16/5581: „beste Gewähr“.

¹²⁷ E-Mail Staatssekretär im FM an den zuständigen Staatssekretär im Innenministerium vom 4. April 2016, Anlage Vermerk „FFHG-Verkauf – Aktueller Sachstand und weitere Optionen“, 31. März 2016; Vorsitzender der SPD-Landtagsfraktion, Plenarprotokoll vom 22. Juni 2016, Seite 101; Plenarprotokoll 17/4 vom 23. Juni 2016, Seite 176; E-Mail Pressesprecher Innenministerium an den SWR vom 10. Juni 2016; Pressedienst Innenministerium 29. Juni 2016; Schreiben Innenministerium an den Rechnungshof vom 29. Juni 2016; „Faktenblatt zum Hahnverkaufsverfahren des Landes“, Anlage zur E-Mail Innenministerium an die Staatskanzlei, 2. Juli 2016; Pressemitteilung Innenministerium vom 4. Juli 2016 zur Berichterstattung im Trierischen Volksfreund; Antwort Innenministerium vom 14. Juli 2016 auf die Kleine Anfrage „Kosten/Leistungen der [beratenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft] bei der Veräußerung der Anteile des Landes an der FFHG“, Drucksache 17/473 Frage 5; Innenminister, Plenarprotokoll 17/6 vom 7. Juli 2016, Seite 210 und Plenarprotokoll 17/9 vom 14. Juli 2016, Seite 327; Ministerpräsidentin, Niederschrift Sitzung des Innenausschusses am 8. September 2016, Seite 7; so auch Beratungsgesellschaft, Niederschrift Sitzung des Innenausschusses 9. Juni 2016, Seite 21.

¹²⁸ Internetseite Innenministerium, „Informationen zum Verkaufsverfahren Hahn“ vom 26. Juli 2016.

¹²⁹ Danach sind, soweit in den Verträgen nicht etwas anderes bestimmt ist, staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

Dieses – dem Wettbewerb im Binnenmarkt dienende – grundsätzliche Beihilfeverbot setzt u. a. das Bestehen eines Vorteils voraus. Dieses Tatbestandsmerkmal wird, abgeleitet aus dem Neutralitätsgrundsatz gemäß Art. 345 AEUV, bei wirtschaftlichen Transaktionen der öffentlichen Hand teleologisch auf eine Gleichbehandlung des Staates mit dem Privatsektor reduziert.

Der entscheidende Prüfungsmaßstab ist hier das „marktübliche Verhalten“. Wird, mit anderen Worten, der Marktpreis erzielt, so liegt kein Vorteil – und damit tatbestandlich keine Beihilfe – vor.

Zur Überprüfung wendet die EU-Kommission in Übereinstimmung mit den europäischen Gerichten in ständiger Praxis das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers (*Market Economy Operator Principle*) an¹³⁰. Gefragt wird, wie sich in einer vergleichbaren Situation ein rational agierender privater Wirtschaftsteilnehmer, der mindestens längerfristig eine angemessene Rendite erwartet, verhalten hätte. Bei materiellen Privatisierungen durch die öffentliche Hand wird für diesen Fremdvergleich (*At Arm's Length Principle*) auf den marktwirtschaftlich handelnden Verkäufer abgestellt (*Private Vendor Principle*). Danach ist regelmäßig für das betreffende Objekt der höchste Preis anzustreben¹³¹, da unterstellt wird, dass dieser grundsätzlich der für die Beihilfefreiheit relevante Marktpreis ist.

9.1.1 Ermittlung des Marktpreises

Nach der ständigen Entscheidungspraxis der Gerichte und der EU-Kommission sowie ihrer zahlreichen Mitteilungen ist dann, wenn der Meistbietende nach einem (u. a.)¹³² bedingungsreifen Bieterverfahren den „Zuschlag“ erhält, davon auszugehen, dass der gebotene Preis den Marktpreis reflektiert, so dass ein Vorteil und damit eine Beihilfe ausscheidet¹³³.

Führt die öffentliche Hand demgemäß eine bedingungsfreie Ausschreibung durch, so spricht mithin eine Vermutung dafür, dass ihr der Marktpreis geboten wird¹³⁴. Bei dem anschließenden Verkauf an den Höchstbietenden geht die EU-Kommission folglich in der Regel davon aus, eine Beihilfe verneinen zu können. Daher ist dies der von ihr

¹³⁰ Gericht der EU, Urteil vom 28. Februar 2012 (T-268/08 u. a.), Burgenland, Rn 48 m. w. N.; Mitteilung der Kommission, Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinn des Art. 107 Abs. 1 AEUV, ABI. EU C262/1 vom 19. Juli 2016 (Beihilfebekanntmachung) Rn 74 ff. m. w. N. Der Text der Beihilfebekanntmachung war bereits im 1. Hj 2016 bekannt.

¹³¹ Beihilfebekanntmachung, a. a. O., Rn 74 m. w. N.

¹³² Der Rechnungshof geht auf die weiteren konstitutiven Elemente nicht ein, da sie vorliegend irrelevant sind.

¹³³ Ausführlich zu dem Bieterverfahren siehe Beihilfebekanntmachung, a. a. O., Rn 89 ff.

¹³⁴ Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH), Urteil vom 24. Oktober 2013 (C-214/12 P u. a.), Burgenland, Rn 94.

„bevorzugte Weg“¹³⁵. Als solcher findet er sich in ihren Bekanntmachungen, Leitlinien, Leitfäden und ähnlichen Äußerungen. Bei diesen handelt es sich allerdings, worauf die EU-Kommission ausdrücklich hinweist, um bloße Arbeiterleichterungen und Orientierungshilfen¹³⁶. Es reicht daher nicht aus, allein auf diese typologisierenden Mitteilungen abzustellen¹³⁷. Die EU-Kommission hat ihrerseits stets, soweit es um die Frage geht, ob der Beihilfetatbestand erfüllt ist, eine Einzelfallprüfung vorzunehmen¹³⁸.

Der Höchstpreis ist nicht ohne näheres Hinschauen stets mit dem Marktpreis gleichzusetzen. Vielmehr gibt es – wenn auch enge – Gestaltungsräume innerhalb der Ausschreibungsverfahren und andere Methoden, mit denen sich der Marktpreis erzielen lässt. Einzig entscheidend ist, dass der veräußernde Mitgliedstaat, hier das Land, im Ergebnis eben diesen Marktpreis erreicht, dass er – in anderen Worten der EU-Kommission – die „wirtschaftlich sinnvollste Lösung“, die in Bezug auf die angestrebte Erlösmaximierung und in Anbetracht der verschiedenen Optionen „beste rechtliche“ Lösung wählt¹³⁹.

Die immer erforderliche Wertung, insbesondere der anzustellende Fremdvergleich, erfordert zumeist eine komplexe wirtschaftliche Analyse und Würdigung seitens der öffentlichen Hand als Verkäuferin und seitens der EU-Kommission als Hüterin des Wettbewerbs.

9.1.2 Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens

Die Durchführung eines bedingungsfreien Ausschreibungsverfahrens gilt als der Königsweg¹⁴⁰. Dabei ist aber vorab klarzustellen, welche Art von Bedingungen der Annahme eines bedingungsfreien Ausschreibungsverfahrens tatsächlich entgegensteht¹⁴¹. Entscheidend ist insoweit das Ziel, durch ein Bieterverfahren den Marktpreis zu ermitteln. Unzulässig sind danach vor allem solche Bedingungen, die ihrerseits Beihilfen beinhalten oder sich (sonst) negativ auf den Preis auswirken. Das ist – von Ausnahmen abgesehen – insbesondere bei Bedingungen der Fall, die die unternehmerische Freiheit des Erwerbers einschränken.

¹³⁵ Leitfaden zur beihilfekonformen Finanzierung, Umstrukturierung und Privatisierung staatseigener Unternehmen vom 10. Februar 2012, swd (2012)14, Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen (Leitfaden staatseigene Unternehmen), Ziff. 5., Seite 14; siehe zuvor schon Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand, ABl. C 209/3 vom 10. Juli 1997 (Grundstücksmitteilung), deren Grundgedanken die EU-Kommission (seit ihrer Entscheidung *Centrale del latte di Roma*, ABl. 2000 L 265/15, Tz. 85, 87) auf die Prüfung (sonstiger) Privatisierungen ergänzend anwendet, die nun aber in die Beihilfebekanntmachung gleichsam aufgegangen ist.

¹³⁶ Leitfaden staatseigene Unternehmen, a. a. O., Ziff. 1.

¹³⁷ Gericht der EU, *Burgenland*, a. a. O., Rn 77; vergleiche zuvor bereits Urteil vom 6. März 2003 (T-228/99 u. a.), WestLB, Rn 251.

¹³⁸ Gericht der EU, *Burgenland*, a. a. O., Rn 77.

¹³⁹ Leitfaden staatseigene Unternehmen, a. a. O., Ziff. 5., Seiten 15 f.

¹⁴⁰ Jenseits von hier nicht in Betracht kommenden börsenmäßigen und *pari-passu*-Transaktionen.

¹⁴¹ Im gegebenen Kontext kann dahingestellt bleiben, ob es sich hierbei dogmatisch um Aspekte der Ermittlung des eigentlichen Marktpreises, um zulässige „andere (wirtschaftliche) Kriterien“ oder um zulässige „Bedingungen“ einer grundsätzlich bedingungsfreien Ausschreibung handelt.

Zulässig sind umgekehrt alle Aspekte oder Bedingungen, die auch ein privater Wirtschaftsteilnehmer berücksichtigen oder aufstellen würde und/oder die nicht den Kaufpreis drücken. Unter diesem Gesichtspunkt müssen zunächst nur solche Angebote näher betrachtet werden, die verpflichtend und verlässlich sind. So beschränken sowohl die EU-Kommission als auch die Rechtsprechung die vom Staat bei einer Ausschreibung zu beachtenden Angebote von vornherein auf „glaubwürdige und verbindliche“ Angebote¹⁴² und erachten namentlich Maßnahmen zur Unterbindung rein spekulativer Angebote, zur Sicherung der Kaufpreisbezahlung sowie zur Einhaltung gesetzlicher Vorgaben als beihilferechtlich irrelevant¹⁴³.

Unproblematisch sind danach diejenigen Vorgaben, die der Transaktionssicherheit dienen. Jeder umsichtige private Verkäufer hätte ein berechtigtes Interesse daran, mit einem soliden Vertragspartner zu paktieren, der die Gewähr für den Abschluss des Geschäfts überhaupt und in einem angemessenen Zeitraum sowie die Erfüllung des Kaufpreisanspruches bietet. Nichts anderes gilt für die öffentliche Hand als Anteilseignerin.

Darüber hinaus kann es gerechtfertigt sein, andere (wirtschaftliche) Faktoren als den Preis zu berücksichtigen, und zwar wiederum dann, wenn dies auch ein privater Verkäufer tun würde¹⁴⁴. Zum einen kann dies, dem EuGH zufolge, für Umstände gelten, die zu einer nennenswerten Verzögerung oder Versagung der Transaktion führen würden. Dabei könnte insoweit unter ganz besonderen Umständen sogar die Herkunft des Bieters eine Rolle spielen¹⁴⁵. Der Gedanke der Transaktionssicherheit lässt sich im Übrigen auch in diesem Kontext verorten. Zugleich wird hier deutlich, dass der Höchstpreis keineswegs zwingend und stets mit dem – letztlich allein entscheidenden – Marktpreis identisch ist. Zum anderen gilt dies für folgenden zweiten Sachverhalt: Der Staat als Verkäufer darf auch dann sonstige (wirtschaftliche) Faktoren berücksichtigen, wenn das Höchstgebot aufgrund seines offensichtlich spekulativen Charakters deutlich über den sonstigen Angeboten und dem geschätzten Verkehrswert des Objektes liegt. In einem solchen Fall ist, so der EuGH in der Sache BVVG, die Methode des Verkaufs an den Meistbietenden nicht geeignet, den Marktwert des Kaufgegenstandes widerzuspiegeln¹⁴⁶.

In die gleiche Richtung weist ein Beschluss der EU-Kommission vom 28. Mai 2015, der die Veräußerung der Anteile an der Flughafen Zweibrücken GmbH zum Gegenstand

¹⁴² EuGH, Urteil vom 16. Juli 2015 (C-39/14), Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG), Rn 32 (siehe Anlage 8); Beihilfebekanntmachung, a. a. O., Rn 95 m. w. N.

¹⁴³ Leitfaden staatseigene Unternehmen, a. a. O., Ziff. 5., Seite 14.

¹⁴⁴ Gericht der EU, Burgenland, a. a. O., Rn 70, 87. Bestätigend im Wesentlichen die Entscheidung der EU-Kommission vom 30. April 2008 (C 56/06), Burgenland, und bestätigt durch EuGH, Burgenland, a. a. O.

¹⁴⁵ Gericht der EU, Burgenland, a. a. O., Rn 70, 87, 130. Der Hinweis auf diese Rechtsprechung beinhaltet wiederum nicht, dass der Rechnungshof diese denkbare Ausnahme zur Regel erklärt, sondern nur, dass er darauf aufmerksam macht, dass es eine solche Ausnahme geben könnte.

¹⁴⁶ EuGH, BVVG, a. a. O., Rn 39 bis 41; vergleiche bereits EuGH, Urteil vom 16. Dezember 2010 (C-239/09), Seydaland, vor allem Rn 35, 39.

hat¹⁴⁷. Die EU-Kommission betonte zunächst die in der Ausschreibung zum Ausdruck gebrachte Bedeutung der Transaktionssicherheit. In diesem Zusammenhang stellte sie sodann fest, dass (nur) der dieser Transaktionssicherheit Rechnung tragende Preis der „Höchstpreis“ – hier im Sinne des Marktpreises – sei, und zwar ungeachtet dessen, dass andere Bieter höhere Angebote eingereicht hätten.

Dies geht so weit, dass es – wie es die Fallbearbeiter der Generaldirektion (GD) Wettbewerb gegenüber dem Land erläuterten¹⁴⁸ – Gründe geben kann, einen Bieter, der lediglich einen symbolischen Euro zu zahlen bereit ist, gegenüber anderen auch deutlich höher Bietenden vorzuziehen. Sogar ein negativer Kaufpreis ist dann denkbar, wenn der staatliche Verkäufer überzeugend zu begründen vermag, dass der damit einhergehende Verlust wirtschaftlicher ist, als gar kein Verkauf und eine Liquidation¹⁴⁹. In beiden Fällen sind einschlägige Vergleichsberechnungen vorzulegen.

Um den Höchstpreis – im Sinne des Marktpreises – zu ermitteln, ist es letztlich stets geboten, eine wirtschaftliche Gesamtbetrachtung anzustellen, die neben den für den öffentlichen wie privaten Verkäufer gleichermaßen bedeutsamen Faktoren beispielsweise auch Regelungen zur (Nicht-)Übernahme von Haftungen, etwa für Umweltschäden, einpreist. Es sind mithin die Nettokaufpreisangebote miteinander zu vergleichen¹⁵⁰. Bei der vorzunehmenden Saldierung haben möglicherweise dem Käufer in Aussicht gestellte Beihilfen jedoch außen vor zu bleiben. Dies folgt dem dogmatischen Gebot, zwischen dem Staat als Verkäufer und dem Staat als Träger hoheitlicher Gewalt strikt zu trennen (vergleiche Tz. 9.1.4).

Im Übrigen müssen die für den Verkäufer entscheidungsrelevanten Faktoren, beispielsweise Transaktionssicherheit und Zeit, für alle Bieter gleich gelten. Der Verkäufer muss sie diesen gegenüber transparent machen. Sämtliche seiner Wertungen muss er der EU-Kommission gegenüber glaubhaft und belastbar nachweisen können.

9.1.3 (Un-)Zulässigkeit weiterer Kriterien: Unternehmenskonzept, Investitionsbereitschaft, Businessplan, Weiterbetrieb Flughafen

Einem privaten Verkäufer ist es prinzipiell nicht wichtig, was mit dem veräußerten Wirtschaftsgut in der Zukunft geschieht, sofern er hierfür nicht mehr in Anspruch genommen werden kann. Der Logik des *Private Vendor*-Grundsatzes zufolge sind somit Verwendungs- u. ä. Vorgaben sowie (sonstige) wirtschafts- und sozialpolitisch moti-

¹⁴⁷ Beschluss EU-Kommission vom 28. Mai 2015 (C(2015) 3513 final, SA. 40625), siehe vor allem Rn 24 f. (siehe Anlage 9).

¹⁴⁸ Siehe Protokoll Gespräch mit der EU-Kommission am 15. Juli 2016, Anlage zu einer E-Mail der LV vom 20. Juli 2016.

¹⁴⁹ Leitfaden staatseigene Unternehmen, a. a. O., Ziff. 5., Seite 15, siehe ferner Protokoll Gespräch am 15. Juli 2016, a. a. O.

¹⁵⁰ So ausdrücklich auch die Fallbearbeiter der GD Wettbewerb in ihrer an das Land adressierten E-Mail vom 17. März 2016; auf diese Notwendigkeit wies zudem das eigene FM hin, siehe „Vermerk an Sts“, 24. März 2016; dasselbe in einem Kommentar zur Ministerratsvorlage, Anlage zu Vermerk an die Ministerpräsidentin vom 6. April 2016 sowie im an die Ministerpräsidentin gerichteten Vermerk vom 27. April 2016 zum Entwurf der Ministerratsvorlage, Stand 25. April 2016.

vierte Auflagen grundsätzlich unzulässig. Die öffentliche Hand darf mithin als Verkäuferin die unternehmerische Freiheit des Käufers grundsätzlich¹⁵¹ nicht einschränken¹⁵².

Allerdings sind sogenannte Sekundärüberlegungen (z. B. strukturpolitische Belange) nicht von vornherein völlig ausgeschlossen. Vielmehr entscheidet sich die Frage, ob ein solcher eher „ganzheitlicher Ansatz“ zulässig ist, nach der konkreten Ausgestaltung im Einzelfall. Voraussetzung ist dabei stets, dass die Kriterien/Bedingungen transparent, nicht-diskriminierend und nachvollziehbar begründet sind, auch ein Privater entsprechende Maßgaben aufstellen würde und sie kein Beihilfeelement beinhalten oder anderweitig den Kaufpreis reduzieren. So würde auch eine direkte Vorgabe, z. B. den Flughafenbetrieb einer zu veräußernden Gesellschaft fortzuführen, nicht gegen die Bedingungsfreiheit der Ausschreibung verstoßen, folgte sie allgemeinen – jeden Bieter gleichermaßen verpflichtenden – gesetzlichen Bestimmungen.

Vorliegend kann es aber letztlich dahingestellt bleiben, wann ausnahmsweise der öffentlichen Hand nicht verwehrt wäre, beispielsweise Unternehmenskonzepte, die Investitionsbereitschaft oder Businesspläne der Bieter als Wertungskriterium in eine Ausschreibung aufzunehmen. Obwohl der staatliche Verkäufer Geschäftsmodelle und Businesspläne der Bieter, wie es die Regel ist, nicht als Kriterium zur Bewertung der Angebote einfordern darf, so folgt umgekehrt hieraus kein Gebot, diese Unterlagen, wenn sie zulässigerweise in der Ausschreibung Erwähnung gefunden haben, vollständig zu ignorieren. Vielmehr kann er sie heranziehen, um namentlich die Seriosität der Bieter besser einschätzen zu können. Nichts anderes würde ein privater Verkäufer tun.

9.1.4 **Gebot der Trennung zwischen Staat als Verkäufer und Staat als Hoheitsträger**

Tritt die öffentliche Hand als Verkäuferin auf, so darf sie sich nicht anders als ein privater Verkäufer verhalten. Bei einer entsprechenden Transaktion geht es mithin allein um das zivilrechtliche Rechtsverhältnis des Staates zu den Bietern und dem Käufer.

Eine besondere Situation entsteht, wenn der Staat bereits zum Zeitpunkt des Verkaufsprozesses plant, dem zukünftigen Erwerber kaufobjektbezogene Beihilfen zukommen zu lassen. Nur der Staat als Hoheitsträger kann „staatliche Mittel“ (oder Beihilfen „aus staatlichen Mitteln“) im Sinne des Art. 107 Abs. 1 AEUV gewähren. Hier geht es folglich um das regelmäßig öffentlich-rechtliche Rechtsverhältnis zwischen dem Staat und dem beihilfeempfangenden Unternehmen, dessen Anteile er zuvor verkauft hat. Zwischen der Rolle des Staates als Anteilseigner und der Rolle des Staates als Zuwendungsgeber (und den jeweiligen Beziehungen) ist, so die ständige Entscheidungspraxis der Gerichte und der EU-Kommission, streng zu trennen¹⁵³.

¹⁵¹ Ausnahmsweise kann eine solche Bedingung z. B. dann zulässig sein, wenn auch ein privater Verkäufer weiterhin einer Nachhaftung unterlegen hätte.

¹⁵² Im Einzelnen siehe Leitfaden staatseigene Unternehmen, a. a. O., Ziff. 5.

¹⁵³ EuGH, Urteil vom 5. Juni 2012 (C-124/10 P), Kommission/EDF, Rn 79 ff. m. w. N.; Urteil vom 28. Januar 2003 (C-334/99), Deutschland/Kommission, Rn 133 ff.; zuvor bereits EuGH, Urteil vom 14. September 1994 (C-278/92 u. a.), Spanien/Kommission, Rn 22; Beihilfebekanntmachung, a. a. O., Rn 77.

Daraus folgt zum einen, dass etwaige spätere Beihilfen, anders als z. B. die Übernahme von Haftungsrisiken, die dem zu veräußernden Grundstück innewohnen, in die Berechnung des Kaufpreises nicht einbezogen werden dürfen. Zum zweiten ergibt sich hieraus, dass es der EU-Kommission obliegt, die Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt zu prüfen. Hierbei hat der Mitgliedstaat alle erforderlichen Unterlagen einzureichen. Geht es um Beihilfen im Bereich des Luftverkehrs, so ist hierzu der Wirtschaftsplan des Flughafenbetreibers vorzulegen¹⁵⁴.

Hieraus resultiert indes zum einen nicht, dass der Staat in seiner Ausschreibung nicht schon einen Bezug zum Businessplan aufnehmen kann, wenn er diesen zugleich transparent von den Kriterien zur Angebotswertung trennt¹⁵⁵. Zum anderen folgt aus der dogmatischen Separierung keinesfalls, dass es dem Staat als Verkäufer etwa untersagt wäre, die Businesspläne zur Kenntnis zu nehmen, um sich z. B. von deren Belastbarkeit und von der Ernsthaftigkeit des Bieters überzeugen zu können. Kein Privatmann würde Unterlagen, die er zulässigerweise von Interessenten anfordern kann, unbeachtet lassen. Schließlich können sie ihm doch ein genaueres Bild seines potentiellen Vertragspartners verschaffen.

Letzteres widerspricht entgegen der Auffassung der Landesregierung keineswegs der zuvor gemachten rechtlichen Feststellung. Vielmehr handelt es sich um zwei voneinander zu trennende Sachverhalte – einerseits grundsätzlich unzulässiges Kriterium zur Angebotswertung und andererseits zulässiges Heranziehen, um sich einen Eindruck von einem Bieter zu verschaffen und offensichtlich unglaubwürdige Angebote auszuschließen.

9.2 Handlungsoptionen jenseits einer beihilfefreien Ausschreibung

Es hätte – jedenfalls rein rechtlich betrachtet – andere beihilferechtskonforme Möglichkeiten gegeben, die Zukunft des Flughafens Frankfurt-Hahn zu gestalten. Diese Handlungsoptionen hätte das Land auch noch während des laufenden bedingungsfreien Ausschreibungsverfahrens nutzen können. Denn dem Land hätte es – anders als im Vergaberecht – ohne Weiteres offen gestanden, das Privatisierungsverfahren aufzuheben.

Mit den folgenden Darlegungen beschränkt sich der Rechnungshof allein darauf aufzuzeigen, dass rechtlich weitere Möglichkeiten bestehen, ohne deren praktische Implikationen und Relevanz zu bewerten.

9.2.1 Notifizierung

Die öffentliche Hand kann eine Privatisierung auch auf anderem Wege als über eine beihilfefreie Ausschreibung verwirklichen. Das Land – formal nach außen über den

¹⁵⁴ Luftverkehrsleitlinien, a. a. O., Rn 121, 126.

¹⁵⁵ Protokoll Gespräch am 15. Juli 2016, a. a. O.; in die Richtung bereits der stellvertretende Generaldirektor der GD Wettbewerb der EU-Kommission in einer E-Mail an das Land vom 10. Juli 2014.

Bund – hätte, wie es auch die Fallbearbeiter der GD Wettbewerb nahelegten¹⁵⁶, sein Vorhaben, den Flugbetrieb nach der Veräußerung der Anteile an der FFHG aufrechtzuerhalten, bei der EU-Kommission – jedenfalls vorsorglich – als eine mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe anmelden und genehmigen lassen können (Art. 107 Abs. 3 lit. c), Art. 108 Abs. 3 AEUV, Art. 2 ff. Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015)¹⁵⁷. Damit hätte es die Vorgaben der Investitionszusagen und des Weiterbetriebs des Flughafens rechtssicher als förmliches Kriterium einbinden können, ohne darauf verzichten zu müssen, die Investitionsabsichten als förmliches Wertungskriterium anwenden zu können, ohne den Umweg der eingeführten „öffentlich-rechtlichen Bindungen“ des Flugbetriebes gehen zu müssen und ohne die konditionierte Beihilfegewährung als nur mittelbaren Hebel zur Erreichung des Zieles zur Verfügung zu haben.

Eine Notifizierung von Maßgaben strukturpolitischer Natur im Rahmen einer Privatisierung sehen die dem Land bekannten Luftverkehrsleitlinien sogar ausdrücklich vor¹⁵⁸.

9.2.2 Fortführung in Eigenregie

Rein EU-beihilferechtlich hätte nichts entgegengestanden, den Flughafen Frankfurt-Hahn in alter Trägerschaft weiter zu betreiben¹⁵⁹. Das Land hätte sich hierbei in dem durch Art. 107 AEUV, den durch die Entscheidungspraxis konkretisierten Rahmen und auf der Grundlage der aktuellen Luftverkehrsleitlinien der EU-Kommission bewegen müssen.

9.2.3 Liquidation

Die Abwicklung einer in öffentlicher Hand befindlichen Gesellschaft ist nach dem EU-Beihilferecht nicht nur zulässig, sondern unter Umständen sogar geboten. Jedenfalls ist die Berechnung der Kosten eines Verkaufs vor allem dann – kontrafaktisch – einer Liquidation gegenüber zu stellen, wenn der zu erzielende Kaufpreis negativ wird¹⁶⁰. Sollte sich danach herausstellen, dass eine Einstellung des Unternehmens die wirtschaftlichere Variante ist, so würde ein gleichwohl vorgenommener Verkauf gegen den *Private Vendor*-Grundsatz (vergleiche Tz. 9.1) verstoßen.

¹⁵⁶ E-Mail LV an die Staatskanzlei vom 15. April 2015 über das Treffen mit der EU-Kommission am 15. April 2015; E-Mail LV an das Innenministerium vom 9. Mai 2015.

¹⁵⁷ ABI. L 248/9 vom 24. September 2015, zuvor Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999.

¹⁵⁸ Luftverkehrsleitlinien, a. a. O., Ziff. 52.

¹⁵⁹ Das supranationale Recht schreibt nicht vor, Staatseigentum zu privatisieren, vielmehr verhält es sich insoweit ausdrücklich neutral (Art. 345 AEUV).

¹⁶⁰ Dahingehend ausdrücklich Äußerungen der Fallbearbeiter der GD Wettbewerb in dem Gespräch am 15. Juli 2016, siehe Protokoll, a. a. O.

9.3 Feststellungen des Rechnungshofs

Das Land kannte die durch das EU-Beihilferecht gesetzten Rahmenbedingungen. Es sorgte frühzeitig intern für eine personelle Verstärkung in der LV wie auch extern für eine spezifische Beratung und Begleitung. Zudem stimmte sich das Land weitgehend mit den Fallbearbeitern der GD Wettbewerb ab. Anders als bei den Nürburgring-Projekten war es von Anfang an für die Beihilfeproblematik sensibilisiert.

Das Land wies öffentlich in der Regel auf den von SYT gebotenen Kaufpreis als entscheidendes Kriterium für den Verkauf hin (siehe Tz. 9.1). Nur in wenigen Äußerungen fanden sich Relativierungen dahingehend, dass der Höchstpreis nicht das alleinige zwingende Kriterium, sondern nur das „vorrangige“ oder „Hauptkriterium“ sei¹⁶¹. Diese Ambivalenz tritt z. B. in der Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016 zu Tage. Darin heißt es zunächst: „Als Auswahlkriterium stand dabei entsprechend der Vorgaben der Europäischen Kommission der gebotene Kaufpreis im Vordergrund.“ Auf der anderen Seite wird aber zugleich betont, das Angebot von SYT habe „auch die Vorgabe der Europäischen Kommission, an den Bieter mit dem höchsten Kaufpreis zu veräußern“, erfüllt.

Das Land berücksichtigte faktisch durchaus Kriterien, die über die als beihilferechtlich allein maßgebend kommunizierte Höhe des gebotenen Kaufpreises hinausgingen:

- Zwar entfielen in der ersten Änderungsbekanntmachung verbindliche Investitionszusagen als formales Wertungskriterium¹⁶²; ungeachtet dessen nahmen sowohl die Änderungsbekanntmachung als auch beide nachfolgenden Prozessbriefe weiterhin inhaltlich Bezug auf das Unternehmenskonzept, die Investitionsbereitschaft sowie den Businessplan der Bieter.
- Das Land vertrat die Ansicht, auch nach Wegfall des formalen Wertungskriteriums hätte es die Investitionsabsichten „nicht völlig ausblenden“ bzw. diese weiterhin berücksichtigen können, insbesondere im Rahmen der Prüfung der „Schlüssigkeit“, der „Nachvollziehbarkeit“, der „Plausibilität“ des Unternehmenskonzeptes¹⁶³. So wurden beispielsweise bereits im August 2015 zwei Bieter u. a. wegen mangelhafter Zukunftskonzepte vom weiteren Verfahren ausgeschlossen. Auf die Unternehmenskonzepte und die Businesspläne der Anfang 2016 verbliebenen drei Bieter stellte dann auch ausdrücklich die Begründung der Entscheidung zugunsten von SYT, u. a. gegenüber dem Ministerrat, ab¹⁶⁴.

¹⁶¹ Innenministerium, Vorlage zur Sitzung des Ministerrats am 12. Januar 2016; siehe auch Redeentwurf Innenminister für diese Sitzung; Innenminister, Plenarprotokoll 17/5 vom 23. Juni 2016, Seite 176.

¹⁶² Bedingt durch im Frühjahr 2015 geäußerte beihilferechtliche Zweifel der Fallbearbeiter der GD Wettbewerb.

¹⁶³ Statt vieler: E-Mail LV vom 15. April 2015 an die Staatskanzlei, E-Mail LV vom 17. April 2015 an das Innenministerium, jeweils infolge des Austausches mit der EU-Kommission am 15. April 2015; E-Mail Staatskanzlei an die LV am 5. Mai 2015.

¹⁶⁴ Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016, vor allem Seite 15 und Seite 17 (siehe Anlage 4); ausdrücklich zuvor bereits zuständiger Staatssekretär im Innenministerium, Niederschrift zur Sitzung des Innenausschusses am 11. Februar 2016, Seiten 6 und 30 f.

- Zwar betonte das Land einerseits, die beihilferechtlich gebotene strikte Trennung zwischen der Eigenschaft des Staates als Verkäufer einerseits und beihilfegewährendem Hoheitsträger andererseits verbiete die Berücksichtigung von Businessplänen im Verkaufsverfahren¹⁶⁵. Andererseits sprach es intern sowie öffentlich gegenüber anderen Adressaten immer wieder davon, dass eine Kopplung bzw. ein offensichtlicher wirtschaftlicher Zusammenhang bestehe und dass die dogmatische Trennung gar nicht schematisch durchzuhalten sei¹⁶⁶.

Demgegenüber versäumte das Land, das Kriterium der Transaktionssicherheit in die Ausschreibung aufzunehmen. Dass es sich hierbei um ein zulässiges Wertungskriterium handeln kann, bestätigte die EU-Kommission in ihrer Entscheidung zum Veräußerungsverfahren der Vermögenswerte der Flughafen Zweibrücken GmbH.

Aus den ausgewerteten Unterlagen ergibt sich, dass dem Land die beihilferechtskonformen Handlungsoptionen bekannt waren. Es nutzte diese aber offensichtlich aus folgenden Gründen nicht:

- Auf die Notifizierung eines mit einer Flugbetriebsverpflichtung verbundenen Verkaufs als Beihilfe verzichtete das Land nicht wegen beihilferechtlicher Aussichtslosigkeit, sondern weil es den Verkauf zügig durchführen und „unnötige“ Verzögerungen sowie die Unsicherheit hinsichtlich des Ausgangs einer Entscheidung der EU-Kommission vermeiden wollte¹⁶⁷.
- In der Bekanntmachung sowie der ersten Änderungsbekanntmachung hatte sich das Land die Fortführung des Flughafens in Eigenregie vorbehalten, wenn sie wirtschaftlicher als der Verkauf gewesen wäre. Auf den Vorbehalt hatte es in den späteren beiden Prozessbriefen verzichtet, allerdings nicht wegen beihilferechtlicher Unzulässigkeit¹⁶⁸. Bei einer Weiterführung in Eigenregie sei nicht zu erwarten, dass das Marktpotential des Flughafens gehoben werden könne. Das Risiko der Schließung des Flughafens und der Abwicklung der FFHG sei zu verhindern¹⁶⁹.

¹⁶⁵ Innenminister, 11. Juli 2016, Interview Rhein-Zeitung; Antwort Innenministerium vom 11. Juli 2016 auf die Kleine Anfrage „Beratungsleistungen der [Beratungsgesellschaft] im Zusammenhang mit der Privatisierung des Flughafens Hahn“, Drucksache 17/403 Fragen 1 bis 3; Innenminister, Plenarprotokoll 17/6 vom 7. Juli 2016, Seite 211 und (sinngemäß) Plenarprotokoll 17/9 vom 14. Juli 2016, Seite 328; „Faktenblatt zum Hahnverkaufsverfahren des Landes“, Anlage zur E-Mail Innenministerium an die Staatskanzlei vom 2. Juli 2016.

¹⁶⁶ E-Mail LV an die Beratungsgesellschaft vom 15. Mai 2015.

¹⁶⁷ Statt vieler: Schreiben LV an die Ministerpräsidentin vom 13. Mai 2015 zum Treffen mit der EU-Kommission am 12. Mai 2015.

¹⁶⁸ Zu den Gründen existieren unterschiedliche Angaben: Zum einen sollte die Weiterführung in Eigenregie gegen den haushaltsrechtlichen Subsidiaritätsgrundsatz (§ 65 LHO) verstoßen (E-Mail Staatssekretär im FM an den zuständigen Staatssekretär im Innenministerium vom 4. April 2016, sowie Anlage; Schreiben Innenministerium an den Rechnungshof vom 29. Juni 2016). Der Beratungsgesellschaft (Schreiben an den Rechnungshof vom 12. Oktober 2016) zufolge stand die Fortführung des Flughafenbetriebs durch das Land nicht mehr zur Diskussion, da es die infolge des Weggangs von Yangtze obsolet gewordene Zehn-Jahres-Planung nicht durch eine neue Wirtschaftsplanung ersetzt hatte, die nach den Luftverkehrsleitlinien für 2024 weiterhin eine „schwarze Null“ hätte realistisch erscheinen lassen.

¹⁶⁹ Ministerratsvorlage 18. Mai 2016, Seite 11 (siehe Anlage 4).

- Die vom FM mehrfach, zuletzt noch im Frühjahr 2016 angeregte Gegenrechnung einer Liquidation der FFHG¹⁷⁰ unterblieb auch nach den Angaben der Landesregierung in der Schlussbesprechung aus struktur- und regionalpolitischen Erwägungen. Eine ebenfalls in einem Vermerk des FM hierzu unter Hinweis auf § 7 LHO vorgeschlagene Dokumentation unterließ das Land.

9.4 Würdigung

Dass das Land frühzeitig Gespräche mit den zuständigen Mitarbeitern der EU-Kommission über die Veräußerung der Landesanteile an der FFHG aufnahm und insbesondere die hierfür erforderlichen personellen Kapazitäten schuf, war sachgerecht.

In der Stellungnahme der Landesregierung zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung bestätigt diese – wie auch ein von ihr zu Tz. 9 beauftragter Gutachter – die rechtlichen Ausführungen des Rechnungshofs. Allerdings behaupten beide, der Rechnungshof überdehne die Handlungsfreiräume des Landes als Verkäufer. Dies ist unzutreffend. Der Rechnungshof verallgemeinert nicht den Inhalt von Ausnahmen, wie in Stellungnahme und Gutachten unterstellt, sondern verallgemeinert allenfalls die Erkenntnis, dass Abweichungen von der Regel zulässig sein können.

Im Rahmen der gewählten beihilfefreien Ausschreibung bestand kein Zwang, an SYT als Meistbietenden zu verkaufen. Nach den Vorgaben des EU-Beihilferechts entspricht der höchste Kaufpreis nicht stets dem Marktpreis.

Letztlich war das Beihilferecht für den Verkauf an SYT auch nicht entscheidend. SYT war der einzige Bieter, mit dem die Kaufvertragsverhandlungen so vorangetrieben werden konnten, dass ein beurkundungsfähiger Kaufvertrag vorlag¹⁷¹. Insofern bestand keine rechtliche, sondern eine tatsächliche Alternativlosigkeit.

In der Schlussbesprechung trug die Landesregierung vor, alle Optionen zum Verkauf an SYT umfassend geprüft zu haben. Unterlagen hierüber haben dem Rechnungshof nicht vorgelegen.

Dem Land hätte es im Übrigen rechtlich offen gestanden, das konkrete Ausschreibungsverfahren als solches anders auszugestalten. Es wäre zulässig gewesen, die Transaktionssicherheit von Beginn an als Kriterium zu verankern. Ebenso wäre es, unter Beachtung der Grundsätze der Transparenz und Nicht-Diskriminierung, zulässig gewesen, den Faktor Zeit als für die Entscheidung wichtigen Aspekt einzuführen. Schließlich hätte in der Ausschreibung auf „öffentlich-rechtliche Bindungen“ zur Fortführung des Flugbetriebs verzichtet und damit das Spektrum interessierter Bieter erweitert werden können.

¹⁷⁰ Siehe zahlreiche Kommentare des FM von März/April 2016 zum Entwurf der Ministerratsvorlage, Stand 16. März 2016; dasselbe in einem an die Ministerpräsidentin gerichteten Vermerk vom 27. April 2016 zum Entwurf der Ministerratsvorlage, Stand 25. April 2016.

¹⁷¹ Ministerratsvorlage 18. Mai 2016, Seite 18 (siehe Anlage 4).

Das Land hätte im Rahmen der durchgeführten bedingungsfreien Ausschreibung Unternehmenskonzepte, Investitionsabsichten und Geschäftspläne – ungeachtet deren grundsätzlicher Unzulässigkeit als formale Kriterien zur Angebotswertung – jedenfalls nutzen können, um sich einen Eindruck von insbesondere der Bonität der Bieter zu verschaffen. Eine erkennbare, konkrete und belastbare Untersuchung von Handlungsoptionen zum Verkauf an SYT, die beihilferechtlich möglich gewesen wären und die sich das Land für die Alternative Fortführung in Eigenregie in der Ausschreibung sogar ausdrücklich vorbehalten hatte, erfolgte nicht. Im Übrigen wären entsprechende Wirtschaftlichkeitsberechnungen auch haushaltsrechtlich geboten gewesen. Eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse, die auch die Liquidation der FFHG hätte einbeziehen müssen, unterblieb entgegen den Bestimmungen des § 7 LHO.

10 Organisation und Dokumentation des Verkaufsverfahrens

Der Rechnungshof geht in diesem Teil seiner Äußerung auf die Organisation und Dokumentation des Verkaufsprozesses ein.

10.1 Organisation im Innenministerium und in der Staatskanzlei

Federführend für den Verkaufsprozess war das für Infrastrukturprojekte zuständige Innenministerium. In der Staatskanzlei war ein Beamter der LV, der vorübergehend von Nordrhein-Westfalen abgeordnet war, mit den beihilferechtlichen Vorgängen einschließlich des Kontakts mit der EU-Kommission betraut¹⁷².

Zudem gab es eine unregelmäßig tagende Task Force, die das Land im Zusammenhang mit den Nürburgring-Projekten aufgrund von Abstimmungsschwierigkeiten zwischen den Ressorts gebildet hatte. Sie setzte sich aus Vertretern des Innenministeriums, FM, Wirtschaftsministeriums und der Staatskanzlei zusammen. Nach Aussage des zuständigen Staatssekretärs im Innenministerium gab es seit September 2015 eine Sitzung der Task Force.

Die ersten Sichtungen und Verhandlungen mit den Interessenten nahm die Beratungsgesellschaft vor. Ab dem Frühjahr 2016 waren das Innenministerium, teilweise auch das FM und die Staatskanzlei, an Verhandlungen mit Bietern beteiligt. Ansonsten hatte das Innenministerium das FM im Zusammenhang mit der Erstellung von Vorlagen für den Ministerrat in das Geschehen einbezogen.

10.2 Dokumentation im Innenministerium

Während das FM und das Wirtschaftsministerium zu Ministerratssitzungen grundsätzlich vorbereitende Vermerke anfertigten und der Hausleitung zuleiteten (Hausleitungsvermerke), unterblieben solche Informationen beim Innenministerium. Ebenso fehlten Vermerke über Verhandlungen oder Telefonate mit Beteiligung der Staatssekretäre. Eine Dokumentation über die Tätigkeit der Task Force war nicht vorhanden. Weiter versäumte das Innenministerium, ordnungsgemäß zu dokumentieren, wer aufgrund welcher Informationsgrundlage entschieden hatte, bestimmte Bieter vom Verfahren auszuschließen (Reduzierung von acht auf sechs Bieter, siehe Tz. 4.2) oder mit allen drei Bietern zu verhandeln (siehe Tz. 4.4) Hierzu gab es lediglich entsprechende Vorschläge der Beratungsgesellschaft. Das Innenministerium beauftragte die Beratungsgesellschaft nach einem Aktenvermerk vom 18. August 2015, eine Verfahrensakte zu führen. Darin heißt es:

„Zum Verfahren wird bei [der beratenden Rechtsanwaltsgesellschaft] eine Verfahrensakte geführt. Die Verfahrensakte wird in Anlehnung an vergaberechtl-

¹⁷² Dieser Beamte war bereits zuvor, zusammen mit Vertretern der Beratungsgesellschaft und mit Prof. Dr. Koenig (Geschäftsführender Direktor des Zentrums für Europäische Integrationsforschung), Mitglied eines sogenannten Beihilfeteams, das die beiden die FFHG betreffenden Beihilfeverfahren bis zu den Genehmigungsentscheidungen der EU-Kommission im Oktober 2014 betreut hatte (siehe Antwort Innenministerium vom 17. November 2016 auf die Kleine Anfrage „Hahn-Verkaufsverfahren: Beratung der Landesregierung durch das ZEI“, Drucksache 17/1611).

che Vorgaben (§ 24 VOL/A-EG; § 32 Abs. I SektVO) geführt, d. h. sie dokumentiert nachvollziehbar alle verfahrensleitenden Abschnitte, Wertungen und Entscheidungen des Landes Rheinland-Pfalz als Verkäufer, alle wesentlichen entscheidungsvorbereitenden Maßnahmen von [der beratenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft] bzw. [der beratenden Rechtsanwalts-gesellschaft] sowie die entsprechenden Begründungen entsprechend den Anforderungen der Rechtsprechung (vergleiche u. a. OLG Naumburg, Beschluss vom 31. März 2008, Az. 1 Verg 1/08).“

Nach Angaben des Innenministeriums im Schreiben vom 9. November 2016 an den Rechnungshof war die Anfertigung von Hausleitungsvermerken nicht erforderlich, da die Hausleitung über wesentliche Sachverhalte im Zusammenhang mit dem Verkaufsprozess fortlaufend per E-Mail unterrichtet worden ist. Die Information der Hausleitung sei zudem über die unmittelbare Einbindung des zuständigen Staatssekretärs in die Verhandlungen gewährleistet gewesen. Aus diesem Grund seien auch Vermerke über Verhandlungen oder Telefonate mit Beteiligung der Staatssekretäre nicht erforderlich gewesen.

Die Aktenführung richte sich nach der Gemeinsamen Geschäftsordnung für die Landesregierung sowie für die Staatskanzlei und die Ministerien vom 12. November 2014 (GGO). Danach müsse jeder Vorgang die wesentlichen Schritte des Geschäftsgangs und die Erledigung in ihrer zeitlichen Reihenfolge nachvollziehbar, vollständig und dauerhaft erkennen lassen. Die vorgangsbezogene Ablage des relevanten E-Mail-Verkehrs gewährleiste, dass der Stand und die Entwicklung der Bearbeitung eines Geschäftsvorfalles jederzeit aus der Akte oder dem Vorgang nachvollziehbar seien. Die von der GGO geforderten „wesentlichen Schritte des Geschäftsgangs“ seien aus den Akten ersichtlich.

10.3 Würdigung

Das Verfahren zum Verkauf der Anteile an der FFHG im Rahmen der regulären Organisationsstruktur der Landesregierung durchzuführen, war nicht sachgerecht. Wegen der Bedeutung des Vorgangs und seiner Komplexität wäre es zweckmäßig gewesen, zumindest ab der Verhandlungsphase ein Projektteam zu bilden, das sich intensiv mit dem Verkaufsvorgang hätte befassen können und müssen. Das hätten auch die Erfahrungen mit den Nürburgring-Projekten nahegelegt. Aufgrund der fehlenden oder nur gelegentlichen Einbeziehung anderer Ministerien, insbesondere der für die Beteiligungsverwaltung zuständigen Abteilung des FM sowie der Verkehrsabteilung zunächst im eigenen Haus, später im Wirtschaftsministerium, verzichtete das Innenministerium auf den dort vorhandenen Sachverstand und auf wichtige Rückkoppelungen.

Die Dokumentation der Vertragsverhandlungen beim Innenministerium war lückenhaft. Begründungen zu wichtigen Entscheidungen wie beispielsweise jene, Bieter auszuschießen, mit bestimmten Bietern zu verhandeln, die Landesanteile gerade an SYT zu veräußern oder das Gesamtergebnis der IDD-Prüfung (grüne Ampeln) zu ändern, hielt es nicht fest. Inhaltliche Änderungen der entscheidenden Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016, die angabengemäß mündlich in der Sitzung des Ministerrats am 30. Mai 2016 vorgetragen wurden (siehe auch Tz. 4.5 und Tz. 12), waren nicht

schriftlich festgehalten. Damit war die von der GGO geforderte Dokumentation der wesentlichen Schritte des Geschäftsgangs – entgegen den Behauptungen des Innenministeriums – nicht in allen Fällen aus den Akten ersichtlich.

Bereits im Zusammenhang mit seiner Gutachtlichen Äußerung zum „Zukunftskonzept Nürburgring“¹⁷³ hatte der Rechnungshof die mangelhafte Dokumentation in der damaligen Abteilung des Wirtschaftsministeriums kritisiert. Diese Abteilung war nach ihrem Wechsel in das Innenministerium auch federführend für den Verkaufsprozess Hahn.

Der Rechnungshof bekräftigt seine damals geäußerte Auffassung, dass das Land seine Gründe für wichtige Entscheidungen oder Änderungen von bedeutenden Verträgen zu dokumentieren hat. Das gilt auch für Entscheidungen, welche Bieter ausscheiden und welche in die finale Verhandlungsrunde einbezogen werden.

Erneut weist der Rechnungshof auf das hierzu bereits zitierte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts hin. Danach dient die Pflicht zur Aktenführung in zweifacher Weise der Sicherung gesetzmäßigen Verwaltungshandelns. Die Dokumentation soll den Geschehensablauf so, wie er sich ereignet hat, in jeder Hinsicht nachprüfbar festhalten. Sie soll hierbei nicht lediglich den Interessen der beteiligten Bürger oder der entscheidenden Behörde dienen, sondern auch die Grundlage für die kontinuierliche Wahrnehmung der Rechts- und Fachaufsicht und für die parlamentarische Kontrolle des Verwaltungshandelns bilden. Damit wirke die Pflicht zur wahrheitsgetreuen und vollständigen Aktenführung zugleich präventiv insofern auf das Verwaltungshandeln ein, als sie die Motivation zu allseits rechtmäßigem Verwaltungshandeln stärke und rechtswidriges Verwaltungshandeln erschwere¹⁷⁴.

Im Zusammenhang mit der Beantwortung der Fragen des Rechnungshofs vom 5. Oktober 2016 verwies das Innenministerium teilweise auf die von der Beratungsgesellschaft erstellte Verfahrensakte oder auf deren Antworten auf Fragen des Rechnungshofs. Offensichtlich war das Ministerium nicht in der Lage, die Fragen anhand der eigenen Akten zu beantworten.

Die von der Beratungsgesellschaft geführte Verfahrensakte kann eine Dokumentation beim Innenministerium nicht ersetzen. Zwar hat die Landesregierung in ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung angegeben, die Verfahrensdokumentation durch die Beratungsgesellschaft sei Bestandteil der Akten im Innenministerium. Dadurch werde sichergestellt, dass alle entscheidungsrelevanten Bearbeitungsschritte zum späteren Nachweis der Vollständigkeit, der Nachvollziehbarkeit und für die Transparenz des Verwaltungshandelns innerhalb der Verwaltung und gegenüber Dritten beweisfest vorgehalten werden.

¹⁷³ Äußerung vom 12. September 2014, Az.: 4-P-4450-32-20/2012, und Drucksache 16/3960 vom 17. September 2014, Seiten 27 ff.

¹⁷⁴ Vergleiche Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 16. März 1988 – 1B 153/87 m. w. N., juris Rn 11.

Entscheidende Unterlagen, wie beispielsweise zur Entscheidungsfindung des Landes oder über die interne Unterrichtung der Hausleitung, können ihrem Wesen nach nicht in der Verfahrensakte der Beratungsgesellschaft vorhanden sein. Unabhängig davon hat das Innenministerium die Verfahrensakte erst mit Schreiben der Beratungsgesellschaft vom 3. August 2016 erhalten. Bis zu diesem Zeitpunkt konnte es nicht wissen, welche Vorgänge diese dokumentiert hatte und wie ausführlich die Dokumentation war. Auffällig ist zudem, dass die Ausdrücke der E-Mails in dem dem Rechnungshof übersandten Exemplar der Verfahrensakte ein im Wesentlichen einheitliches Datum trugen. Das deutet darauf hin, dass die Beratungsgesellschaft diese Ausfertigung der Verfahrensakte erst nach Anforderung durch den Rechnungshof erstellt hat.

Dass die Verfahrensakte den Verkaufsprozess nicht vollständig dokumentiert, zeigt sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ergebnis der IDD-Prüfung. Das Innenministerium hat mehrfach – wie auch die Landesregierung in ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung – angegeben, die Beratungsgesellschaft habe sie hierüber am 30. Mai 2016, dem Tag der Beschlussfassung des Ministerrats, mündlich unterrichtet. Über diese Mitteilung war in der Verfahrensakte nichts festgehalten. Ebenso enthielt sie keine Unterlagen über den Inhalt des mündlichen Vortrags vor dem Ministerrat, bei dem angabengemäß die Abweichungen zu der Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016 erläutert wurden. Bei beiden nicht dokumentierten Vorgängen handelt es sich um wesentliche Grundlagen für die Entscheidung über den Verkauf der Landesanteile an der FFHG an SYT.

11 Beauftragung der Beratungsgesellschaft und Verantwortung des Landes

Das Land beauftragte die Beratungsgesellschaft, es im Rahmen des Verkaufsverfahrens und in Sachen EU-Beihilferecht zu beraten sowie die IDD-Prüfung (siehe Tz. 8.1.2) durchzuführen. Der Rechnungshof hat untersucht, wie die Vertragsparteien die jeweiligen Pflichten verstanden. Außerdem geht er darauf ein, welche Obliegenheiten dem Land als Auftraggeber zukamen.

11.1 Vertrag zur Transaktionsberatung vom 24. September 2012

Inhalt des Auftrags der beratenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vom 24. September 2012 zur „Transaktionsberatung zum Vorhaben der Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn“ waren insbesondere die drei Leistungsphasen:

- (i) Vorbereitung und Durchführung einer geeigneten Markterkundung (Erarbeitung erster Modelle zur Weiterentwicklung; Analyse dieser Modelle im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit auf Basis einer strukturierten Markterkundung),
- (ii) Eingrenzung und Konkretisierung von Entwicklungsmodellen für den Flughafen Frankfurt-Hahn (Weiterentwicklung, Eingrenzung und Bewertung der Entwicklungsmodelle mit dem Ziel, den Auftraggeber in die Lage zu versetzen, sich anhand eines vorab definierten Zielkatalogs des Auftraggebers für ein oder mehrere Entwicklungsmodelle zu entscheiden) und
- (iii) Vorbereitung und Begleitung des Landes bei der Durchführung des oder der notwendigen Ausschreibungsverfahren und Transaktionen, insbesondere
 - a) Erstellung der notwendigen Verfahrensunterlagen für ein Ausschreibungs- bzw. Bieterverfahren,
 - b) Erstellung und Zusammenführung der notwendigen Unternehmensdokumentationen,
 - c) Erstellung eines Financial und Commercial Fact Books,
 - d) Organisation und Abwicklung der Due Diligence für die Bieter,
 - e) Beantwortung von Bieterfragen,
 - f) Beratung bei der Auswertung von Bewerbungen/Teilnahmeanträgen und Angeboten,
 - g) Unterstützung bei Bieterverhandlungen und
 - h) betriebswirtschaftliche Beratung bei der Vertragsgestaltung (Abschluss Ausschreibungs-/Bieterverfahren).

Nach § 2 Abs. 2 des Vertrags war der Auftragnehmer bei der Durchführung des Auftrags

„– im Rahmen der durch sein Berufsrecht gezogenen Grenzen – in jeder Phase an die Weisungen des Auftraggebers gebunden. Alle im Verfahren zu treffenden Entscheidungen liegen ausschließlich bei dem Auftraggeber bzw. dem von ihm eingesetzten Entscheidungsgremium. Ansprechpartner für den Auftrag-

nehmer ist das Innenministerium. Weitere Ansprechpartner können benannt werden.“

Zudem sah das Auftragsverhältnis vor, dass die Beratungsgesellschaft das Land im Rahmen einer kontinuierlichen Abstimmung umfassend und laufend über die Durchführung des Auftrags je nach Bedarf mündlich oder schriftlich unterrichtet. Dazu sollten die Berater dem Land Aufzeichnungen der wesentlichen Arbeitsergebnisse übergeben.

11.2 Rechtsberatung zum EU-Beihilferecht, Mandats- und Haftungsvereinbarung vom 29. Januar/22. Februar 2013

Ergänzend beauftragte die Staatskanzlei¹⁷⁵ am 22. Februar 2013 die beratende Rechtsanwaltsgesellschaft mit der rechtlichen, insbesondere EU-beihilferechtlichen und vergaberechtlichen Beratung im Zusammenhang mit der Restrukturierung der FFHG und der Durchführung eines etwaigen Investorenauswahlverfahrens. Dieser Auftrag umfasste die rechtliche Prüfung verschiedener Einzelsachverhalte, die Erarbeitung von Stellungnahmen, Konzepten und Präsentationen, die Teilnahme an Besprechungen und Telefonkonferenzen sowie die Aufbereitung von Sachverhalten.

Die Vertragsparteien vereinbarten, die einzelnen in diesem Zusammenhang zu erbringenden Leistungen jeweils fortlaufend abzustimmen.

Die Beratungsgesellschaft sicherte zu, die Ergebnisse ihrer Tätigkeit regelmäßig schriftlich festzuhalten. Dabei werde sie vorläufige Stellungnahmen nur abgeben, wenn ihr dies im Hinblick auf dem Stand der ihr zugänglich gemachten Informationen und dem Stand ihrer Tätigkeit vertretbar erscheine.

11.3 Unterschiedliches Verständnis des Auftrags der Beratungsgesellschaft

Zwischen dem Innenministerium und der Beratungsgesellschaft gab es unterschiedliche Auffassungen über Inhalt und Umfang der vereinbarten Leistungen.

Die Beratungsgesellschaft erläuterte ihr Verständnis der dem Land vertraglich geschuldeten Dienstleistung in einem Schreiben an den Rechnungshof¹⁷⁶ wie folgt:

„Diese [...] erwähnten Leistungen waren auch nicht aufgrund des Ablaufs des Ausschreibungsverfahrens geschuldet oder auch nur naheliegend:

- Eine Prüfung der fachlichen Eignung der Bieter zur Führung des Flughafens etwa anhand von Referenzen oder der Bonität war in dem mit dem Land abgestimmten Verfahrensablauf nicht vorgesehen – jedes Unternehmen, das Interesse bekundete, sollte die Gelegenheit erhalten, ein Angebot abzugeben. [...].

¹⁷⁵ Für die Staatskanzlei unterzeichnete der von Nordrhein-Westfalen abgeordnete Beamte.

¹⁷⁶ Schreiben der Beratungsgesellschaft vom 12. Oktober 2016, Seiten 1 bis 4.

- Auch eine Bewertung der Konzepte der Bieter war nicht Gegenstand unseres Auftrags. [...].
- Business Pläne wurden von uns nur zur Plausibilisierung der formalen Voraussetzungen einer beihilferechtlichen Genehmigungsfähigkeit der einkalkulierten Betriebsbeihilfen angefordert. [...].

Die (fortlaufende) Überprüfung der Bonität und Seriosität der Bieter, ihrer technischen Leistungsfähigkeit (Referenzen) sowie der Authentizität der eingereichten Unterlagen war folglich weder ausdrücklich vereinbart noch nach dem generellen Auftragsgegenstand geschuldet.“

Demgegenüber wies das Innenministerium in verschiedenen Sitzungen des Landtags und seiner Ausschüsse darauf hin, dass die Beratungsgesellschaft die Angebote ausgewertet habe. Danach beruhten diese auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten¹⁷⁷.

Ähnliches teilte das Innenministerium dem Rechnungshof¹⁷⁸ mit:

„Die eingereichten Angebotsunterlagen der Bieter wurden, wie ein Vertreter von [der Beratungsgesellschaft] in der Sitzung des Innenausschusses am 11. Februar 2016 dargelegt hat, im Dezember 2015 **von [der Beratungsgesellschaft] analysiert**. Gespräche und Unterlagen wurden **von [der Beratungsgesellschaft] ausgewertet und aufbereitet**. Wie [die Beratungsgesellschaft] auch im Schreiben an den Landesrechnungshof vom 12. Oktober 2016 ausgeführt hat, waren die vorgelegten Unternehmenskonzepte für einen Regionalflughafen dieser Größenordnung **nachvollziehbar**. Das Innenministerium wurde in den jeweiligen Abstimmungsgesprächen **über den wesentlichen Stand der Verhandlungen und der Angebote unterrichtet**.

Das Ausschreibungsverfahren erfolgte in enger Abstimmung mit der Europäischen Kommission. [...]. Entsprechend den Vorgaben der Europäischen Kommission war das maßgebliche Wertungskriterium der Kaufpreis. [...]. Die Businesspläne durften lediglich zur Verifizierung der von den Bietern begehrten Betriebsbeihilfen angefordert werden. **Die inhaltliche Prüfung der Businesspläne oblag** mit Blick auf die Genehmigungsfähigkeit der Betriebsbeihilfen **der Europäischen Kommission**. Diese hat – wie im oben genannten Schreiben von [der Beratungsgesellschaft] ausgeführt – letztlich bestätigt, dass der Businessplan der SYT genehmigungsfähig sei. [...].

Angesichts der aus den Akten ersichtlichen engen Abstimmung mit [der Beratungsgesellschaft] während des Ausschreibungs- und Verkaufsprozesses konnte davon ausgegangen werden, dass [die Beratungsgesellschaft] im Rahmen

¹⁷⁷ Zuständiger Staatssekretär im Innenministerium, Plenarprotokoll 16/114 vom 25. Februar 2016, Seite 7623; zuständiger Staatssekretär im Innenministerium, Niederschrift zur Sitzung des Innenausschusses am 11. Februar 2016, Seite 30; Innenminister, Niederschrift zur Sitzung des Innenausschusses am 9. Juni 2016, Seite 6; ebenso Ministerratsvorlagen 8. Januar 2016, Seite 4 und 18. Mai 2016, Seite 33 (siehe Anlage 4).

¹⁷⁸ Schreiben Innenministerium vom 9. November 2016 an den Rechnungshof.

der IDD mögliche Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Integrität einzelner Bieter klärt oder – vor allem in der sensiblen Phase vor Vertragsschluss – auf etwaige fortbestehende Unstimmigkeiten hinweist.“ (Hervorhebungen durch den Rechnungshof).

Nach dieser Darstellung wertete das Innenministerium im Hinblick auf den an die Beratungsgesellschaft erteilten Auftrag die Unterlagen der Bieter nicht selbst aus. Allerdings ging es davon aus, dass sie die Beratungsgesellschaft im Rahmen der IDD auf etwaige fortbestehende Unstimmigkeiten hinweisen würde.

Ein anderes Bild ergibt sich aus einem vom Innenministerium am 1. Juli 2016 erstellten „Faktenblatt zum Hahn-Verkaufsverfahren des Landes“. Darin wurde auf die selbst gestellte Frage, ob die Businesspläne der Investoren geprüft worden seien, geantwortet¹⁷⁹:

„Nicht vom Land und nicht von [der Beratungsgesellschaft].“

Im Gegensatz hierzu steht eine Äußerung des Innenministers in der Plenarsitzung am 14. Juli 2016. Die Frage, ob das Land die Plausibilität der Businesspläne und den Wahrheitsgehalt der in ihnen enthaltenen Angaben nicht geprüft und dies keine Rolle gespielt habe, beantwortete er wie folgt:

„Wir haben natürlich die Plausibilität geprüft, ich habe es schon mehrfach ausgeführt. Das ist logisch. [Die Beratungsgesellschaft] hatte diese Pläne, mein Haus hatte diese Pläne, und auch die Europäische Kommission hatte diese Pläne, um bewerten zu können, ob dies eine Basis ist, auf der Beihilfen genehmigt werden können. Allen schienen die Angaben plausibel.“

Die unterschiedliche Auslegung des Auftrags zeigt sich auch im Zusammenhang mit der Beurteilung der Angebote der Bieter. Hierbei verwendete die Beratungsgesellschaft schon seit der Sitzung der Task Force am 21. August 2015 den Begriff der „nachvollziehbaren Unternehmenskonzepte“. Diese Terminologie insinuiert, dass die Beratungsgesellschaft sich mit den Unternehmenskonzepten inhaltlich befasst hatte. Gegenüber dem Rechnungshof¹⁸⁰ ließ sich diese später wie folgt ein:

„[Die Beratungsgesellschaft] hatte entsprechend den eingangs beschriebenen Aufträgen des Landes die mit den Angeboten vorgelegten Unternehmenskonzepte oder Business Pläne **nicht** zum Zweck der Angebotsbewertung zu überprüfen. Es ging lediglich um eine Durchsicht in Bezug auf die **formalen beihilferechtlichen Voraussetzungen**.

[...]. Auch sahen die im Rahmen der Angebote übermittelten Business Pläne die Erreichung einer 'schwarzen Null' bis 2024 vor und erfüllten damit die diesbezügliche **formale Bedingung** der Bekanntmachung der Ausschreibung vom 09.05.2015 sowie der Luftverkehrsleitlinien 2014. **Insoweit** waren die vorgeleg-

¹⁷⁹ E-Mail Innenministerium an den Rechnungshof vom 25. November 2016, Anlage 5. Siehe auch Anlage zur E-Mail Innenministerium an die Staatskanzlei vom 2. Juli 2016.

¹⁸⁰ Schreiben vom 12. Oktober 2016, Frage 2, Seite 5.

ten Unternehmenskonzepte für einen Regionalflughafen dieser Größenordnung **nachvollziehbar.**“ (Hervorhebungen durch den Rechnungshof)

Obwohl die Beratungsgesellschaft z. B. in der Zusammenfassung der indikativen Angebote darauf hingewiesen hatte, dass diese den EU-Anforderungen entsprächen **und** auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten beruhten, trug sie in dem Schreiben an den Rechnungshof vor, unter „nachvollziehbar“ lediglich die Übereinstimmung der Konzepte mit formalen beihilferechtlichen Voraussetzungen verstanden zu haben. Die Ankündigung von SYT, das Geschäftsmodell der FFHG weiterentwickeln und bis 2024 eine „schwarze Null“ erreichen zu wollen, hatte der Beratungsgesellschaft für ihre Bewertung „nachvollziehbar“ gereicht. Ob der Businessplan das Erreichen dieser Absichten plausibel belegen konnte, hatten die Berater hingegen nach ihrer Einlassung nicht geprüft. Unklar bleibt auch, auf welcher Basis sie zu ihrem Ratschlag an die Task Force kamen, bestimmte Bieter u. a. wegen „mangelnder Zukunftskonzepte“ vom weiteren Verfahren auszuschließen.

11.4 Würdigung

Nicht zuletzt mit Blick auf das immer wieder betonte Ziel des Landes, den Flughafen Frankfurt-Hahn weiterbetreiben und fortentwickeln zu lassen, war das Land gehalten, sich vor wesentlichen Entscheidungen im Verkaufsprozess ein eigenes Bild der Professionalität, Seriosität und Bonität des Bieters zu verschaffen (siehe auch Tz. 8.4.4).

Nach § 92 LHO prüft der Rechnungshof die Betätigung des Landes bei Unternehmen in einer Rechtsform des privaten Rechts unter Beachtung kaufmännischer Grundsätze. Die Prüfung erfasst die gesamte Betätigung des Landes vom Erwerb der Beteiligung bis zur Veräußerung¹⁸¹. Sie ist unter Beachtung kaufmännischer Grundsätze durchzuführen, die damit als besonderer Prüfungsmaßstab neben die in der Verwaltung üblichen Maßstäbe Gesetzmäßigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit treten¹⁸². Dies trägt dem Gedanken Rechnung, dass privatwirtschaftlich geführte Unternehmen nur bedingt mit Trägern öffentlicher Verwaltung zu vergleichen sind¹⁸³. Bei der Prüfung geht es darum festzustellen, ob die Stelle, die die Beteiligung verwaltet, die Interessen des Eigentümers Land so vertreten hat, wie es eine als ehrbarer Kaufmann handelnde Beteiligungsholding tun würde¹⁸⁴.

Als kaufmännische Grundsätze werden die Prinzipien verstanden, die sich hinsichtlich der Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit von Mitgliedern von Unternehmensorganen in Bezug auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung bzw. deren Überwachung herausgebildet haben und die in vergleichbaren und gut geführten Unternehmen der

¹⁸¹ Schwarz, in: Gröpl, Bundeshaushaltsordnung/Landeshaushaltsordnung, Kommentar, 2011, § 92, Rn 4.

¹⁸² Nebel, in: Piduch, Bundeshaushaltsrecht, Stand Juni 2007, § 92, Rn 1; Eibelshäuser/Breidert, in: Engels/Eibelshäuser, Kommentar zum Haushaltsrecht, Stand September 2006, § 92, Rn 15.

¹⁸³ Schwarz, a. a. O., Rn 5.

¹⁸⁴ Eibelshäuser/Breidert, a. a. O., § 92, Rn 15.

Privatwirtschaft Anwendung finden¹⁸⁵. Sie müssen den Erkenntnissen der Betriebswirtschaftslehre entsprechen und finden ihre Ausprägung regelmäßig in der höchstgerichtlichen Rechtsprechung zum Gesellschaftsrecht, an das das Land im Rahmen seiner Betätigung bei privatwirtschaftlichen Unternehmen gebunden ist¹⁸⁶.

Einer dieser Grundsätze betrifft die sorgfältige Ermittlung von Entscheidungsgrundlagen unternehmerischen Handelns. Hierauf hat der Bundesgerichtshof in seinem Nürburgringbeschluss erneut hingewiesen. Danach muss dem Vorstand einer Aktiengesellschaft bei der Leitung der Geschäfte des Unternehmens ein weiter Handlungsspielraum zugebilligt werden, ohne den eine unternehmerische Tätigkeit schlechterdings nicht denkbar sei. Dazu gehöre neben dem bewussten Eingehen geschäftlicher Risiken grundsätzlich auch die Inkaufnahme der Gefahr, bei der wirtschaftlichen Betätigung Fehlbeurteilungen und Fehleinschätzungen zu unterliegen. Eine Pflichtverletzung liege jedoch vor, wenn die Grenzen überschritten seien, in denen sich ein von Verantwortungsbewusstsein getragenes, ausschließlich am Unternehmenswohl orientiertes, auf sorgfältiger Ermittlung der Entscheidungsgrundlagen beruhendes unternehmerisches Handeln bewegen müsse. Diese zum Aktienrecht entwickelten, mittlerweile als sogenannte Business Judgement Rule in § 93 Abs. 1 Satz 2 AktG kodifizierten Grundsätze gelten in gleicher Weise für den Geschäftsführer einer GmbH¹⁸⁷ und sind auch Maßstab für das Vorliegen einer Pflichtverletzung im Sinne von § 266 Abs. 1 StGB¹⁸⁸.

Um ihren Informationspflichten zu genügen, muss die Unternehmensleitung grundsätzlich in der konkreten Entscheidungssituation alle verfügbaren Informationsquellen tatsächlicher und rechtlicher Art ausschöpfen, um auf dieser Grundlage die Vor- und Nachteile der bestehenden Handlungsoptionen sorgfältig abschätzen und den erkennbaren Risiken Rechnung tragen zu können¹⁸⁹. Kann sie selbst die für eine Entscheidung erforderliche Informationsgrundlage nicht schaffen, hat sie fachkundigen Rat einzuholen. Diesen darf sie jedoch nicht unbesehen übernehmen, sondern hat ihn einer Plausibilitätsprüfung zu unterziehen¹⁹⁰. Diese ist selbstverständlich inhaltlicher Art.

Diese Grundsätze einer sorgfältigen Ermittlung von Entscheidungsgrundlagen, die im gewöhnlichen kaufmännischen Geschäftsverkehr gelten, sind auch auf das Land bei Entscheidungen im Rahmen der Beteiligungsverwaltung anwendbar. Dementsprechend hatte die Landesregierung im Nachgang zu der Gutachtlichen Äußerung des Rechnungshofs zu den Nürburgring-Projekten gegenüber dem Parlament zugesagt, bei der Auswahl von Geschäftspartnern künftig sorgfältiger vorzugehen (siehe Tz. 1.3).

¹⁸⁵ Eibelshäuser/Breidert, a. a. O., § 92, Rn 16.

¹⁸⁶ Eibelshäuser/Breidert, a. a. O., § 92, Rn 15.

¹⁸⁷ Bundesgerichtshof (BGH), Urteil vom 4. November 2002 – II ZR 224/00, BGHZ 152, 280, 284.

¹⁸⁸ BGH, Beschluss vom 26. November 2015 – 3 StR 17/15.

¹⁸⁹ BGH, Beschluss vom 14. Juli 2008 – II ZR 202/07, NJW 2008, 3361; BGH, Urteil vom 12. Oktober 2016 – 5 StR 134/15.

¹⁹⁰ BGH, Urteil vom 14. Mai 2007 – II ZR 48/06, NJW 2007, 1265.

Schon die Markterkundung hatte ergeben, dass sich ein vollständiger Verkauf des Flughafens zumindest schwierig gestalten würde. Auch nach der zwischenzeitlichen Entschuldung der FFHG durch Zuwendungen des Landes musste das Unternehmen jährlich ein zweistelliges Millionendefizit hinnehmen. Ein Scheitern des Verkaufsverfahrens war nicht ausgeschlossen, da es nicht unbedingt nahelag, dass ein seriöser Bieter ein solch defizitäres Unternehmen kaufen würde. Das Land hätte deshalb hinsichtlich der eingegangenen Angebote besonders vorsichtig sein und alles unternehmen müssen, die Seriosität der Bieter und ihrer Angebote kritisch zu klären.

Als sich im August 2015 der Kreis der Interessenten, die indikative Angebote abgegeben hatten, letztlich auf die überschaubare Zahl von acht verringert hatte, hätte das Land diese Angebote auch einer eigenen Beurteilung unterziehen müssen. Die Entscheidung, zwei Bieter vom weiteren Verfahren auszuschließen und mit den verbliebenen sechs Investoren weiter zu verhandeln, beruhte lediglich auf einer Power-Point-Präsentation und einem Vortrag der Beratungsgesellschaft. Namen oder Hintergründe der ausgeschlossenen Bieter waren dem Land – auf eigene Bitten¹⁹¹ – nicht bekannt. Dies war nicht sachgerecht, da die Begründungen der Beratungsgesellschaft (u. a. mangelhaftes Zukunftskonzept für den Hahn) ohne weitere Angaben und Unterlagen nicht nachvollziehbar waren. Aus den Unterlagen, die dem Rechnungshof vorlagen, ging jedenfalls nicht hervor, dass die Vertreter des Landes diesbezügliche Nachfragen gestellt hatten.

Auch im Januar 2016, als drei verbindliche Angebote verblieben waren, hat das Innenministerium die Unterlagen nicht selbst eingesehen, ausgewertet und bewertet. Es erhielt von der Beratungsgesellschaft lediglich Informationen im Power-Point-Format, wie beispielsweise diejenige vom 22. Dezember 2015. Es war nicht erkennbar, dass das Innenministerium darüber hinausgehende Informationen oder die von den Bietern vorgelegten Unterlagen von der Beratungsgesellschaft angefordert hatte.

Die Bitte des Ministerrats an das Innenministerium, zügig mit allen drei Bietern Vertragsverhandlungen aufzunehmen, erfolgte ohne nähere Kenntnis von deren Businessplänen. Das Land wollte sein größtes und wichtigstes Konversionsprojekt, von dem zahlreiche Arbeitsplätze in der Region abhängen, an einen Investor verkaufen und ihm Beihilfen in zweistelliger Millionenhöhe zahlen, prüfte aber die Unterlagen nicht selbst noch wirkte es darauf hin, dass die Beratungsgesellschaft eine entsprechende Untersuchung vornahm.

Es wäre die Pflicht des Innenministeriums gewesen, die Unterlagen der drei Angebote auf Plausibilität zu prüfen und sie auf dieser Basis selbst zu bewerten. Das Land kann sich als Veräußerer nicht nur auf die Einschätzung von Beratern verlassen. Die Letztverantwortung lag und blieb beim Land. Die Beratungsgesellschaft hatte die Aufgabe, vor- und nachbereitende Unterstützungsleistungen für den Privatisierungsprozess zu erbringen, die das Land aufgrund fehlenden Spezialwissens oder fehlender personeller Kapazitäten nicht selbst wahrnehmen konnte. Beides traf auf eine eigene Durchsicht

¹⁹¹ Schreiben der Beratungsgesellschaft vom 12. Oktober 2016 an den Rechnungshof, Seite 6.

der drei verbliebenen Angebote nicht zu. Die Bedeutung des Verkaufsvorgangs hätten eine eigene Bewertung zwingend erfordert. Eine Durchsicht des Businessplans von SYT allein auf seine Schlüssigkeit hätte Fragen aufgeworfen¹⁹², die dem Land nahegelegt hätten, weitere Prüfungshandlungen vorzunehmen oder vornehmen zu lassen.

Auch die Luftverkehrsleitlinien (siehe Tz. 3.4) standen einer Prüfung der Seriosität von SYT nicht entgegen. Nach deren Randnummer 126 muss der der EU-Kommission vorzulegende Wirtschaftsplan den Weg hin zur vollen Deckung der Betriebskosten am Ende des Übergangszeitraums bereiten. Die Schlüsselparameter dieses Wirtschaftsplans sind fester Bestandteil der Prüfung der EU-Kommission, ob eine beabsichtigte staatliche Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist. Das bedeutet aber nicht, dass die Mitgliedstaaten, die eine Beihilfe gewähren wollen, nicht vorab eine – auch inhaltliche – Prüfung des einzureichenden Wirtschaftsplans vornehmen dürften. Sie sind nicht dazu verpflichtet, unseriöse Wirtschaftspläne ungeprüft weiterzuleiten (siehe auch Tz. 9.1.2).

Die Landesregierung hat in ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung vorgetragen, es habe der Beratungsgesellschaft obliegen,

„in jeder Phase des Investorenauswahlverfahrens nur solche Bieter für die nächste Phase zu empfehlen, die auf der Basis der vorzunehmenden Auswertungen der von den Bietern übermittelten und über die Bieter öffentlich verfügbaren Informationen die hinreichende Seriosität und Solvenz besaßen“.

Dies trifft jedoch jedenfalls für die erste Phase des Verkaufsprozesses nicht zu. Nach dem Beschluss des Ministerrats vom 24. März 2015, auf den sich auch die Beratungsgesellschaft in ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung wiederholt bezieht, sollten zwischen dem Risiko, unseriöse Bieter über einen längeren Zeitraum am Verfahren zu beteiligen, und dem Interesse, zunächst eine möglichst große Zahl von Interessenbekundungen/Angeboten zu erhalten, abgewogen werden. Beabsichtigt war daher, grundsätzlich alle Interessenten zur Abgabe von Angeboten aufzufordern. Weder in der Verfahrensakte noch in den vorgelegten Unterlagen waren Hinweise auf eine Prüfung der Seriosität oder Solvenz der Bieter durch die Beratungsgesellschaft enthalten. Es war auch nicht erkennbar, ob das Innenministerium hierauf bestanden hat.

¹⁹² Siehe hierzu ausführlich Tz. 6.

12 Aufbereitung und Darstellung der Entscheidungsgrundlagen für den Ministerrat

Der Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016 kam besondere Bedeutung zu, weil sie die Grundlage der abschließenden Beschlussfassung über den Verkauf der Anteile an der FFHG bildete. Im Folgenden untersucht der Rechnungshof, ob der Ministerrat mit ihr aktuell, vollständig und differenziert unterrichtet wurde.

12.1 Überblick über den Inhalt der Vorlage

Die Ministerratsvorlage (siehe Tz. 4.5 und Anlage 4) diene ursprünglich dazu, den Ministerrat bei seiner Sitzung am 24. Mai 2016 zu unterrichten. Nachdem es an diesem Tag wegen der Änderung der Gesellschafterstruktur von SYT nicht zu einer Beschlussfassung gekommen war, legte das Innenministerium sie erneut und unverändert zur Sitzung des Ministerrats am 30. Mai 2016 vor.

In der Vorlage heißt es, nach dem Ergebnis der Angebotsauswertung durch die Beratungsgesellschaft beruhten die Angebote der drei verbliebenen Bieter auf insgesamt nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten. Das Unternehmenskonzept von SYT werde von ihr als sehr detailliert und nachvollziehbar, insbesondere auch im Vergleich zu Unternehmenskonzepten der unterlegenen Bieter, bewertet. Soweit möglich sei seitens der Beratungsgesellschaft eine Plausibilitätsprüfung erfolgt. In diesem Rahmen habe sie sich auch entsprechende schriftliche Absichtserklärungen ausgesuchter Partner vorlegen lassen.

Nach der Vorlage umfasste die finale Verhandlungsrunde nicht nur die Verhandlungen des Kaufvertrages, sondern auch die Konkretisierung des Businessplans. Durch einen externen Berater habe SYT ein umfangreiches Businesskonzept erstellt, das insbesondere weitreichende Details zur zukünftigen strategischen Ausrichtung des Flughafens und zur Berechnung der nötigen Beihilfen enthalte. Das Innenministerium widmete dem Konzept fünf Seiten der Vorlage (siehe Anlage 4, Seiten 29 ff.). Dabei übernahm es unverändert Angaben aus dem Businessplan von SYT und nannte dessen Ziele (Verdopplung der Passagierkapazität, Ausweitung der Frachtkapazität auf 1,2 Mio. t pro Jahr sowie die Diversifizierung in die vier Segmente Infrastruktur, Dienstleistungen, Immobilien und erneuerbare Energien).

Zum Hintergrund der Käufer gab es die Darstellung im Businessplan, insbesondere die dort angeführten Kontakte von Dr. Chou, wieder. Dieser sollte maßgeblich an der Internationalisierung der Aktivitäten einer Reihe asiatischer Fluggesellschaften beteiligt gewesen sein. In der Vorlage führte das Innenministerium als wirtschaftliche Eigentümer von SYT Kyle Wang und Zhou Chao auf. Die Gesellschaft sei Teil einer größeren chinesischen Unternehmensgruppe, die vorwiegend in der Stahlproduktion und im Handel von Baustoffen aktiv sei. Als auskunftsgemäß maßgeblichen Finanzier nannte die Vorlage Zhou Chao. Nach öffentlich verfügbaren Informationen sei er Vorstand eines Unternehmens, das sich auf die (Ko-)Finanzierung großer staatlicher Infrastrukturunternehmen in China spezialisiert habe.

Im Übrigen erklärte das Innenministerium in der Vorlage, die Beratungsgesellschaft habe SYT einer Sorgfältigkeitsprüfung unterzogen. Dabei seien keine Auffälligkeiten entdeckt worden.

Als einen der Gründe für den Verkauf der Anteile an SYT führt die Ministerratsvorlage aus, dieser Bieter habe das wirtschaftlichste und finanziell attraktivste Angebot mit dem höchsten Kaufpreis unterbreitet. Damit erfülle dieses Angebot auch die Vorgabe der EU-Kommission, an den Bieter mit dem höchsten Kaufpreis zu veräußern.

12.2 Aussagen zur Überprüfung des Bieters

Im Hinblick auf den Umfang der von der Beratungsgesellschaft durchgeführten Prüfungen gab es in den verschiedenen Vorlagenvarianten unterschiedliche Angaben. In der Version vom 9. März 2016 hieß es unter dem Punkt 4. „Informationen zum Käufer“:

„[Die Beratungsgesellschaft] hat eine gesonderte Prüfung durchgeführt, in der die vom ausgewählten Bieter eingereichten Dokumente, die Unternehmenshistorie sowie Finanzierungsbestätigungen untersucht wurden. Im Ergebnis sieht [die Beratungsgesellschaft] keine Hindernisse an den Käufer zu veräußern.“

Diesen Absatz strich die Beratungsgesellschaft in späteren Überarbeitungen des Entwurfs und fügte unter Punkt 4.2. „Prüfungen des Käuferhintergrunds“ die Fassung ein, die auch Eingang in die endgültige Vorlage fand:

„Der Käuferhintergrund wurde im Rahmen des Verkaufsprozesses einer Sorgfältigkeitsprüfung mittels einer sogenannten Company Due Diligence Questionnaires untersucht. Es wurden keine Auffälligkeiten im Zusammenhang mit der Prüfung festgestellt.“

Danach erfolgte der Hinweis auf das von SYT eingeholte Rechtsgutachten einer chinesischen Anwaltskanzlei.

Den Vorschlag des FM zu weiteren Prüfungsmaßnahmen nahm das Innenministerium wie folgt in den Entwurf auf:

„Das Ministerium der Finanzen hat Ende April angeregt, über die erfolgte Prüfung hinaus eine Wirtschaftsdetektei mit weiteren Recherchen zu beauftragen. [Die Beratungsgesellschaft] hält die durchgeführten Maßnahmen dagegen für ausreichend.“

Den letzten Satz strich das Innenministerium in der Endversion, nachdem die Beratungsgesellschaft in einer E-Mail vom 29. April 2016 hierzu bemerkt hatte:

„Umfang der Recherchen liegt im Ermessen des Verkäufers.“

Im endgültigen Text begründete das Innenministerium dann die Ablehnung der erwähnten Anregung des FM wie folgt:

„Auch vor dem Hintergrund, dass eine Beteiligung des rheinland-pfälzischen Verfassungsschutzes keine Erkenntnisse ergab, erscheint ein weiterer relevanter Erkenntnisgewinn über die im Rahmen der genannten, gesondert beauftragten Prüfung durch [die Beratungsgesellschaft] hinaus nicht zu erwarten.“

12.3 Vorbehalte des Wirtschaftsministeriums

Die Staatssekretärskonferenz am 23. Mai 2016 sprach keine Empfehlung für die Entscheidung des Ministerrats über den Anteilsverkauf aus, die für den 24. Mai 2016 vorgesehen war. Am Abend des 23. Mai 2016 fand im Wirtschaftsministerium mit dem Innenministerium und der Beratungsgesellschaft eine Unterredung statt. Das Ergebnis dieses Informationsgesprächs fasste das Wirtschaftsministerium in einem Schreiben vom 25. Mai 2016 an das Innenministerium zusammen. Eingangs hielt es fest, aufgrund der Komplexität des Sachverhaltes, der weit fortgeschrittenen Verhandlungen, der Kurzfristigkeit des anstehenden Entscheidungstermins sowie nicht vollumfänglicher Sachverhaltskenntnisse sei eine eigenständige Prüfung nicht möglich. Es gehe davon aus, dass vom Innenministerium

„als dem fachlich zuständigen Ressort zentrale, der Ministerratsvorlage nicht beigefügte Unterlagen wie der Business-Plan, der Letter of Support und weitere für die Bewertung des künftigen Flughafenbetreibers und dessen beabsichtigten Aktivitäten maßgebliche Unterlagen und Gesichtspunkte im Hinblick auf die nachhaltige Fortführung des Flugbetriebs geprüft und entsprechend positiv bewertet wurden.

Wir wären Ihnen darüber hinaus auch vor dem Hintergrund der Anregung des Finanzministeriums zu weitergehenden Recherchen für eine Mitteilung über die Ergebnisse der Überprüfung des wirtschaftlichen und finanziellen Hintergrundes der Investoren und genannten Partnerunternehmen dankbar.“

Die Ministerratsvorlage wurde – wie oben beschrieben – gleichwohl für die Sitzung am 30. Mai 2016 unverändert vorgelegt.

12.4 Würdigung

Angesichts der Bedeutung der Ministerratsvorlage hätte das Innenministerium die Sach- und Rechtslage im Zusammenhang mit dem Verkaufsprozess aktuell, vollständig und differenziert darstellen müssen.

Ohne ein Hinterfragen oder kritische Anmerkungen (siehe Tz. 6.2.2) beschrieb es in der Ministerratsvorlage den, wie ausgeführt, unrealistischen und nicht nachvollziehbaren Businessplan und die realitätsfernen bis zum Jahr 2020 zu erreichenden Ziele von SYT. In Bezug auf die im Businessplan genannten Partner von SYT (China Construction Gruppe, HNA Gruppe, Yangtze, Huawei Gruppe) erweckte die Vorlage den Eindruck, dass deren Engagement sicher sei (siehe Tz. 6.3.2). Entsprechendes gilt für die geplante Ansiedlung von zwei bis drei weiteren chinesischen Fluggesellschaften (nach Yangtze und myCargo Airlines) und einer Flugschule. Zur Flugschule gab das Innenministerium in der Ministerratsvorlage an, sie solle durch die APEX Flight Academy

betrieben werden. Der hierzu vorgelegte Letter of Support lautete allerdings auf eine andere Gesellschaft, die Air Aviation Academy. Ferner stellte das Innenministerium in seiner Vorlage die beabsichtigten Investitionen dar, ohne auf deren Inkonsistenz und mangelnde Plausibilität hinzuweisen (siehe Tz. 6.4.2).

Insgesamt erweckte das Innenministerium in seiner Vorlage den unzutreffenden Eindruck, dass der Businessplan geprüft sei, er auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten beruhe, es sich bei SYT um einen seriösen Geschäftspartner handle und der Verkauf nach den Vorgaben der EU-Kommission nur an SYT als Höchstbietenden möglich gewesen sei. Die rote und die zwei gelben Ampeln sowie den Gesamtrisikoindikator „HOCH“ aus dem Entwurf der IDD erwähnte es nicht.

Den „ehemalige(n) Banker“ Kyle Wang und Zhou Chao in der Vorlage als wirtschaftliche Eigentümer von SYT aufzuführen, entsprach nicht dem Stand der Erkenntnisse am 30. Mai 2016. Den Angaben der Vertreter von SYT vom 19. Mai 2016 zufolge sollten neben Kyle Wang die Shanghai Guo Qing Investment Co. Ltd. und Zhanqing Wu Gesellschafter sein. Davon abweichend waren es nach der Legal Opinion vom 27. Mai 2016 Zhu Qing und Wu Zhanqing und „Wang Kan“, alias Kyle Wang. Dass Kyle Wang bei einer Bank beschäftigt gewesen sein sollte, hatte dieser nicht einmal selbst in seinem Lebenslauf angegeben. Seine angebliche Tätigkeit bei der Deutschen Bank bestätigte diese nicht (siehe Tz. 8.1.3). Dass SYT „Teil einer größeren chinesischen Unternehmensgruppe“ sei, hatte die Beratungsgesellschaft nicht verifizieren können. Dennoch übernahm das Innenministerium diese Angabe ungeprüft in die Ministerratsvorlage.

Als „maßgeblichen Finanzier“ nannte die Vorlage Zhou Chao. Das war zum Zeitpunkt der entscheidenden Sitzung des Ministerrats jedoch nicht geklärt. Die Angabe in der Vorlage, Zhou Chao sei „gemäß öffentlich verfügbarer Informationen“ Vorstand eines weiteren Unternehmens, war falsch. In den Know Your Third Party Reports vom 20. April 2016 gab die Beratungsgesellschaft an, dass die Recherche in verfügbaren Online-Quellen keine Bestätigung von Zhou Chaos Verbindung zu dem Unternehmen ergeben habe und die Angaben aus mündlich erteilten Informationen stammten.

Die Beratungsgesellschaft führte in einer der Sitzung vorausgegangen E-Mail vom 30. Mai 2016 an das Innenministerium die wesentlichen Änderungen gegenüber der Vorlage auf,

„über die in der Sitzung des Ministerrats am 30.05.2016 mündlich zu berichten ist“.

Zu den Änderungen in der Gesellschafterstruktur und des Finanziers soll es in der anschließenden Sitzung des Ministerrats ergänzende Erläuterungen gegeben haben. Zum Inhalt des Berichts des Innenministeriums enthält das diesbezügliche Protokoll keine Angaben¹⁹³. Mangels einschlägiger Dokumentation konnte der Rechnungshof

¹⁹³ Nach dem Protokoll erfolgte die Kenntnisnahme des Ministerrats „auf der Basis der am 23. Mai 2016 in aktualisierter Fassung im Rahmen der Staatssekretärskonferenz übergebenen Vertragsunterlagen“.

daher nicht nachvollziehen, ob der Ministerrat vollständig sowie über den aktuellen Sachverhalt unterrichtet und ob den Vorbehalten des Wirtschaftsministeriums Rechnung getragen worden war.

**Das Kollegium des Rechnungshofs Rheinland-Pfalz
hat diese gutachtliche Äußerung
am 4. April 2017 abschließend beraten und beschlossen.**

gez. Klaus P. Behnke
Präsident

gez. Johannes Herrmann
Direktor beim Rechnungshof

gez. Sylvia Schill
Direktorin beim Rechnungshof

gez. Dr. Johannes Siebelt
Direktor beim Rechnungshof

gez. Dr. Elke Topp
Direktorin beim Rechnungshof

gez. Andreas Utsch
Direktor beim Rechnungshof

Anlagen

- Anlage 1: Prüfungsersuchen
- Anlage 2: Chronologie des Verkaufsprozesses der Landesanteile an der FFHG
- Anlage 3: Geschäftsdaten der FFHG
- Anlage 4: Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016
- Anlage 5: Businessplan der SYT vom 31. Mai 2016, deutsche Fassung, Seiten 1 bis 38
- Anlage 6: Gutachten Freshfields Bruckhaus Deringer LLP
- Anlage 7: Legal Opinion vom 27. Mai 2016
- Anlage 8: Urteil EuGH (C-39/14) vom 16. Juli 2015, Verkauf von Grundstücken der Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG)
- Anlage 9: Beschluss EU-Kommission SA. 40625 (2015/N) vom 28. Mai 2015, Veräußerung der Vermögenswerte der Flughafen Zweibrücken GmbH an die Triwo AG



Rechnungshof Rheinland - Pfalz						
Eing. 21. JULI 2016						
Anl.						
1	2	3	4	5	6	PrA

Der Präsident des Landtags

An den
Präsidenten des Rechnungshofs
Rheinland-Pfalz
Herrn Klaus P. Behnke
Gerhart-Hauptmann-Straße 4
67346 Speyer

14. Juli 2016

**Gutachtliche Äußerung des Rechnungshofs Rheinland-Pfalz gemäß § 88 Abs. 3
der Landeshaushaltsordnung**

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Landtag hat den Rechnungshof Rheinland-Pfalz in seiner 9. Sitzung am 14. Juli 2016 gemäß § 88 Abs. 3 der Landeshaushaltsordnung ersucht, sich gutachtlich zum Verkaufsprozess zum Flughafen Hahn zu äußern.

Der Beschluss ist in Kopie beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Hering



Beschluss

**Gutachtliche Prüfung des Verkaufsprozesses zum Flughafen Hahn
durch den Landesrechnungshof**

Der Landtag ersucht gemäß § 88 Abs. 3 Landeshaushaltsordnung (LHO) den Rechnungshof Rheinland-Pfalz, sich gutachtlich zum Verkaufsprozess zum Flughafen Hahn zu äußern.

Dabei soll der Landesrechnungshof den gescheiterten Veräußerungsprozess an die Shanghai Yiqian Trading Company (SYT) insbesondere dahin überprüfen, ob die vom Rechnungshof formulierten Hinweise für die Auswahl von und den Umgang mit Geschäftspartnern eingehalten wurden.

Der Landesrechnungshof wird gebeten, dem Landtag zeitnah über die Ergebnisse seiner Untersuchung zu berichten.

Vorstehender Beschluss wurde vom Landtag in
seiner 9. Sitzung am 14. Juli 2016 gefasst.

Mainz, den 14. JULI 2016

gez. Hendrik Hering
Präsident des Landtags

Vorstehende Abschrift stimmt mit der Urschrift
überein.

Mainz, den 14. JULI 2016



Ursula Molka
Direktorin beim Landtag

Chronologie des Verkaufsprozesses der Landesanteile an der FFHG

1. Beauftragung der Beratungsgesellschaft als Transaktionsberater am 24. September 2012

Das Land (Innenministerium) und die beratende Wirtschaftsprüfungsgesellschaft schließen einen Vertrag zur „Transaktionsberatung zum Vorhaben der Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn“. Inhalt des Auftrags sind insbesondere die drei Leistungsphasen:

- (i) Vorbereitung und Durchführung einer geeigneten Markterkundung (Erarbeitung erster Modelle zur Weiterentwicklung; Analyse dieser Modelle im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit auf Basis einer strukturierten Markterkundung; bis voraussichtlich 30. November 2012),
- (ii) Eingrenzung und Konkretisierung von Entwicklungsmodellen für den Flughafen Frankfurt-Hahn (Weiterentwicklung, Eingrenzung und Bewertung der Entwicklungsmodelle mit dem Ziel, den Auftraggeber in die Lage zu versetzen, sich anhand eines vorab definierten Zielkatalogs des Auftraggebers für ein oder mehrere Entwicklungsmodelle zu entscheiden; bis 31. Dezember 2012) und
- (iii) Vorbereitung und Begleitung des Landes bei der Durchführung des oder der notwendigen Ausschreibungsverfahren und Transaktionen, insbesondere
 - a) Erstellung der notwendigen Verfahrensunterlagen für Ausschreibungs- bzw. Bieterverfahren,
 - b) Erstellung und Zusammenführung der notwendigen Unternehmensdokumentationen,
 - c) Erstellung eines Financial und Commercial Fact Books,
 - d) Organisation und Abwicklung der Due Diligence für Bieter,
 - e) Beantwortung der Bieterfragen,
 - f) Beratung bei der Auswertung von Bewerbungen/Teilnahmeanträgen und Angeboten,
 - g) Unterstützung bei Bieterverhandlungen und
 - h) betriebswirtschaftliche Beratung bei der Vertragsgestaltung (Abschluss Ausschreibungs-/Bieterverfahren; bis voraussichtlich 31. Dezember 2013).

Die Beratungsgesellschaft wird den Auftraggeber im Rahmen einer kontinuierlichen Abstimmung umfassend und laufend über die Durchführung des Auftrags je nach Bedarf mündlich oder schriftlich unterrichten. Sie wird dabei Aufzeichnungen der wesentlichen Arbeitsergebnisse übergeben.

2. Veröffentlichung der Markterkundung im EU-Amtsblatt am 15. Dezember 2012

Das Land Rheinland-Pfalz veröffentlicht im EU-Amtsblatt seine Absicht, den Flughafen Frankfurt-Hahn (HHN) mit Hilfe von privaten Dritten weiterzuentwickeln. Interessenten

erhalten ein Memorandum (30 Seiten) mit der Ausgangslage und den Potentialen des Flughafens sowie einen Fragenkatalog. Ziel der Markterkundung sei es, das Interesse des Marktes am HHN zu ermitteln und Modelle zur Weiterentwicklung des HHN im Hinblick auf eine spätere Ausschreibung zu formulieren. Der Flughafen Frankfurt-Hahn sei ein führender Fracht- und Passagierflughafen in Deutschland. Zentral in Europa gelegen sei der HHN ein idealer, europäischer Frachtflughafenstandort. Darüber hinaus verfüge der HHN über ein großes Passagierpotential, da zu seinem Einzugsgebiet insbesondere die Metropolen Frankfurt am Main und Köln gehörten. Der HHN gehöre zu den Top 5 der Frachtflughäfen in Deutschland und belege Platz 11 im Vergleich aller europäischen Frachtflughäfen. Im Passagiersegment sei der HHN Marktführer im Low-cost-Segment und gehöre insgesamt zu den Top 10 der deutschen Passagierflughäfen. Die gut ausgebaute Flughafeninfrastruktur ermögliche die Nutzung des Flughafens durch nahezu jeden Passagier- oder Frachtflugzeugtyp. Auch abseits der reinen Flughafeninfrastruktur biete der HHN Flächenpotentiale zur weiteren Entwicklung als Logistik- und/oder Industrie- und Gewerbestandort. Von Vorteil im Vergleich zu anderen Flughafenstandorten sei, dass es für den HHN kein Nachtflugverbot gebe.

3. Sitzung Innenausschuss am 14. Februar 2013, TOP 11

Erläuterung des LBM-Modells (Übertragung der luftseitigen Infrastruktur an den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz [LBM] und teilweise Rückpachtung durch die FFHG). Parallel dazu werde angestrebt, private Investoren für ein Engagement am Hahn zu gewinnen. Die Beratungsgesellschaft führe derzeit eine Markterkundung durch, einzelne Gespräche mit potenziellen Investoren aus unterschiedlichen Branchen seien bereits geführt worden.

4. Beauftragung der Beratungsgesellschaft mit Rechtsberatungsleistungen zum EU-Beihilferecht am 22. Februar 2013

Die Staatskanzlei beauftragt die beratende Rechtsanwaltsgesellschaft mit der Erbringung folgender Beratungsleistungen: Rechtliche, insbesondere EU-beihilferechtliche und vergaberechtliche Beratung des Landes im Zusammenhang mit der Restrukturierung der FFHG und der Durchführung eines etwaigen Investorenauswahlverfahrens vor dem Hintergrund und in Verbindung mit den laufenden Beihilfeverfahren der EU-Kommission. Die Ergebnisse der Tätigkeit von der Beratungsgesellschaft sollen regelmäßig schriftlich festgehalten werden.

5. Abschlussbericht der Beratungsgesellschaft vom 14. März 2013 über die Markterkundung

Am 14. März 2013 legt die Beratungsgesellschaft den Abschlussbericht über das Ergebnis der Markterkundung vor. Insgesamt wurden 74 Interessenten angesprochen (28 Flughafengesellschaften, 14 Fluggesellschaften, elf Finanzinvestoren, zehn Logistiker, vier Immobilienentwickler und sieben Berater/Sonstige). Es sei sehr deutlich geworden, dass die Interessenten erhebliche wirtschaftliche Risiken am Hahn sähen (beispielsweise Abhängigkeit von Ryanair, Kapazitätserweiterung Frankfurt/Main, Entwicklung der Gesellschaft in jüngster Vergangenheit, Beihilfeverfahren etc.). Vor diesem Hintergrund erscheine es unwahrscheinlich, dass ein Interessent den Flughafen vollständig, inkl. aller Chancen und Risiken sowie der Infrastruktur, übernehme (siehe auch Sitzung Innenausschuss 14. März 2013).

6. Sitzung Innenausschuss am 14. März 2013, TOP 11

Der Innenminister berichtet, Ziel der Markterkundung sei, ein grundsätzliches Marktinteresse an einem Engagement am Hahn zu erheben, um eine Ausschreibung an den Vorstellungen und Bedarfen potenzieller Interessenten vornehmen zu können. Die Beratungsgesellschaft sei gezielt auf über 70 potenzielle Interessenten zugegangen. Aus den Rückmeldungen sowie den bisher geführten Gesprächen sei Folgendes deutlich geworden:

- Insbesondere die Bedeutung als relevanter Wettbewerber, besonders im Frachtsegment, wie auch die hohen Entwicklungsmöglichkeiten im Cargo- und Non-Aviation-Bereich führten zu einer durchweg positiven strategischen Einschätzung des Hahns vor allem bei europäischen Wettbewerbern.
- Tendenziell hätten Fluggesellschaften das größte Interesse und Logistiker das geringste Interesse an einer strategischen Beteiligung am Hahn gezeigt.
- Eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb und die anschließende Einbindung eines Dritten an der Betriebsgesellschaft in Form einer gesellschaftsrechtlichen Beteiligung, einer Konzession oder eines Managementvertrags könne ein realistisches Transaktionsszenario darstellen.
- Das Interesse an einem Kompletterwerb der Anteile schein bisher eher unwahrscheinlich. Ein Erwerb von Anteilen an einer Betriebsgesellschaft schein hingegen durchaus denkbar.

Ein Vertreter der Beratungsgesellschaft gibt an, dass mit der freiwilligen Markterkundung drei Ziele verfolgt worden seien: Das grundsätzliche Interesse im Hinblick auf ein Engagement am Hahn zu erfragen, das Interesse dieser Interessenten an der noch folgenden Ausschreibung zu wecken und als wesentliches Ziel vom Markt zu hören, wie von diesen der Flughafen Frankfurt-Hahn gesehen werde, und welche Hinweise der Markt im Hinblick auf eine Ausschreibung geben könne.

Bisher habe es sieben positive Rückmeldungen dahingehend gegeben, dass sie bereit seien, an der Markterkundung teilzunehmen. Das größte Interesse sei von Flughafengesellschaften gezeigt worden. Darunter befänden sich Flughafenbetreiber, die sowohl im nahen europäischen Ausland als auch international tätig seien. Insgesamt hätte Interesse über den gesamten Globus hinweg wahrgenommen werden können.

Wesentliche Ergebnisse der Gespräche seien gewesen, "dass der Hahn sowohl im Passagier- als auch im Cargobereich als attraktiver Standort betrachtet werde. Insbesondere sei die Effizienz hervorgehoben worden, die dort bereits heute beim Betrieb herrsche. Die Handlingskosten, die von den dort abgefertigten Fluggesellschaften erhoben würden, seien sehr, sehr wettbewerbsfähig. Darüber hinaus seien die Umlaufzeiten extrem schnell. Als weiterer positiver Punkt sei immer wieder die Flexibilität des Flughafens in Bezug auf die Erweiterung seiner Kapazitäten angeführt worden. Als negativ werde die hohe Belastung des Flughafens mit Infrastruktur gesehen, die zum Teil für den Betrieb des Flughafens nicht notwendig sei, und die großen Überkapazitäten, die der Flughafen derzeit aufweise. Sowohl auf der Passagier- als auch auf der Cargoseite seien bei der Kapazität noch deutliche Freiräume zu verzeichnen. Das Passagier- und Cargoaufkommen könne verdoppelt werden, ohne dass größere Investitionen in den Flughafen nötig würden.

Die erwähnten Interessenten – vermutlich kämen noch zwei oder drei Interessenten hinzu – seien daran interessiert, mit der Beratungsgesellschaft über die Markterkundung zu sprechen. Daraus könne nicht der Schluss gezogen werden, dass die übrigen potenziellen Interessenten nicht am Flughafen Frankfurt-Hahn interessiert seien.

7. Information des Innenausschusses und des Wirtschaftsausschusses über den Bericht Markterkundung am 18. März 2013

Laut der Drucksache 16/2561 vom 5. Juli 2013 wurde den Mitgliedern des Innen- und des Wirtschaftsausschusses der Abschlussbericht Markterkundung mit der Vorlage 16/2354 vertraulich übersandt.

8. Plenarsitzung am 19. März 2013

Das Plenum beschließt mehrheitlich den Nachtragshaushalt 2013, in dem rund 80 Mio. € für Gesellschafterdarlehen an die FFHG zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig fordert es die Landesregierung auf, den Prozess der Investorensuche für den Flughafen fortzuführen und zu intensivieren sowie durch ein Gewerbeentwicklungskonzept beim Konversionsprojekt Hahn unabhängig vom Flugbetrieb dauerhafte und zukunftsfähige Perspektiven für Beschäftigung zu sichern.

9. Drucksache 16/2561 vom 5. Juli 2013

Das Innenministerium berichtet, derzeit erfolge auf Basis der Markterkundung in enger Zusammenarbeit mit der FFHG die konzeptionelle Erarbeitung möglicher beihilferechtskonformer Neuausrichtungsmodelle durch die Beratungsgesellschaft. Nach erfolgter Abstimmung mit der EU-Kommission solle eine entsprechende Ausschreibung konzipiert und dann das hierfür vorgesehene Verfahren eingeleitet werden.

10. Sitzung Innenausschuss am 29. August 2013

Ein Vertreter der Beratungsgesellschaft berichtet, dass Anfang August ein weiteres Gespräch mit der EU-Kommission in Brüssel stattgefunden habe. Dabei seien drei Modelle für die Neuausrichtung vorgestellt worden (vollständige Privatisierung im Rahmen einer Anteilsveräußerung, Abschluss eines Betriebsüberlassungsvertrags, Anbindung der Infrastruktur an den LBM und Weiterführung des Betriebs durch einen privaten Partner).

Im Ergebnis sei nach dem Gespräch in Brüssel die Variante mit dem LBM-Modell mit erheblichen beihilferechtlichen Risiken behaftet. Dementsprechend würden die beiden anderen Modelle präferiert.

Als grobe Zielgröße könne Anfang nächsten Jahres mit der Ausschreibung gestartet werden. Die Ausschreibung habe das Ziel der Vollprivatisierung. Man wolle nicht in das Risiko gehen, die Ausschreibung aufheben zu müssen, weil sich keiner für die Vollprivatisierung interessiere. Deshalb werde man als zweite Variante ein Betriebsüberlassungsmodell vorschlagen.

11. Gemeinsame Sitzung des Innenausschusses, des Haushalts- und Finanzausschusses (HuFA) und des Wirtschaftsausschusses am 10. September 2013

Der Innenminister trägt vor, dass die EU-Kommission die Privatisierung im Wege des Anteilsverkaufs und die Vergabe eines Betriebsüberlassungsvertrags als grundsätzlich ge-

eignete Modelle für eine beihilfekonforme Neuausrichtung erachte. Zentrales Element der Neuausrichtung müsse eine ergebnisoffene und weitgehende Verlagerung des wirtschaftlichen Risikos auf den privaten Partner im Rahmen des wettbewerblichen Auswahlverfahrens sein. Die strategische Neuausrichtung habe das Ziel eines rentablen Geschäftsbetriebs. Sie könne am besten umgesetzt werden, wenn ein Partner einbezogen werde, der aufgrund eigener Markterkenntnisse neue Geschäftsideen entwickle und das Land dauerhaft von Risiken des Betriebs entlaste.

12. Vorlage 16/3166 vom 1. November 2013

Mit dieser Vorlage wird den Mitgliedern des Innenausschusses, des HuFA und des Wirtschaftsausschusses die Beauftragung der Beratungsgesellschaft zur „Transaktionsberatung zum Vorhaben der Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn“ vertraulich zur Verfügung gestellt.

13. Beschluss EU-Kommission über die Luftverkehrsleitlinien am 19. Februar 2014

Am 19. Februar 2014 beschließt die EU-Kommission die neuen Luftverkehrsleitlinien. Sie werden am 4. April 2014 veröffentlicht. Danach kann die öffentliche Hand einer Flughafengesellschaft bis 2024 Betriebsbeihilfen in Höhe von maximal 50 % des anfänglichen Defizits gewähren, wenn ein plausibler, der EU-Kommission im Rahmen eines Notifizierungsverfahrens vorzulegender Wirtschaftsplan am Ende des Übergangszeitraums 2024 die volle Deckung der Betriebskosten ausweist. Investitionen für einen Flughafen mit dem Passagieraufkommen des Flughafens Frankfurt-Hahn können mit bis zu 50 % bezuschusst werden.

14. Positiventscheidungen EU-Kommission zu bestehenden Beihilfen zugunsten der FFHG am 1. Oktober 2014

Die EU-Kommission erklärt in zwei Verfahren der FFHG gewährte Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar (SA. 21121, SA. 32833). Die Entscheidungen machen den Weg für die geplante „Strategische Neuausrichtung“ frei und bilden faktisch die Grundlage des Privatisierungsverfahrens. Die Entscheidungen sind aufgrund von zwei Nichtigkeitsklagen nicht bestandskräftig.

15. Unterrichtung Rechnungshof am 6. November 2014

Das FM teilt mit, die Landesregierung beabsichtige, kurzfristig eine Entscheidung über die bilanzielle Neuausrichtung der FFHG sowie die Ausschreibung der Unternehmensanteile herbeizuführen. Die Ausschreibungskriterien würden dem Rechnungshof nach Endabstimmung durch Übersendung einer Wertungsmatrix bekannt gegeben.

16. Sitzung Innenausschuss am 13. November 2014

In der Sitzung berichtet das Innenministerium, die Landesregierung verfolge nach wie vor das Ziel, den Flughafen Hahn zu privatisieren. Zwar enthielten die beiden Positiventscheidungen der EU-Kommission vom 1. Oktober 2014 keine „Bedingung zur Ausschreibung“, wie sie dies noch bis zum Sommer dieses Jahres angekündigt habe, die Landesregierung sei aber überzeugt, dass „durch eine Ausschreibung dem Flughafen Hahn neue Impulse und Geschäftsideen von Interessenten der FFHG zugutekommen könnten“.

17. Sitzung Ministerrat am 2. Dezember 2014

Der Ministerrat nimmt den Bericht des Innenministers über die Entscheidungen der EU-Kommission in den beiden Beihilfeverfahren sowie den Bericht zum Sachstand mit weitergehenden Vorschlägen zur Neuausrichtung der FFHG zur Kenntnis. Er billigt die Maßnahmen zur Neuausrichtung (Grundstückskaufvertrag, Einzahlung in die Eigenkapitalrücklage, Aufhebung des Gesellschafterdarlehensvertrags und Wertberichtigungen auf das Anlagevermögen) und bittet den Innenminister, die nächsten Schritte der Neuausrichtung der FFHG umzusetzen sowie ihm die ausgehandelten Verträge zur abschließenden Entscheidung vorzulegen.

18. Sitzung Innenausschuss am 4. Dezember 2014

Das Innenministerium stellt die strategische Neuausrichtung der FFHG mit Verkauf des nicht für den Flughafenbetrieb notwendigen Immobilienvermögens der FFHG an das Land und der Entlastung der FFHG von Tilgungs- und Zinslasten (zusammen sogenannte bilanzielle Neuordnung) sowie der Wertberichtigung auf das vorhandene Anlagevermögen der FFHG zum Jahresabschluss 2014 und der Einbindung eines privaten Partners durch europaweite Ausschreibung zum Verkauf von Geschäftsanteilen der FFHG vor.

Die Neuausrichtung sehe vor, dass ein Partner einbezogen werde, der aufgrund eigener Markterkenntnisse neue Geschäftsideen entwickle und das Land dauerhaft von Risiken des Betriebs entlaste. Das Ausschreibungsverfahren werde derzeit von der Beratungsgesellschaft vorbereitet.

19. Sitzung Ministerrat am 16. Dezember 2014

Der Ministerrat genehmigt den am 27. November 2014 notariell beurkundeten Grundstückskaufvertrag zwischen dem Land und der FFHG und die Einzahlung eines Betrags von insgesamt 121,9 Mio. € in die Kapitalrücklage der FFHG. Er bittet den Innenminister, die weiteren Schritte zur Ausschreibung von Geschäftsanteilen an der FFHG vorzubereiten und das Ausschreibungskonzept dem Ministerrat zur gegebenen Zeit zur Entscheidung vorzulegen.

20. Memorandum der Beratungsgesellschaft vom 16. März 2015 zur Strukturierung des Bieterverfahrens

Auf neun Seiten legt die Beratungsgesellschaft dem Innenministerium und der Staatskanzlei die Wertungsmatrix zur Bewertung der Angebote vor. In einer ersten Stufe wird das Unternehmenskonzept mit maximal 60 Punkten bewertet. Jeweils zehn Punkte werden für die Vollständigkeit und den Detaillierungsgrad der geforderten Angaben, die Schlüssigkeit des Unternehmenskonzepts sowie die Nachvollziehbarkeit und Plausibilität der getroffenen Annahmen angesetzt. 20 Punkte gibt es für die Höhe der verbindlichen Investitionszusagen in Relation zu den übrigen Bietern. In einer zweiten Stufe wird die Wirtschaftlichkeit des Angebots bewertet. Der Kaufpreis wird mit dem Faktor 1 und das rechtsverbindlich hinterlegte Kapital für Investitionen mit dem Faktor 0,5 gewichtet. Der Zeitplan sieht den Abschluss des Verkaufs für das 1./2. Quartal 2016 vor.

21. Plenarsitzung am 18. März 2015

Das Innenministerium geht auf den Wettbewerbs- und Preisdruck im Luftverkehrssektor ein. Dieser sei durch eine hohe Wechselbereitschaft der Fluggesellschaften gekennzeich-

net. Dies werde durch den Umstand verstärkt, dass eine vertragliche Bindung an bestimmte Flughäfen branchenunüblich sei und am Markt grundsätzlich nicht durchgesetzt werden könne. Mit dem Verkauf an einen privaten Investor werde erwartet, dass infolge eigener Marktkenntnisse und Geschäftsmodelle vorhandene Überkapazitäten am Hahn besser genutzt und das Land dauerhaft von Risiken des Betriebs entlastet werde. Dann wird das mehrstufige Bieterverfahren erläutert. Das Land beabsichtige, seine Beteiligung an einen Erwerber zu veräußern, der sowohl die wirtschaftlichen Zielvorgaben eines attraktiven Anteilskaufpreises und möglichst hoher Investitionszusagen erfülle als auch auf der Grundlage eines entsprechenden Unternehmenskonzeptes die Gewähr für eine strategische Weiterentwicklung und langfristig ausgeführte Fortführung des Flughafenbetriebs biete.

22. Sitzung Ministerrat am 24. März 2015

Der Ministerrat nimmt den Bericht des Innenministers über den geplanten Ablauf des Bieterverfahrens und über die vorgesehene europaweite Ausschreibung zur Kenntnis.

Nach der Ministerratsvorlage war der Entwurf für ein europaweit bekannt zu machendes, transparentes und diskriminierungsfreies Bieterverfahren von der Beratungsgesellschaft vorbereitet worden. Bei der Verfahrensgestaltung sei aus deren Sicht generell abzuwägen zwischen dem Risiko, unseriöse Bieter über einen längeren Zeitraum am Verfahren zu beteiligen, und dem Interesse, zunächst eine möglichst große Zahl von Interessenbekundungen/Angeboten zu erhalten, um einen intensiven Bieterwettbewerb zu generieren. Beabsichtigt sei daher, in einem ersten Schritt eine Interessenbekundung abzufragen und grundsätzlich alle Interessenten anschließend zur Abgabe von Angeboten aufzufordern.

Im Einzelnen war ausweislich der Ministerratsvorlage folgender Ablauf geplant:

Im Anschluss an die Markterkundung soll die Beratungsgesellschaft zunächst Interessenbekundungen abfragen. In einer sich anschließenden ersten Angebotsphase sollen Bieter auf Basis eines Informationsmemorandums zur Abgabe indikativer Angebote aufgefordert werden. Insbesondere sollten sie diese unverbindlichen Gebote mit einem Unternehmens- und einem Finanzierungskonzept hinterlegen. Durch diesen von den Bietern zu leistenden Aufwand sollen solche Bieter ausgeschlossen werden, die nicht ernsthaft interessiert sind und/oder Risiken im Hinblick auf ihr Geschäftsgebaren erwarten lassen. Nach der Auswertung der Unterlagen soll in der zweiten Angebotsphase den Bietern die Vornahme einer Due Diligence mit Zugang zu Unternehmensdaten der FFHG ermöglicht und der Entwurf eines Anteilskaufvertrags übersandt werden. Sie haben dann einen Businessplan, ein Kaufpreisangebot, ein Finanzierungskonzept bezüglich des Kaufpreises und den mit ihren Änderungen versehenen Entwurf des Anteilskaufvertrags vorzulegen. Dann sollen sich eine Verhandlungsphase und die abschließende Zuschlagsphase anschließen. Anhand einer Wertungsmatrix soll der Erwerber ermittelt werden, der sowohl die wirtschaftlichen Zielvorgaben eines attraktiven Anteilskaufpreises und möglichst hoher Investitionszusagen erfüllt als auch auf der Grundlage eines entsprechenden Unternehmenskonzeptes die Gewähr für eine strategische Weiterentwicklung und langfristig ausgerichtete Fortführung des Flughafenbetriebs bietet.

Auf die Abfrage von Referenzen soll nach der Ministerratsvorlage verzichtet werden. Sie sollen durch das vorzulegende Unternehmenskonzept ersetzt werden. Denn denkbar er-

scheine durchaus, dass auch Investoren, die bislang nicht im Flughafensektor tätig gewesen seien und folglich keine Referenzen vorweisen könnten, allein oder gemeinsam mit der Geschäftsführung der FFHG ein tragfähiges Unternehmenskonzept entwickeln.

Der Vorlage beigelegt waren (jeweils mit Stand 16. März 2015) ein Memorandum Strukturierung des Bieterverfahrens zur Privatisierung der FFHG von der Beratungsgesellschaft, deren Wertungsmatrix und der Entwurf der Bekanntmachung zur Ausschreibung.

23. Bekanntmachung im EU-Amtsblatt vom 31. März 2015

An diesem Tag wird die Verkaufsabsicht, u. a. im Supplement des EU-Amtsblattes und in überregionalen Tageszeitungen, veröffentlicht.

Interessenbekundungen sollen bis zum 30. April 2015, die indikativen Angebote bis zum 31. Juli 2015 eingehen. Diese sollen ein „erstes Unternehmens- und Finanzierungskonzept“ beinhalten (Ziff. III. (1)). Sowohl in dieser ersten Angebotsphase als auch in der zweiten – dann die verbindlichen Angebote betreffenden – Phase sollen die Angebote in jeweils zwei Schritten bewertet werden, nach (1) dem Unternehmenskonzept und (2) der Wirtschaftlichkeit – mit Blick auf den Kaufpreis und einer Fortführung des Flughafenbetriebes. Insoweit haben die Bieter eine verpflichtende Investitionszusage bis 2024 zu geben; zudem stellt das Land in Aussicht, Beihilfen zu gewähren (Ziff. IV. 3) (1) und (2)).

24. Treffen mit der EU-Kommission am 15. April 2015

In einem ersten Austausch mit den Fallbearbeitern der GD Wettbewerb zu dem Veräußerungsvorhaben und dessen beihilferechtlichen Aspekten erachten diese die vorgesehenen Auswahlkriterien (Verhältnis Kaufpreis-verbindliche Investitionszusagen 2:1) mit Blick auf den Private Vendor-Grundsatz für nicht unproblematisch und ohne Notifizierung als nicht mit dem Beihilferecht vereinbar. Infolge dessen entscheidet sich das Land, bei dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit allein auf den Preis abzustellen. Es erachtet es aber zugleich als möglich, bei der in der ersten Wertungsstufe vorzunehmenden Prüfung des Unternehmenskonzepts weiterhin Investitionsabsichten zu berücksichtigen. Diese lieferten Aufschlüsse über die Ernsthaftigkeit des Konzepts, was aufgrund der fehlenden Bestandskraft der Genehmigungsentscheidungen vom 1. Oktober 2014 für den – und auch für einen privaten – Veräußerer unverzichtbar sei. Die Option einer Notifizierung verwirft das Land, um keine unnötigen Verzögerungen zu riskieren.

25. E-Mail EU-Kommission vom 8. Mai 2015

In einer – die Besprechung am 12. Mai 2015 in Brüssel vorbereitenden – E-Mail legen die Fallbearbeiter der GD Wettbewerb dem Land ihre aktuelle Einschätzung dar: Danach erachten sie es als möglich, dass einige der für den – der EU-Kommission am 4. Mai 2015 übermittelten – ersten Prozessbrief (Unterrichtung der Bieter über das weitere Verfahren, die Wertungskriterien und den Rahmen künftiger Beihilfen) vorgesehenen Festlegungen (Verpflichtung, den Flughafenbetrieb fortzuführen, Berücksichtigung des Businessplans bei der Wertung und die Einbeziehung zukünftiger Beihilfen für den Aspekt der Wirtschaftlichkeit des Angebots) Verstöße gegen den Private Vendor-Grundsatz begründen könnten.

26. Änderungsbekanntmachung u. a. im EU-Amtsblatt vom 9. Mai 2015

Aufgrund des Gesprächs mit der EU-Kommission am 15. April 2015 wird eine Änderung der Bekanntmachung veröffentlicht. Verpflichtende Investitionszusagen werden nicht mehr gefordert. Weiterhin haben die Bieter zusammen mit ihren Angeboten ein als Bewertungskriterium vorgesehene Unternehmenskonzept vorzulegen, das u. a. eine Beschreibung geplanter Investitionen zu enthalten hat. In der zweiten Angebotsrunde ist das Unternehmenskonzept mit einem Businessplan bis 2024 zu ergänzen. Zudem stellt das Land in Aussicht, insoweit Beihilfen zu gewähren. Bewertungskriterium ist der Kaufpreis. Das Angebot mit dem höchsten Kaufpreis gilt als das wirtschaftlichste. Vertragsbedingung ist indes weiterhin, dass der Verkauf für das Land wirtschaftlicher als der Weiterbetrieb in Eigenregie ist. Hinzu gekommen ist, dass sich das Land dabei vorbehält, Auswirkungen auf den Haushalt bei der Entscheidung zu berücksichtigen.

27. Beschluss Ministerrat vom 11. Mai 2015

Der Bericht des Innenministers über die aktuellen Abstimmungsgespräche mit der EU-Kommission wird zur Kenntnis genommen.

In der Vorlage (ohne Datum) für die Sitzung des Ministerrats wird ausgeführt, dass die EU-Kommission Bedenken gegen die geplante Berücksichtigung von Investitionsverpflichtungen bei der Auswahlentscheidung geäußert habe, da Private in erster Linie einen möglichst hohen Kaufpreis anstreben würden. Diese Auswahlkriterien könnten allenfalls nach einer Notifizierung als mit dem Beihilferecht vereinbar angesehen werden. Ein solches Verfahren würde indes den Prozess der Investorensuche über einen längeren Zeitraum verzögern und mit Rechtsunsicherheit belasten. Daher habe die Beratungsgesellschaft vorgeschlagen, bei der Wertung maßgeblich auf die Höhe des angebotenen Kaufpreises abzustellen. Im Interesse einer zügigen und beihilferechtlich klaren Umsetzung des Veräußerungsprozesses solle dieser Vorschlag angenommen werden. Eine Berücksichtigung von Investitionen bliebe in begrenztem Umfang im Rahmen der Angebotsprüfung auf Schlüssigkeit und Plausibilität des Unternehmenskonzeptes möglich. In der Wertungsmatrix werden die 20 Punkte für die Höhe der Investitionszusagen durch zehn Punkte für die Nachvollziehbarkeit des Investitionsplans ersetzt.

28. Treffen mit der EU-Kommission am 12. Mai 2015

Zweites Treffen mit der GD Wettbewerb der EU-Kommission. Es geht es vor allem um den ersten Prozessbrief. Danach akzeptieren die Fallbearbeiter der GD Wettbewerb eine Passage, wonach die Bieter zu erklären haben, aufgrund bestehender öffentlich-rechtlicher Vorgaben verpflichtet zu sein, den Flugbetrieb weiterzuführen. Im Gegenzug verzichtet das Land darauf, an dem Unternehmenskonzept als Wertungskriterium festzuhalten. In Bezug auf spätere Beihilfen stellen die Fallbearbeiter klar, dass diese bei der Berechnung des Kaufpreises unberücksichtigt zu bleiben haben.

29. Übersendung Prozessbrief I mit Anlagen (Informationsmemorandum und Entwurf des Kaufvertrags) am 1. Juni 2015

Die Interessenten erhalten ein Informationsmemorandum (104 Seiten) und den Prozeßbrief I mit der Aufforderung, indikative Angebote bis zum 31. Juli 2015 abzugeben. Unter Ziff. 1 (*Phase I - Indicative Offer*) heißt es: „*The principal objective of the Vendor is to realise the highest possible purchase price.*“ Die Angebote sollen, um die Ernsthaftigkeit und

Geeignetheit möglicher Beihilfegewährungen beurteilen zu können, ein Unternehmenskonzept beinhalten. Für die erste Angebotsrunde sollen danach eine kurze Erläuterung der Erwerbsintention und eine Beschreibung des zukünftigen Geschäftsmodells, einschließlich geplanter Investitionen, und der zugrunde liegenden Annahmen ausreichen (lit. e)). Unter Ziff. 2 (*Phase II Binding Offer*) wird angekündigt, dass auf der Basis des unterbreiteten Kaufpreisangebots eine begrenzte Anzahl an Investoren für die Teilnahme an der zweiten Angebotsrunde ausgewählt würde. Hierfür müsse das Unternehmenskonzept vertieft und mit einem den Zeitraum bis 2024 abdeckenden Businessplan ergänzt werden, wobei sich dieser auf etwaige Betriebs- und Investitionsbeihilfen gem. Ziff. 4 lit. b) stützen könne. In Ziff. 3 wird erneut klargestellt, dass die Angebote in beiden Phasen jeweils nach dem Kaufpreis bewertet und der höchste Kaufpreis als der wirtschaftlichste erachtet und ausgewählt würde. Anschließend wird gem. Ziff. 4 lit a) der öffentlich-rechtliche Rahmen erläutert, wonach alle Bieter den kontinuierlichen Weiterbetrieb des Flughafens zu gewährleisten hätten. Eine Verknüpfung ihrer Kaufpreiskalkulation mit einer – auf dem Businessplan aufbauenden – potentiellen Anmeldung von Betriebsbeihilfen wird den Bietern ausdrücklich in Ziff. 4 lit. b) nahegelegt. Als Vertragsbedingungen findet sich nicht länger der Vorbehalt eines Weiterbetriebs in Eigenregie, wenn dieser wirtschaftlicher als ein Verkauf ist.

30. Drucksache 16/5157 vom 18. Juni 2015

Das Innenministerium beschreibt das mehrstufige Bieterverfahren. In der ersten Angebotsphase seien von den Interessenten ein erstes Unternehmens- und Finanzierungskonzept vorzulegen. Voraussichtlich im Sommer solle diese Phase beendet werden. In diesem Verfahrensschritt sollten auf der Grundlage erster indikativer Angebote lediglich von vornherein unseriös erscheinende Interessenbekundungen ausgeschlossen werden.

In der zweiten Angebotsphase werde den Bietern eine umfassende Unternehmensbewertung der FFHG ermöglicht. Auf dieser Grundlage sei ein detailliertes Angebot vorzulegen, das auch einen Businessplan enthalten solle. Daran schlossen sich eine erneute Angebotsauswertung sowie Verhandlungen mit den ausgewählten Bietern an.

In der abschließenden Zuschlagsphase werde das wirtschaftlichste Angebot ermittelt. Maßgebliches Kriterium sei, auch dies eine Vorgabe des Europäischen Beihilferechts, der gebotene Kaufpreis.

31. Ablauf der Frist für indikative Angebote am 31. Juli 2015

Es sind neun Gebote eingegangen, die die Beratungsgesellschaft auswertet. Im weiteren Verlauf scheidet ein Bieter freiwillig aus, da er meinte, „in der kurzen Zeit“ keinen Finanzierungsnachweis erbringen zu können.

32. E-Mail Beratungsgesellschaft vom 12. August 2015 an das Innenministerium

Die Beratungsgesellschaft stellt fest, dass einige der indikativen Angebote von Gesellschaften gelegt worden seien, die sowie deren Gesellschafter und/oder Personen, die Organfunktionen einnehmen, unbekannt seien und/oder nicht aus dem europäischen Rechtsraum stammten. Sie hält es für sinnvoll angesichts der politischen Öffentlichkeitswirksamkeit des Verfahrens, in der zweiten Verfahrensphase eine weitergehende Recherche zum Hintergrund der einzelnen Bieter durchzuführen, um etwaig bestehende, ggf.

später über die Medien transportierte Compliance- und/oder Bonitätsrisiken soweit als möglich frühzeitig zu identifizieren.

Für eine entsprechende IDD würde die Beratungsgesellschaft von den Bietern weitergehende Informationen anfordern. Je nach Herkunftsland könnten dies Bilanzen, Gesellschafterverzeichnis, Identitätsnummer (China), Registerunterlagen, Einstufung von Organen als „Senior foreign political figure“ usw. sein. Mittels ihrer weltweiten Organisation würde die Beratungsgesellschaft folgende Recherchen durchführen: Recherche der online öffentlich verfügbaren Informationen über das Unternehmen; umfassende Recherche zu Geschäftsgebaren, Reputation und Integrität der Gesellschaft und dem Key Management; intensive Recherche im Internet, in Medien und Presse, in öffentlich zugänglichen und rechtmäßig einsehbaren Registern; Recherche nach geschäftlichen, politischen und kriminellen Verflechtungen; Recherche nach Einträgen in Sanktions- oder sonstigen Schwarzen Listen; Informationen zur Bonität der Gesellschaft. Die Kosten pro Recherche und Bieter würden 3.000 € betragen.

Am Ende der E-Mail weist die Beratungsgesellschaft ausdrücklich darauf hin, dass auch eine vorstehend beschriebene IDD keine vollständige Garantie hinsichtlich des Ausschlusses von Compliance- und Bonitätsrisiken eines bestimmten Bieters geben könne. Das gelte insbesondere bei missbräuchlichen und/oder strafrechtlich relevanten Verhaltensweisen. Der Nutzen einer IDD scheint der Beratungsgesellschaft jedoch darin zu liegen, dass nachweislich alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nach bestem Wissen und Gewissen ausgeschöpft würden, um negative Entwicklungen im Rahmen des Transaktionsverfahrens auszuschließen.

Die Handlungsempfehlung, die Bieter zu überprüfen, und den Hinweis auf die begrenzten Möglichkeiten einer IDD nimmt die Beratungsgesellschaft erneut und im Wesentlichen inhaltsgleich in den elektronisch übermittelten Vermerk vom 18. August 2015 auf.

33. Auftrag zur IDD-Prüfung am 19. August 2015

Das Innenministerium beauftragt die Beratungsgesellschaft per E-Mail mit der Durchführung der IDD-Prüfung entsprechend der Handlungsempfehlung.

34. E-Mail an die Beratungsgesellschaft vom 19. August 2015

Im Zusammenhang mit der Beantwortung von Fragen der Beratungsgesellschaft übersendet die Eurasia Amber GmbH dieser ein unbeglaubiges Foto eines „*Bank Statement/Tear Sheet Draft*“ der Standard Chartered Bank über ein Guthaben der Grand Mekong Investment Limited in Höhe von ca. 1,7 Mrd. €.

35. Entscheidung Task Force vom 21. August 2015 zum weiteren Verfahren

Zu einer Sitzung der Task Force gibt die Beratungsgesellschaft einen Überblick über das Interessenbekundungsverfahren im Power-Point-Format. Insgesamt seien bislang Interessenbekundungen von 26 Investoren eingegangen. Mit 24 sei eine Vertraulichkeitsvereinbarung geschlossen worden. Acht Bieter hätten ein indikatives Angebot abgegeben. Die Beratungsgesellschaft schlägt vor, zwei der acht Bieter vom weiteren Verfahren auszuschließen, da sie u. a. einen negativen oder Null-Kaufpreis angeboten und ein mangelhaftes Zukunftskonzept für den Flughafen Frankfurt-Hahn vorgelegt hätten. Die beteiligten

Ressorts (Innenministerium, Staatskanzlei, FM, Wirtschaftsministerium) stimmen dem Vorschlag zu.

Der Zeitplan sieht vor, ab ca. 7. Dezember 2015 in die abschließende Verhandlungsphase einzutreten.

36. Übersendung Prozessbrief II am 9. September 2015

Darin wird den verbleibenden sechs Bietern der Zugang zum virtuellen Datenraum angekündigt, der den Bietern umfassende Unternehmensinformationen gewährt und die Frist für die verbindlichen Angebote auf den 13. November 2015 festgelegt, später verlängert bis zum 30. November 2015. Den Bietern wird Gelegenheit gegeben, einer Managementpräsentation vor Ort beizuwohnen und Fragen zu stellen. Sie erhalten einen Entwurf des Anteilskaufvertrags. Ziff. 2 listet die Erfordernisse auf, die das verbindliche Angebot erfüllen muss, um in der Verhandlungsrunde Berücksichtigung zu finden („*In order to be considered for final negotiations you are required to submit a Binding Offer [...] which must meet the following requirements/contain the following information*“), u. a. ein entsprechendes **Unternehmenskonzept** – u. a. einschließlich eines Businessplans bis 2024 und unter Berücksichtigung etwaiger Betriebs- und Investitionsbeihilfen (Ziff. 2 (6)). Hinsichtlich der Kriterien zur Bewertung der Angebote findet sich – abweichend vom Prozessbrief I – unter Ziff. 3 folgende Relativierung „*Binding Offers will be ranked based on the Purchase Price [...]*“. **Subject to the limitations contained in No. 2 (4) (6) and (8) of this letter, the bids with the highest Purchase Price will be considered the most profitable and selected accordingly**“. (Hervorhebungen durch den Rechnungshof).

37. E-Mail EU-Kommission vom 10. September 2015

Die Fallbearbeiter der GD Wettbewerb bezweifeln, ob der bei den Bewertungskriterien (Ziff. 3) gemachte Vorbehalt betreffend des Unternehmenskonzeptes, einschließlich des Businessplans (Ziff. 2 (6)), des – offenbar mit der EU-Kommission nicht abgestimmten – Prozessbriefes II dem Private Vendor-Grundsatz entspricht. Ob die Transaktion letztlich mit dessen Vorgaben in Einklang stehe oder nicht, hänge von den konkreten Ausgestaltungen ab: „*Depending on the various bids and on the assessments of those bids carried out by Rhineland-Palatinate in the future, the transaction may or may not pass the market economy vendor test.*“

38. Sitzung Innenausschuss am 1. Oktober 2015, Top 10

Das Innenministerium erklärt, mit der Beratungsgesellschaft einen engen Austausch zu pflegen. Über die einzelnen Verfahrensschritte – über den Ablauf, über die Reihenfolge, über die Informationen an die Bieter – sei das Innenministerium immer informiert, aber insbesondere zum Schutz des Verfahrens und der beteiligten Bieter sei dies auf der Stufe einer höchsten Vertraulichkeit dergestalt erfolgt, dass man momentan über die Namen der konkreten Bieter keine Informationen habe.

39. E-Mail an die Beratungsgesellschaft vom 16. Oktober 2015

Herr M übersendet an die Beratungsgesellschaft per E-Mail das Foto einer Bankgarantie, die Dr. Chou ihm als Bild via WhatsApp übermittelt hatte. Auf dem Foto ist ein Guthaben von 200 Milliarden US-\$ zu Gunsten eines Weng Jianlin bei der Hongkong and Shanghai

Banking Corporation Ltd., Hongkong, ausgewiesen. Dieser sollte Miteigentümer von SYT werden.

40. Unterrichtung Rechnungshof am 21. Oktober 2015

Das FM stellt den Verfahrensablauf und -stand dar und übermittelt das Informationsmemorandum, die Prozessbriefe sowie den Entwurf des Anteilskaufvertrags. Die Landesregierung behält sich für den Fall, dass keine attraktiven Angebote eingehen, vor, die Beteiligung unter Beachtung der Luftverkehrsleitlinien 2014 fortzuführen.

41. Einstellung des Entwurfs des Kaufvertrags in den Datenraum am 23. Oktober 2015

Die Bieter erhalten Zugriff auf den Entwurf des Kaufvertrags.

42. Fristablauf für die Abgabe qualifizierter Angebote am 30. November 2015

Es gehen verbindliche Angebote von den drei Bietern London (Henan American Machinery), Zagreb (SYT) und Kiev (ADC GmbH) ein. SYT reicht u. a. die Kopie einer Bankbestätigung der China Construction Bank in chinesischer Sprache über ein Guthaben der SYT von umgerechnet 29,4 Mio. € ein.

43. Telefonkonferenz der Beratungsgesellschaft mit Vertretern des Landes vom 2. Dezember 2015

Die Beratungsgesellschaft informiert im Rahmen einer Telefonkonferenz mit dem Staatssekretär im FM, weiteren Vertretern des FM, dem zuständigen Staatssekretär im Innenministerium, weiteren Vertretern des Innenministeriums und der Staatskanzlei über die drei verbindlichen Angebote (u. a. Name, Kaufpreis und Hintergrund der einzelnen Bieter). Zudem berichtet die Beratungsgesellschaft über noch zu klärende Fragen.

44. Sitzung Innenausschuss am 8. Dezember 2015, Top 7 bis 9

Der Innenminister berichtet über den erfolgreichen Abschluss der zweiten Angebotsphase am 30. November 2015. Auf dieser Grundlage seien mehrere Angebote eingegangen. Die Beratungsgesellschaft werte diese derzeit aus. Ein Vertreter der Beratungsgesellschaft teilt mit, dass die Beihilfen für die nächsten Jahre für die FFHG noch nicht notifiziert seien, weil mit der EU-Kommission vereinbart sei, dass zuerst ein neuer Eigentümer oder Käufer gefunden werden solle und dann dessen Businessplanung im Lichte der neuen Eigentumsverhältnisse notifiziert würde.

45. Übersicht der Beratungsgesellschaft über die zweite Angebotsphase und Vorschläge vom 22. Dezember 2015

Die Beratungsgesellschaft stellt das Ergebnis der Auswertung der drei finalen Angebote in einem Termin im Innenministerium Mitte Dezember 2015 vor, an dem auch Vertreter des FM, des Wirtschaftsministeriums und der Staatskanzlei teilnehmen. Die Übersicht vom 22. Dezember 2015 geht an das Innenministerium und soll dem Ministerrat als Präsentation vorgelegt werden¹. Sie enthält die (Klar-)Namen und Angaben zu den Anteilseignern der drei Bieter, fasst deren Konzepte stichwortartig zusammen und nennt die Kaufpreis-

¹ Auf Entscheidung des zuständigen Staatssekretärs im Innenministerium erfolgt die Information nur als Text und ohne Namensnennung.

angebote sowie die von ihnen erwarteten Beihilfen. Laut der Beratungsgesellschaft beruhen alle drei Angebote auf insgesamt nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten, sind prinzipiell verhandlungsfähig, entsprechen den EU-Anforderungen und erfüllen die im Prozessbrief beschriebenen Anforderungen. Sämtliche Bieter hätten Aufklärungsfragen fristgerecht beantwortet. Für alle Bieter werde eine gesonderte Company Due Diligence Prüfung durchgeführt. Ziel solle sein, möglichst bis Mitte Februar 2016 einen Kaufvertrag mit dem Bestbieter endverhandelt zu haben. Eine Vertragsunterzeichnung bereits bis Ende Februar 2016 erscheine bei optimalem Verhandlungsverlauf aufgrund der weit fortgeschrittenen Due Diligence der Bieter mindestens nicht unmöglich.

46. Schreiben Rechnungshof an Innenministerium und FM vom 22. Dezember 2015

Der Rechnungshof bittet um Zusendung der von der EU-Kommission verlangten zehnjahres-Planung der FFHG sowie eine zeitnahe Unterrichtung über die Ergebnisse der Angebotseinholung und der sich anschließenden Verhandlungsphase. Hierzu regt er eine Präsentation der jeweiligen Ergebnisse durch die Beratungsgesellschaft an.

47. Beschluss Ministerrat am 12. Januar 2016

Nach der Vorlage vom 8. Januar 2016 sind als Ergebnis der zweiten Angebotsphase drei überarbeitete Angebote eingegangen. Alle drei Angebote würden den in den Prozessbriefen beschriebenen Voraussetzungen entsprechen, auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten beruhen und die Fortführung der Gesellschaft als Flughafen, deren Weiterentwicklung sowie positive Kaufpreise vorsehen. Als Auswahlkriterium stehe entsprechend der Vorgaben der EU-Kommission der gebotene Kaufpreis im Vordergrund. Mit allen drei Bietern sollten Vertragsverhandlungen aufgenommen werden. Der Vorlage beigelegt ist der Entwurf des Gesellschafterdarlehensvertrags.

Der Ministerrat nimmt den Bericht des Innenministers über den Stand des Ausschreibungsverfahrens und über das Ergebnis der Angebotsauswertung zur Kenntnis und bittet, zügig Verkaufsverhandlungen mit den Bietern aufzunehmen sowie den ausgehandelten Kaufvertrag dem Ministerrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Er beschließt den Abschluss eines Gesellschafterdarlehensvertrags zwischen dem Land und der FFHG über 34 Mio. €.

48. Sitzung Innenausschuss am 11. Februar 2016, Top 13

Der zuständige Staatssekretär im Innenministerium bestätigt, dass drei Angebote eingegangen seien. Alle Angebote hätten nach Einschätzung der Beratungsgesellschaft den Ausschreibungsbedingungen entsprochen und nach einer Analyse der Angebotsauswertung könne auch gesagt werden, dass alle auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten beruhten.

Nach Angaben eines Vertreters der Beratungsgesellschaft sei nach Auswertung der Angebote, zusammen mit den Anwälten und dem Land, der Entschluss gefallen, mit allen drei Bietern in Verhandlungen einzutreten, die direkt im neuen Jahr begonnen hätten.

Das Ministerium verdeutlicht, dass die Beratungsgesellschaft die Gespräche und Unterlagen ausgewertet habe und diese aufbereite. Die Angebote seien bislang über sie verhandelt worden. Es habe mit einem Bieter bisher eine Verhandlungsrunde gegeben, an der auch Mitarbeiter des Innenministeriums teilgenommen hätten. Das Ministerium werde in

den jeweiligen Sitzungen über den Stand der Verhandlungen und der Angebote unterrichten.

49. Sachstandsvermerk zum Verkaufsprozess FFHG vom 15. Februar 2016

Die LV berichtet der Staatskanzlei, dass im Wesentlichen technische Fragen offen stünden. Im Vermerk werden – eine Einigung mit dem Bestbietenden unterstellt – verschiedene Varianten für das weitere Verfahren aufgezeigt und bewertet. Diese sehen entweder die Umsetzung eines zügigen Abschlusses bis zum 8. März 2016, eine Verschiebung des Zeitplans auf den 15. März 2016 oder später oder eine Trennung der für die Zustimmung des Landes erforderlichen Maßnahmen vor. Zudem werden inhaltliche Fragen des Anteilskaufvertrags sowie das beihilferechtliche Verfahren erörtert.

50. Übersendung Businessplan SYT an die zuständigen Staatssekretäre im Innenministerium (22. Februar 2016) und FM (24. Februar 2016) sowie an die EU-Kommission (23. Februar 2016)

Das Innenministerium übersendet verschiedene Unterlagen, darunter den Businessplan von SYT vom 18. Februar 2016.

51. Information Landtag am 25. Februar 2016

Der zuständige Staatssekretär im Innenministerium teilt dem Landtag in der Beantwortung einer Anfrage zu den Verkaufsverhandlungen um den Flughafen Frankfurt-Hahn mit, dass nach Analyse der Angebote durch die Beratungsgesellschaft alle drei Angebote auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten beruhen.

52. Verhandlungsrunde bei der Beratungsgesellschaft am 3. März 2016

Zusammen mit dem zuständigen Staatssekretär im Innenministerium und dem Staatssekretär im FM sowie weiteren Vertretern des Innenministeriums erfolgt am 3. März 2016 eine erste Verhandlungsrunde mit SYT unter Beteiligung der Ressorts.

53. Verhandlungsrunde bei der Beratungsgesellschaft am 10. März 2016

Zusammen mit Vertretern des Innenministeriums und der Staatskanzlei sowie dem Staatssekretär im FM erfolgt am 10. März 2016 die zweite Verhandlungsrunde unter Beteiligung der Ressorts mit SYT und Herrn M. Dr. Victor Chou stellt das Konzept von SYT mit allen geplanten Investitionen vor. Die LV bezeichnet das Bieterkonzept als ambitioniert, aber in Übereinstimmung mit dem von der Landesregierung erkannten Entwicklungspotential. Das Konzept von SYT sei vorbehaltlich aller üblichen Unwägbarkeiten überzeugend. Entscheidende Voraussetzung seien aber die entsprechenden Integritätsnachweise des Investors und des von ihm eingebundenen Firmenkonsortiums.

54. E-Mail EU-Kommission vom 17. März 2016

Die Fallbearbeiter der GD Wettbewerb stellen – auf ein entsprechendes Ansinnen des Landes vom 23. Februar 2016 – klar, dass die EU-Kommission einen Comfort Letter in Beihilfesachen nur in, hier nicht erkennbaren, sehr außergewöhnlichen Fällen erteile. Sie empfehlen daher dringend, den entsprechenden Passus im Entwurf des Kaufvertrags zu streichen. Zudem legen sie dar, dass – angesichts etwaiger Haftungsübernahmen seitens des Verkäufers – der nominal höchste Preis nicht zwingend der attraktivste (Netto-)Preis sei. Aufgrund fehlender/unklarer Angaben sei insoweit das Angebot des Bieters 'Zagreb'

nicht zu bewerten. Zudem fehlten Unterlagen und Detailtiefe bezüglich des Businessplans, um auf dieser Grundlage die Genehmigungsfähigkeit künftiger Beihilfen beurteilen zu können.

55. Präsentation der bisherigen Ergebnisse der Vertragsverhandlungen gegenüber dem Rechnungshof am 22. März 2016

Bei der Präsentation mit Vertretern des Innenministeriums und des FM gibt die Beratungsgesellschaft bekannt, dass noch drei Bieter verblieben seien, die alle das Fracht- und Passagiergeschäft ausbauen und von denen zwei eine Pilotenschule errichten wollten. Auswahlkriterium sei die Höhe des Kaufpreises. Auflagen im Hinblick auf die Zahl der Beschäftigten oder den Geschäftsumfang seien beihilferechtlich nicht möglich gewesen. Der Staatssekretär im FM teilt mit, dass die Option, den Flughafen ohne Verkauf in Landeshand weiterzuführen, nicht untersucht werde.

56. Vermerk „FFHG-Verkauf - Aktueller Sachstand und weitere Optionen“ zum 31. März 2016

In dem gemeinsamen Vermerk berichten der zuständige Staatssekretär des Innenministeriums und der Staatssekretär des FM der Staatskanzlei u. a., dass die von der Beratungsgesellschaft im Auftrag des Innenministeriums begonnene Integritätsprüfung des Erwerbers noch nicht abgeschlossen werden könne, da zugesagte Unterlagen über die Eigentumsverhältnisse an SYT noch nicht vorgelegt worden seien. Eine Eintragung des Geldgebers als Gesellschafter der Erwerbengesellschaft in das chinesische Handelsregister solle in den nächsten Tagen vollzogen werden. Zudem weisen sie darauf hin:

„Auf der anderen Seite zeigen aktuelle Erfahrungen mit der Veräußerung von Flughäfen (Lübeck und Schwerin), dass ein Privatisierungsprozess nicht ohne Risiken ist. Dort hatte jeweils eine asiatische Investorengruppe die Anteile erworben und den Geschäftsbetrieb nach kurzer Zeit mangels erfolgreichen Geschäftsmodells wieder aufgegeben.“

57. Schreiben Rechnungshof vom 14. April 2016

Als Ergebnis der Besprechung mit Vertretern des Innenministeriums, des FM und der Beratungsgesellschaft vom 22. März 2016 bittet der Rechnungshof das FM im Hinblick auf widersprüchliche Aussagen innerhalb des FM um Mitteilung, ob bei den Verkaufsverhandlungen der Weiterbetrieb des Flughafens in Eigenregie als Option untersucht worden sei. Ebenso fordert er das Innenministerium auf, ihm das Ergebnis der IDD für die Kaufinteressenten mitzuteilen.

58. Übersendung Businessplan SYT am 15. April 2016

Der Businessplan vom 8. April 2016 wird der EU-Kommission und dem zuständigen Staatssekretär im Innenministerium und dem Staatssekretär im FM übersandt.

59. Bitte des Innenministeriums vom 19. April 2016 um Prüfung durch den Verfassungsschutz

Das Ministerium bittet anhand überlassener Unterlagen den Verfassungsschutz um eine Prüfung in eigener Zuständigkeit.

60. Übersendung finaler Entwurf des Ergebnisses der Know Your Counterparty Due Diligence-Prüfung Teil I am 22. April 2016

Die Beratungsgesellschaft teilt dem Innenministerium und der LV den finalen Entwurf seiner Prüfung vom 20. April 2016 mit. Danach gibt es mehrere Warnhinweise (eine rote und zwei gelbe Ampeln).

Der Unternehmens-Due Diligence-Fragebogen sei von einem Unternehmen ausgefüllt worden, das nicht als der Bieter agiere. Erst auf Nachfrage sei der Unternehmens-Due Diligence-Fragebogen für das bietende Unternehmen am 2. März 2016 eingereicht worden. Die darin bereitgestellten Informationen zur Anteilseignerstruktur würden nicht den Informationen entsprechen, die über offene Quellen verfügbar seien. Die Beratungsgesellschaft schätzt diese beiden Tatsachen als hoch kritisch ein (rote Ampel). Darüber hinaus ließen sich einige weitere im Unternehmens-Due Diligence-Fragebogen gegebene Informationen, wie beispielsweise das Gründungsdatum oder die wesentlichen Personen im Unternehmen, nicht durch Recherchen in verfügbaren Online-Quellen bestätigen. Gesamtrisikoindikator: HOCH.

In der E-Mail zur Übersendung des Berichtsentwurfs gibt die Beratungsgesellschaft gegenüber dem Innenministerium an, dass zu den Personen „keine materiellen Auffälligkeiten“ festgestellt worden seien.

61. E-Mail Bediensteter der LV an die EU-Kommission und E-Mail der EU-Kommission am 22. April 2016

Das Land übersendet der EU-Kommission eine erneute Überarbeitung des Kaufvertragsentwurfs sowie die beiden anderen Bieter betreffende Unterlagen. Diese zeigten, dass das Angebot 'Zagreb' bei weitem das attraktivste sei. Es folgen weitere Gründe, warum es nur mit 'Zagreb' weiterverhandelt; zudem weist das Land das Ansinnen der EU-Kommission nach internen Unterlagen u. a. unter Hinweis auf die enge Abstimmung einerseits mit der EU-Kommission und andererseits zwischen dem Land und der Beratungsgesellschaft zurück. Der Verkäufer sei über jede relevante Einzelheit umfassend informiert gewesen, um seine Entscheidung treffen zu können (E-Mail Staatskanzlei 22. April 2016).

Ungeachtet der Ausführungen des Landes und der weiteren Unterlagen (übermittelt per E-Mails Staatskanzlei vom 15. und vom 22. April 2016) fordern die Fallbearbeiter der GD Wettbewerb der EU-Kommission das Land auf, es möge auch interne Unterlagen/Bewertungen der Entscheidungsfindung zur Verfügung stellen, um sich ein klareres Bild von dem Sachverhalt zu verschaffen und diesen einschätzen zu können.

62. E-Mail an die Beratungsgesellschaft vom 22. April 2016

Die Facett Art e. K. übersendet an die Beratungsgesellschaft per E-Mail die Kopie eines Bankauszugs der Industrial and Commercial Bank of China, der ein Guthaben von Zhou Chao über umgerechnet 29,8 Mio. € am 18. April 2016 ausweist.

63. Erörterungen mit der EU-Kommission am 26. April 2016

Das Land betont erneut, ein „belastbares Signal zur Beihilfefreiheit des Veräußerungsprozesses“ zu benötigen. Die Fallbearbeiter der GD Wettbewerb bezweifeln, dass der Mechanismus, wonach der Kaufpreis um mögliche Beihilfen bis zu einem Mindestpreis von

1 € gemindert werden könnte, marktkonform sei, und erwarten eine Stellungnahme, aus der sich ergebe, dass der Zuschlag an den Bieter „Zagreb“ auch unter Berücksichtigung der Alternative des Nichtverkaufs die wirtschaftlichste Lösung darstelle. Das Land sagt zu, eine Darstellung der Alternative „Fortführung in alter Trägerschaft“ zu übermitteln.

64. Übersendung eines Auszugs des Entwurfs der Ministerratsvorlage an die EU-Kommission am 29. April 2016

Als Antwort auf das Ersuchen der EU-Kommission um Übersendung interner Unterlagen der Entscheidungsfindung und um einen Vergleich Verkauf – Nichtverkauf übersendet das Land einen einseitigen Auszug des Entwurfs einer Ministerratsvorlage (Mail Staatskanzlei 29. April 2016).

65. Schreiben Ministerpräsidentin an den stellvertretenden Generaldirektor der GD Wettbewerb am 29. April 2016

Die Ministerpräsidentin betont gegenüber dem stellvertretenden Generaldirektor, dass das Land die Einzelheiten des Verfahrens kontinuierlich mit der EU-Kommission erörtert habe. Zur Begründung der Entscheidung zugunsten von SYT führt sie aus, dass das Land „u. a. die Maßgeblichkeit des höchsten Preises als Indikator“ übernommen habe. Zudem hätten die anderen zwei Bieter „alle Fristen“ verstreichen lassen. Sie bekräftigt, eine „belastbare Äußerung der GD Wettbewerb zur Beihilfefreiheit des Verkaufsprozesses schnellstmöglich [zu] benötigen“.

66. Ergebnis der Recherchen des Verfassungsschutzes am 4. Mai 2016

Der Verfassungsschutz teilt dem Innenministerium mit, seine Überprüfung habe keine nachrichtendienstlichen oder sicherheitsrelevanten Erkenntnisse ergeben. Nicht Gegenstand der Betrachtungen seien die Bonität oder Seriosität der überprüften Quellen im Sinne eines Due Diligence-Ansatzes gewesen.

67. E-Mail EU-Kommission am 4. Mai 2016

In einer formlosen E-Mail führen die Fallbearbeiter der GD Wettbewerb aus, dass „die zuständigen Dienststellen [...] auf Grundlage der vorliegenden Informationen [...] zum [...] vorläufigen Standpunkt“ gelangt seien, dass keine weitere Prüfung nötig sei. Nach einer Wiederholung der beiden eingangs gemachten Vorbehalte endet die E-Mail mit der Erklärung, dass die EU-Kommission die Voranmeldung mit dieser vorläufigen Beurteilung als beendet erachte.

68. Versendung der Ministerratsvorlage am 18. Mai 2016

Die vom Innenministerium erstellte Ministerratsvorlage zum Hahn-Verkauf wird zur Vorbereitung der geplanten Ministerratsbefassung am 24. Mai 2016 den Amtschefs aller Ressorts per Boten übermittelt.

69. Finale Vertragsverhandlungen bei der Beratungsgesellschaft am 19. Mai 2016

Am 19. Mai 2016 finden in den Räumlichkeiten der Beratungsgesellschaft die finalen Vertragsverhandlungen statt. Für das Land nimmt das Innenministerium teil. Die Käuferseite ist durch die SYT-Anwälte und Herrn M vertreten. Der Vertrag wird abschließend verhandelt. Nach Abschluss der Verhandlungen erklären die SYT-Anwälte, dass die ursprünglich vorgesehene Gesellschafterstruktur von SYT geändert und eine Investmentgesellschaft

eingebunden werden solle. Diese kurzfristige Ankündigung führt bei dem Innenministerium und bei der Beratungsgesellschaft zu erheblichen Verstimmungen. Dr. Chou wird telefonisch eingehend erläutert, dass damit die ursprünglich für die darauffolgende Woche geplante Vertragsunterzeichnung hinfällig sei. Die Verkäuferseite überlegt, die Verhandlungen für diesen Tag abubrechen, um die neue Situation zu prüfen. Nach einer Beratung zwischen dem Land und der Beratungsgesellschaft wird entschieden², die Gespräche noch an diesem Tag fortzusetzen. Die Berater beider Seiten werden gebeten, die endgültige Gesellschafterstruktur zu klären. Die SYT-Anwälte sollen einen aktuellen Handelsregisterauszug und eine neue Legal Opinion vorlegen, die Beratungsgesellschaft die IDD bezüglich der neuen Gesellschafter aktualisieren.

70. Letter of Support vom 20. Mai 2016

Die Beratungsgesellschaft erhält einen aktuellen Letter of Support von Yangtze, den sie an das Innenministerium weiterleitet.

71. Besprechung Innenministerium, FM und Beratungsgesellschaft mit dem Rechnungshof am 20. Mai 2016

Die Landesvertreter legen während der Besprechung einen Entwurf des Anteilskaufvertrags (ohne Anlagen) vor. Auf die Fragen des Rechnungshofs nach der Seriosität des Bieters verweist die Beratungsgesellschaft auf die IDD und sagt zu, das Ergebnis dieser Prüfung dem Rechnungshof zuzuleiten.

72. Staatssekretärskonferenz am 23. Mai 2016

Die Konferenz fasst zu dem Verkauf des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG keinen Beschluss.

73. E-Mail Beratungsgesellschaft vom 24. Mai 2016

Die Beratungsgesellschaft leitet die Unterlagen zu den neuen Gesellschaftern an das Innenministerium weiter und kündigt deren Überprüfung an.

74. Sitzung des Ministerrats am 24. Mai 2016

Zur Sitzung wird unter dem Tagesordnungspunkt „Verkauf des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG“ eine Vorlage vom 18. Mai 2016 mit 41 Seiten verteilt. Die Entscheidung wird vertagt.

75. E-Mail Beratungsgesellschaft vom 24. Mai 2016

Die Beratungsgesellschaft teilt den SYT-Anwälten, Dr. Chou Yu Tao und Herrn M (in Bcc an den zuständigen Staatssekretär im Innenministerium) die letzten Schritte vor der Beurkundung mit. Folgende Unterlagen sollen mit Fristsetzung bis zum 27. Mai 2016, 12 Uhr, oder früher vorliegen: Unterlagen zu den neuen Anteilseignern, Registrierung der neuen Anteilseignerstruktur, Registrierung von Dr. Chou Yu Tao als gesetzlicher Vertreter von SYT, Kopie der ersten Legal Opinion und ein Letter of Comfort von Zhou Chao als Haupt-

² Nach Darstellung des Landes erfolgte diese Entscheidung einvernehmlich mit der Beratungsgesellschaft, nach deren Angaben allein durch das Land.

finanzier. Zudem wird eine Bankbürgschaft einer deutschen Bank für SYT über 13,5 Mio. € bis 30. Mai 2016, 12 Uhr, erwartet.

76. Schreiben Wirtschaftsministerium vom 25. Mai 2016 an das Innenministerium

Bezugnehmend auf ein Informationsgespräch am 23. Mai 2016 über die Ministerratsvorlage vom 18. Mai 2016 teilt das Wirtschaftsministerium mit, dass aufgrund der Komplexität des Sachverhaltes, der weit fortgeschrittenen Verhandlungen, der Kurzfristigkeit des anstehenden Entscheidungstermins sowie nicht vollumfänglicher Sachverhaltskenntnisse eine eigenständige Prüfung durch das Haus nicht möglich sei.

Bei dem sogenannten Comfort Letter handele es sich um kein offizielles Dokument der EU-Kommission, sondern nur um E-Mail-Antworten eines einzelnen EU-Mitarbeiters. Es bittet um weitergehende Darstellung, inwiefern daraus der Schluss gezogen werden könne, dass etwaige beihilferechtliche Bedenken der EU-Kommission nicht durchgreifen werden.

Dann weist es auf verschiedene nicht zufriedenstellend dargestellte Aspekte hin. U. a. geht es davon aus, dass vom Innenministerium die nicht der Ministerratsvorlage beigefügten Unterlagen wie Businessplan, Letter of Support und weitere für die Bewertung des künftigen Flughafenbetreibers und dessen beabsichtigter Aktivitäten maßgebliche Unterlagen und Gesichtspunkte im Hinblick auf die nachhaltige Fortführung des Flugbetriebs geprüft und entsprechend positiv bewertet worden seien. Auch bittet es vor dem Hintergrund der Anregung des FM zu weitergehenden Recherchen um Mitteilung über die Ergebnisse der Überprüfung des wirtschaftlichen und finanziellen Hintergrunds der Investoren und genannten Partnerunternehmen. Abschließend geht das Ministerium davon aus, dass bis zur Ministerratssitzung am 30. Mai 2016 ein geeigneter Nachweis über den Eingang der Zahlung des Kaufpreises vorliegt und andernfalls die Entscheidung zum Verkauf nochmals vertagt werde.

77. E-Mail SYT-Anwälte vom 27. Mai 2016

Die SYT-Anwälte informieren die Beratungsgesellschaft über die erneute Änderung der Anteilseignerstruktur dahingehend, dass statt der Investmentgesellschaft nun Zhu Qing persönlich als Gesellschafter eingetragen werde. Eine Begründung für den Wechsel wird nicht gegeben. Zudem fügen die SYT-Anwälte einen Auszug aus dem chinesischen Handelsregister (AIC Online) in chinesischer Sprache bei, „aus welchem sich nach Auskunft unserer chinesischen Kollegen die Registrierung von Victor als 'legal representative' sowie die Eintragung der neuen Gesellschafter ergibt.“ Außerdem reichen sie die fehlenden persönlichen Angaben zu den neuen Anteilseignern nach.

78. E-Mail SYT-Anwälte vom 27. Mai 2016

Die SYT-Anwälte übermitteln der Beratungsgesellschaft eine Bankbestätigung der Bank of China mit Stand 23. Mai 2016 über ein Guthaben von umgerechnet 27,4 Mio. € auf dem Konto der SYT. Die Beratungsgesellschaft leitet die Bestätigung am nächsten Tag an das Innenministerium weiter.

79. Telefonkonferenz vom 27. Mai 2016

Der zuständige Staatssekretär im Innenministerium und die Beratungsgesellschaft verständigen sich nachmittags in einer Telefonkonferenz, dass die elektronische Kopie des Kontoauszuges ausreiche. Die zunächst verlangte Bankbürgschaft sei in der Kürze der Zeit nicht realisierbar und werde als verzichtbar erachtet.

80. Übermittlung Legal Opinion am 28. Mai 2016

Die SYT-Anwälte übermitteln der Beratungsgesellschaft am 28. Mai 2016 die Legal Opinion einer chinesischen Anwaltskanzlei bezüglich der neuen Gesellschafterstruktur mit Stand 27. Mai 2016. Die Beratungsgesellschaft sendet die Legal Opinion am gleichen Tag an das Innenministerium. Der dort zuständige Staatssekretär leitet sie am 29. Mai 2016 an den Innenminister und an die Staatskanzlei sowie am 8. Juni 2016 u. a. an die Ministerpräsidentin weiter.

81. E-Mail Beratungsgesellschaft am 30. Mai 2016

Die Beratungsgesellschaft fasst in der um 9:16 Uhr an das Innenministerium versandten E-Mail das Ergebnis der Telefonkonferenz vom 27. Mai 2016 zusammen und stellt die Abweichungen zu der Vorlage für die Sitzung des Ministerrats am 30. Mai 2016 dar. Sie bestätigt, den IDD-Bericht für Montagabend, also dem Abend des 30. Mai 2016, in Aussicht gestellt zu haben. Sie werde sich aber bemühen, dem Innenministerium schon im Laufe des Montags eine Rückmeldung zum Ergebnis der IDD mitzuteilen.

82. Unterrichtung des Innenministeriums über die IDD am 30. Mai 2016

Die Beratungsgesellschaft teilt dem Innenministerium nach dessen Angaben telefonisch das Gesamtergebnis (grüne Ampel) mit. Der genaue Inhalt und Zeitpunkt der Unterrichtung ist nicht bekannt. Eine Aktennotiz oder andere Aufzeichnungen hierüber hat der Rechnungshof nicht erhalten. In ihrer Stellungnahme zum Entwurf der Gutachtlichen Äußerung gab die Beratungsgesellschaft an, ein solches Gespräch habe nicht stattgefunden.

83. Beschluss Ministerrat am 30. Mai 2016

Der Ministerrat beschließt, den Geschäftsanteil des Landes an der FFHG an SYT zu verkaufen. Der Innenminister wird gebeten, sich auf Bundesebene für eine angemessene Verankerung des Flughafens Frankfurt-Hahn in einem Luftverkehrskonzept der Bundesregierung sowie für eine den Erfordernissen des Flughafens Frankfurt-Hahn entsprechende verbesserte Praxis bei der Gewährung von Verkehrsrechten einzusetzen.

Der Beschluss erfolgt auf Basis der erneut eingebrachten, unveränderten Vorlage vom 18. Mai 2016. In ihr werden u. a. die drei Bieter, deren Angebote und das Ergebnis der Auswertung der Unternehmenskonzepte durch die Beratungsgesellschaft aufgeführt. SYT habe das wirtschaftlichste und finanziell attraktivste Angebot mit dem höchsten Kaufpreis unterbereitet. Damit erfülle das Angebot die Vorgabe der EU-Kommission, an den Bieter mit dem höchsten Kaufpreis zu veräußern. Als wirtschaftliche Eigentümer der SYT werden Kyle Wang und Zhou Chao genannt, obwohl mittlerweile angeblich Zhu Qing (51 %), Wu Zhanqing (39 %) und Kyle Wang (10 %) Eigentümer sein sollen. Hierüber wird der Ministerrat angabegemäß mündlich unterrichtet.

Der Käuferhintergrund sei im Rahmen des Verkaufsprozesses einer Sorgfältigkeitsprüfung mittels eines sogenannten Company Due Diligence Questionnaires untersucht worden. Es seien keine Auffälligkeiten im Zusammenhang mit der Prüfung festgestellt worden. Zudem liege ein Rechtsgutachten einer renommierten chinesischen Anwaltskanzlei seitens des Käufers vor, das bestätige, dass die Gesellschaft ordnungsgemäß errichtet worden sei, ordnungsgemäß bestehe und berechtigt sei, den Anteilskaufvertrag zu schließen, dass die aufgezeigte Struktur der Anteilseigner im Einklang mit dem chinesischen Recht stehe und dass die Befähigung der handelnden Personen vollständig und ordnungsgemäß sei.

Das FM habe Ende April angeregt, über die erfolgte Prüfung hinaus eine Wirtschaftsdetektei mit weiteren Recherchen zu beauftragen. Auch vor dem Hintergrund, dass eine Beteiligung des rheinland-pfälzischen Verfassungsschutzes keine Erkenntnisse ergeben habe, erscheine ein weiterer relevanter Erkenntnisgewinn durch eine Wirtschaftsdetektei über die im Rahmen der genannten, gesondert beauftragten Prüfung durch die Beratungsgesellschaft hinaus nicht zu erwarten.

Laut der Vorlage beruhen die Angebote der drei verbliebenen Bieter nach dem Ergebnis der Angebotsauswertung durch die Beratungsgesellschaft auf insgesamt nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten. Das Unternehmenskonzept von SYT wird auf vier Seiten beschrieben und mitgeteilt, dass die Beratungsgesellschaft dieses als sehr detailliert und nachvollziehbar, insbesondere auch im Vergleich zu den Unternehmenskonzepten der unterlegenen Bieter bewertet habe. Soweit möglich, sei seitens der Beratungsgesellschaft eine Plausibilitätsprüfung erfolgt. In diesem Rahmen habe sie sich auch entsprechende schriftliche Absichtserklärungen ausgesuchter Partner vorlegen lassen. Eine Garantie für den Eintritt der dem Unternehmenskonzept des Käufers zugrunde liegenden Annahmen könne naturgemäß keine Stelle abgeben.

Für die Abwicklung der Kaufpreiszahlung werde der Käufer zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags eine Bankbestätigung einer Großbank in China oder Hongkong über die notwendigen finanziellen Guthaben zur Zahlung des Kaufpreises einreichen. Hintergrund zu dieser Vorgehensweise sei, dass aufgrund staatlicher Vorgaben in China keine (größeren) Guthaben ohne einen verbindlich vorliegenden Kaufvertrag außerhalb des Landes transferiert werden könnten. Nach Unterzeichnung des Kaufvertrages, aber vor Einberufung des Landtages, sollten die finanziellen Mittel auf ein deutsches Notaranderkonto überwiesen werden.

Der Vorlage beigelegt sind der Entwurf des Anteilskaufvertrags und die Entwürfe der Zuwendungsbescheide.

84. Besprechung am 31. Mai 2016

Vor Vertragsschluss findet eine letzte Besprechung von Vertretern des Innenministeriums und der Beratungsgesellschaft statt. Schwerpunkt der Besprechung sind u. a. Fragen rund um die Grundstücksverkäufe. Nach Darstellung des Innenministeriums hat die Beratungsgesellschaft auf ausdrückliche Nachfrage des zuständigen Staatssekretärs im Innenministerium bestätigt, dass dem Vertragsschluss keine Hindernisse entgegenstehen. Die Beratungsgesellschaft bestreitet diese Darstellung.

85. Plenarsitzung am 1. Juni 2016

Nach Angaben der Landesregierung sollen Marktkenntnis, Geschäftsmodell und Branchenvernetzung des Investors Vorteile, insbesondere bei der Verkehrsentwicklung, mit sich bringen. Die vom Bieter im Verfahren vorgelegten Planungen wiesen in diese Richtung.

86. Beurkundungen Anteilskaufvertrag und Grundstückkaufvertrag am 2. Juni 2016

Am 2. Juni 2016 beurkundet ein Notar den Anteilskaufvertrag. Gleichzeitig schließt das Land mit SYT einen Vertrag über den Kauf von Grundstücken auf dem Hahn-Areal.

87. Treuhandvertrag vom 6. Juni 2016

Nach dem Treuhandvertrag muss SYT einen Gesamtbetrag von 27 Mio. € auf ein Notaranderkonto zahlen. Daraus soll u. a. der Grundstückskaufpreis beglichen werden.

88. Pressemitteilung Innenministerium vom 6. Juni 2016

Das Ministerium gibt bekannt, dass SYT Käufer des Flughafens sei. Der Käufer und seine Partner bei dieser Transaktion seien insbesondere in den Bereichen Luftfahrt, Logistik und internationaler Handel tätig. Der gesetzliche Vertreter der Gesellschaft, Dr. Yu Tao Chou, habe umfassende Kontakte in der Luftfahrtbranche und sei maßgeblich an der Internationalisierung der Aktivitäten einer Reihe asiatischer Fluggesellschaften, u. a. Yangtze, beteiligt gewesen.

Das Konzept des Käufers sehe im Wesentlichen vor, das Fracht- und Passagiergeschäft am Standort durch eine Zusammenarbeit mit asiatischen Partnerunternehmen nachhaltig auszubauen.

Der Geschäftsanteil sei an den Bestbietenden veräußert worden, der nach Überzeugung des Landes den Hahn deutlich stärken und weiterentwickeln könne.

89. Beschluss Ministerrat am 7. Juni 2016 über das Verkaufsgesetz, Drucksache 17/79

Nach einer ersten Beratung billigt der Ministerrat im Grundsatz den Entwurf eines Landesgesetzes zur Regelung der im Zusammenhang mit der Veräußerung des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG stehenden Angelegenheiten und der Erstattung der Kosten aus nicht-wirtschaftlicher Tätigkeit. Wegen der geringen Wirkungsbreite des Vorhabens soll eine Anhörung unterbleiben und der Landtag unmittelbar unterrichtet werden.

90. Pressemeldungen vom 7. bis 9. Juni 2016

In mehreren Pressemeldungen werden Zweifel an der Seriosität von SYT genannt. Es gebe keine Informationen zu dem Unternehmen. In Shanghai gebe es zwei Unternehmen mit diesem Namen. Bei der einen Firma heiße es, man habe definitiv keinen Flughafen gekauft. Bei der anderen habe sich eine Frau gemeldet, die gesagt habe, dass es sich um eine Privatnummer handele und der Eintrag im Handelsregister falsch sein müsse. Hierzu habe die Beratungsgesellschaft entgegnet, die Geschäftspläne seien genau unter die Lupe genommen worden. Damit habe sichergestellt werden sollen, Szenarien wie in Lübeck oder Parchim zu vermeiden.

Der Peking-Korrespondent von DPA berichtet über ein Telefonat mit dem Marketing-Manager von Yangtze (Wan Bo). Danach gebe es keine Pläne, den Flughafen Hahn wieder anzufliegen. Außerdem kenne er weder SYT noch dessen Generalbevollmächtigten Yu Tao Chou.

91. Gemeinsame Sitzung des Innenausschusses, des HuFA und des Wirtschaftsausschusses am 9. Juni 2016

Der Innenminister erläutert, dass die Angebote insgesamt auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten beruhten. Der Käufer habe nicht nur den höchsten Kaufpreis geboten, was insbesondere der EU-Kommission wichtig sei, sondern aus Sicht der Beratungsgesellschaft auch das überzeugendste Konzept für eine erfolgreiche Entwicklung des Flughafens vorgelegt. Das vom Käufer vorgelegte und erläuterte Geschäftskonzept lasse erwarten, dass das wirtschaftliche Potential des Flughafens bestmöglich ausgeschöpft werde.

Nach Angaben des zuständigen Staatssekretärs im Innenministerium habe man die Firmenstruktur geprüft. Man habe zum einen die entsprechenden Eintragungen in den chinesischen Registern überprüfen lassen. Dazu sei ein entsprechender Auszug vorgelegt worden. Diesen Auszug habe das Land über die Beratungsgesellschaft durch eine vom Land beauftragte chinesische Anwaltskanzlei noch einmal überprüfen lassen. Die Angaben beruhten auf einer Stellungnahme, auf einer sog. Legal Opinion, dieser chinesischen Kanzlei. Die Gesellschaft (SYT) sei eindeutig identifizierbar, und zwar über den Chinesischen Unified Social Credit Code wie auch über den sog. Organization Code.

Die Beratungsgesellschaft erläutert, es nicht so gewesen sei, dass von den drei Investorengruppen zwei Flugerfahrungen aufwiesen und eine nicht. Die Gruppen seien insoweit vergleichbar, als sie jeweils aus einer Gesellschaft bestünden, die die Käuferin im engeren Sinne sei. Die Käuferin selbst sei in allen drei Fällen kein flugaffines Unternehmen. Im Detail habe es größere Unterschiede in der Kommentierung des Anteilskaufvertrags und im Detaillierungsgrad der Businesspläne gegeben. Hierbei sei der obsiegende Bieter deutlich detaillierter in seinen Anmerkungen. Die beiden anderen Bieter hätten sich schwer getan, auf Rückfragen zum Konzept zu reagieren. Die Beratungsgesellschaft hätte, wie sie es bei dem jetzigen Käufer auch gemacht hätte, Nachfragen zu einzelnen Annahmen gestellt, Nachweise zu ihren strategischen Partnern abgefragt, was die beiden anderen Bieter nicht hätten leisten können. Aufgrund der Vorgaben des europäischen Beihilferechts sei es nicht erlaubt gewesen, die entsprechenden Konzepte zu bewerten. Die Beratungsgesellschaft habe eine Matrix, die eine Bewertung der Unternehmenskonzepte vorgesehen habe, an die EU-Kommission geschickt. Dies habe die EU-Kommission abgelehnt und gesagt, die Beratungsgesellschaft dürfe ausschließlich den Kaufpreis bewerten. Das folge aus dem sog. Private-Vendor-Prinzip. Hier gebe es einen rechtlichen Widerspruch zwischen Betriebsbeihilfen einerseits und dem Private Vendor-Prinzip andererseits. Das habe auch die EU-Kommission in Gesprächen eingeräumt.

92. Frist vom 10. Juni 2016

An diesem Tag läuft die Frist für die Zahlung des Kaufpreises in Höhe von rund 3,4 Mio. € aus dem Grundstückskaufvertrag ab, ohne dass ein Zahlungseingang erfolgt. Die Beratungsgesellschaft mahnt den Eingang des Kaufpreises bis zum 23. Juni 2016 an. Nach den Angaben des zuständigen Staatssekretärs im Innenministerium in der gemeinsamen

Sitzung des Innenausschusses, des HuFA und des Wirtschaftsausschusses am 8. September 2016 haben die SYT-Anwälte regelmäßig telefonisch bekundet, dass der Käufer alles tue, um schnellstmöglich einen Kaufpreistransfer in die Wege zu leiten.

93. Beschluss Ministerrat am 14. Juni 2016 über das Verkaufsgesetz, Drucksache 17/7

In zweiter Beratung beschließt der Ministerrat den Entwurf eines Landesgesetzes zur Regelung der im Zusammenhang mit der Veräußerung des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG stehenden Angelegenheiten und der Erstattung der Kosten aus nicht-wirtschaftlicher Tätigkeit.

94. Drucksache 17/116 vom 14. Juni 2016

Das Innenministerium antwortet auf eine Anfrage, es habe sich gezeigt, dass der Bestbietende nicht nur den höchsten Kaufpreis geboten, sondern nach Einschätzung der Beratungsgesellschaft auch das schlüssigste Unternehmenskonzept verfolgt habe.

95. E-Mail Rechnungshof an Innenministerium und FM vom 14. Juni 2016

Der Rechnungshof stellt klar, dass die Gespräche am 22. März 2016 und 20. Mai 2016 nicht der Abstimmung des Vorgehens der Landesregierung mit dem Rechnungshof dienten, sondern lediglich der Information. Er mahnt erneut die Vorlage der Integrity Due Diligence-Berichte an und stellt fest, dass das Land die Anlagen zum Kaufvertrag, wie z. B. den Businessplan, nicht vorgelegt habe. Er bittet um Bezeichnung der rechtlichen Grundlage, auf der die EU-Kommission dem Land die eigene Beurteilung der Businesspläne untersagt haben soll. Neben einiger Bedenken zur Höhe des künftigen Frachtaufkommens und der Zahl der möglichen Flugschüler bittet der Rechnungshof um Mitteilung, ob das Land statt des Verkaufs der Landesanteile an der FFHG, durch den es mit erheblichen Aufwendungen für Betriebs- und Investitionsbeihilfen sowie für die Erstattung der Sicherheitskosten belastet würde, Alternativszenarien überlegt habe. Beispielsweise könne der Flughafen auf den Status „Sonderlandeplatz“ für die angrenzenden flugaffinen Betriebe herabgestuft und von diesen betrieben werden.

96. Schreiben SYT-Anwälte an den zuständigen Staatssekretär im Innenministerium vom 14. Juni 2016

In dem per E-Mail übermittelten Schreiben stellen die SYT-Anwälte eine kurzfristige Zahlung von SYT bis Ende der Woche in Aussicht.

97. Übersendung IDD-Bericht am 16./17. Juni 2016

Die Beratungsgesellschaft übersendet dem Innenministerium die schriftliche Ausfertigung des „finalen Gesamtberichtes“ IDD, Stand 30. Mai 2016. Danach stehen in einer vorangestellten Zusammenfassung (*Summary*) alle Ampeln auf grün. Beigefügt sind allerdings auch die Entwürfe der Berichte vom 20. April 2016, die weiter eine rote und zwei gelbe Ampeln enthalten.

Auf dem Deckblatt ist vermerkt, dass dieses Dokument Kurzberichte enthält, die ausschließlich auf Basis einer Reihe öffentlich verfügbarer Quellen von Behördendaten erstellt worden seien, die zum relevanten Stichtag vom Desktop verfügbar gewesen seien. Zusätzliche relevante Informationen würden sich möglicherweise bei Durchsicht anderer Informationsquellen, einschließlich manuell gepflegter öffentlicher Behördendaten oder

lokaler Anfragen, ergeben. Diese Berichte sollten nicht als ausschließliche Entscheidungsgrundlage für geschäftliche Entscheidungen verwendet werden.

98. Schreiben SYT-Anwälte an den zuständigen Staatssekretär im Innenministerium vom 17. Juni 2016

In dem per E-Mail übermittelten Schreiben geben die SYT-Anwälte Informationen von Kyle Wang zur Kaufpreiszahlung aus dem Grundstückskaufvertrag weiter. Derzeit sei es ungewiss, wann genau der Kaufpreistransfer von China nach Deutschland genehmigt werde. In jedem Fall gäbe es keine Hinweise, dass SYT die Genehmigung nicht erhalten werde.

99. E-Mail Innenministerium an das BMWi vom 21. Juni 2016

Das Innenministerium bittet das BMWi, sich bei den zuständigen staatlichen chinesischen Stellen über den Stand des Geldtransfers zu erkundigen.

100. SWR-Bericht vom 21. Juni 2016

Der SWR berichtet von eigenen Recherchen vor Ort bei SYT. Im Eingangsbereich des 21-stöckigen Bürogebäudes habe sich kein Hinweis auf SYT gefunden. Ebenso habe SYT auf dem Willkommensschild in der Lobby gefehlt. Im 17. Stock befinde sich ein Büro, in dem sechs Mitarbeiter von SYT arbeiteten. Das Zimmer sei klein gewesen. Auf dem Boden hätten sich Pappkartons mit Drogerieartikeln befunden, aber im ganzen Raum habe es keinen Hinweis gegeben, dass sich das Unternehmen mit Logistik oder Luftfahrt befasse.

101. Sondersitzung Parlament am 22. Juni 2016

In der aktuellen Debatte gibt der Fraktionsvorsitzende der SPD an, es habe keine Alternative zu diesem Weg, weder zum Weg der Privatisierung noch zum Weg dieses Käufers [SYT] gegeben. Der Innenminister ergänzt, dass sich in einem weltweiten Ausschreibungsverfahren drei Unternehmen beworben hätten und sich eines aus Sicht des Landes als bester Bieter dargestellt habe.

102. Mahnung vom 22. Juni 2016

Mahnung an SYT zur Zahlung des Grundstückskaufpreises bis 23. Juni 2016.

103. Sitzung Innenausschuss am 23. Juni 2016

Gemeinsame Sitzung mit dem HuFA und dem Wirtschaftsausschuss, in der das Landesgesetz im Zusammenhang mit der Veräußerung des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG beraten werden soll. Der Gesetzentwurf wird vertagt und eine Anhörung für den 7. Juli 2016 beschlossen.

104. Plenum am 23. Juni 2016

Der Innenminister erklärt, dass seitens der EU-Kommission keine weitere beihilferechtliche Prüfung der Privatisierung nötig sei, wenn die Veräußerung der Anteile an den bevorzugten Bieter zu den Bedingungen stattfinde, welche das Land der GD Wettbewerb mitgeteilt habe, inklusive der letzten Änderung, die in der E-Mail vom 29. April 2016 festgehalten worden sei. Alternativen zu der Reihenfolge der Gespräche, die zu führen gewe-

sen seien, habe es nicht gegeben. Die Landesregierung sei überzeugt, dass das Engagement eines Privaten großes Potenzial für eine positive Weiterentwicklung des Flughafenstandorts biete.

105. E-Mail der Staatskanzlei an das Chinesische Generalkonsulat vom 24. Juni 2016

Die Staatskanzlei bittet das Chinesische Generalkonsulat in Frankfurt/Main um eine Einschätzung zum Verfahren und der Genehmigung der Kapitaltransaktion.

106. Aufforderung zur Vorlage von Belegen am 28. Juni 2016

Die SYT-Anwälte werden per Fax und E-Mail (Cc: Kyle Wang, Dr. Chou) vom 28. Juni 2016 mit Frist bis zum nächsten Tag aufgefordert, Belege vorzulegen, dass das Genehmigungsverfahren zum Geldtransfer eingeleitet worden sei.

107. Unterrichtung des Wirtschaftsministeriums am 28. Juni 2016

Das chinesische Generalkonsulat unterrichtet darüber, dass es über keinerlei Informationen zu dem Verkauf und dem Hintergrund der Käufer verfüge.

108. SWR-Bericht vom 29. Juni 2016

Der SWR berichtet, einer seiner Reporter habe am Standort der Guo Qing Investment Company, deren Chef Mehrheitsgesellschafter von SYT sei, einen Autoreifenhandel vorgefunden und im Stockwerk darüber leere Büroräume. Er sei mit den Worten begrüßt worden: „Na, sind Sie auch ein geprellter Anleger?“

109. Presseerklärung Innenministerium vom 29. Juni 2016 über den Zahlungsverzug von SYT

Der Innenminister informiert die Öffentlichkeit darüber, dass an diesem Morgen eine den Käufern gesetzte Frist zur Vorlage von prüfbaren Belegen im Zusammenhang mit der Genehmigung des Kaufpreistransfers von China nach Deutschland ohne Ergebnis verstrichen sei. Die angestrebte Privatisierung der FFHG sei in einem Ausschreibungsverfahren nach internationalen Standards erfolgt, das die Beratungsgesellschaft im Auftrag des Landes vorbereitet und begleitet habe. Er betont dabei, dass laut den Vorgaben der EU-Kommission der Verkauf an den Höchstbietenden, also an SYT, zwingend gewesen sei. Eine Integritätsprüfung sei durchgeführt worden, bei der es keine Hinweise auf Risiken gegeben habe. Außerdem habe SYT Liquiditätsnachweise eingereicht. Neben dem Geschäftsanteil des Landes an der FFHG wolle SYT das sog. Housinggelände am Hahn vom Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung Rheinland-Pfalz erwerben. Obwohl dieser Vertrag erst mit dem Vollzug des Flughafenverkaufs wirksam werden sollte, habe sich der Käufer zu einer vorgezogenen Kaufpreiszahlung verpflichtet. Zudem habe er in Aussicht gestellt, auch den Kaufpreis für die Anteile an der FFHG frühzeitig zahlen zu wollen.

110. Schreiben Innenminister vom 29. Juni 2016 an die Fraktionsvorsitzenden

Mit diesem Schreiben bittet der Innenminister, das Gesetzgebungsverfahren zum Landesgesetz im Zusammenhang mit der Veräußerung des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG auszusetzen, da der Kaufpreis für das Grundstücksgeschäft nicht fristgerecht eingegangen (10. Juni 2016) und an diesem Morgen eine dem Käufer gesetzte Frist zur

Vorlage von prüfbaren Belegen im Zusammenhang mit der Genehmigung des Kaufpreistransfers verstrichen sei.

111. Offizielle Unterrichtung des Rechnungshof am 29. Juni 2016

Das Innenministerium teilt auf die Frage des Rechnungshofs, ob das Land die Option des Weiterbetriebs der FFHG in Eigenregie geprüft habe, mit, zu Beginn des Ausschreibungsverfahrens seien sämtliche Fortführungsvarianten im Fokus gewesen. Primäres Ziel sei es jedoch gewesen, die FFHG mit dem Know-how eines privaten Investors und starken Vernetzungen in der Luftfahrtbranche aufzustellen und in die Wirtschaftlichkeit zu führen. Da drei verbindliche Angebote vorgelegen hätten, die sämtlich eine Fortführung des Flugbetriebs ermöglichten, sei der Weiterbetrieb vor dem Hintergrund von § 65 Abs. 1 LHO zu betrachten gewesen.

In Antwort auf die Frage des Rechnungshofs vom 14. Juni 2016 gibt das Innenministerium an, das Verbot, die Angebote der Bieter über die Kaufpreise hinaus auch im Hinblick auf das jeweilige Unternehmenskonzept zu bewerten, resultiere aus dem Beihilfeverbot in Artikel 107 Abs. 1 AEUV. Dieses Verbot werde in ständiger Entscheidungspraxis des EuGH und der EU-Kommission dahingehend angewandt, dass sich die öffentliche Hand beim Verkauf von Unternehmensbeteiligungen wie ein privater Verkäufer zu verhalten habe. Daraus folge, dass der Kaufpreis das einzig berücksichtigungsfähige Kriterium sein dürfe, weil sich ein privater Verkäufer nicht dafür interessiere, was mit einem Unternehmen geschehe, an dem er nicht mehr beteiligt sei (Private Vendor-Prinzip).

Dem Schreiben ist ein Stick mit dem Kaufvertrag einschließlich sämtlicher Anlagen, die Dateien des virtuellen Datenraums, der am 17. Juni 2016 an das Innenministerium versandte Bericht zur IDD und die Pressemitteilung des Innenministeriums vom 6. Juni 2016 beigefügt. Gleichzeitig bittet das Innenministerium, das Schreiben als Unterrichtung nach § 102 Abs. 1 Nr. 3 LHO zu werten.

112. E-Mail BMWi an das Innenministerium vom 4. Juli 2016

Das BMWi teilt das Prüfergebnis der Handelskommission von Shanghai über die Handelsfirma SYT mit. Das Projekt (Kaufpreiszahlung Grundstückserwerb für 3,4 Mio. €) benötige keine Genehmigung der chinesischen Regierung. Das elektronische Anmeldeverfahren bei lokalen Behörden dauere normalerweise nur drei Arbeitstage. Erst für einen Devisentransfer von über 30 Mio. US-\$ brauche man einen Termin bei der Devisenbehörde. Danach könne es nicht an der chinesischen Regierung liegen, dass der Investor nicht am 10. Juni 2016 die erste Zahlung von 3,4 Mio. € habe erfüllen können.

113. Presseerklärung Innenministerium vom 4. Juli 2016

Das Innenministerium gibt an, dass das Land beim Verkauf öffentlicher Unternehmen nur den Kaufpreis als Kriterium zugrunde legen dürfe. Weitergehende Konzepte, wie die Nachhaltigkeit des Unternehmenskonzepts und der Erhalt von Arbeitsplätzen, dürften nicht berücksichtigt werden.

114. Reise Innenministerium nach Shanghai vom 4. bis 6. Juli 2016

Das Innenministerium berichtet über das Ergebnis einer Reise des zuständigen Staatssekretärs im Innenministerium nach Shanghai vom 4. bis 6. Juli 2016. Der Vizepräsident

der Shanghai Municipal Commission of Commerce habe ihm gegenüber erklärt, dass es gestern erstmals eine Kontaktaufnahme seitens SYT zu der Behörde gegeben habe. SYT habe sich dabei über Genehmigungsvoraussetzungen im Zusammenhang mit dem Erwerb der Geschäftsanteile an der FFHG erkundigen wollen. Unterlagen seien bislang nicht eingereicht worden. Dies widerspreche den Angaben, die von SYT und deren Rechtsanwälten gegenüber den Vertretern des Landes auch schriftlich mitgeteilt worden seien, wonach die Unterlagen bereits eingereicht seien. Darüber hinaus gebe es begründete Zweifel an vorgelegten Unterlagen. Diese müssten mit größter Sorgfalt geprüft werden.

Die Überprüfung der von SYT vorgelegten Bankbestätigungen bei der Bank of China Shanghai Branch und der China Construction Bank hätten erhebliche Zweifel an der Echtheit der Unterlagen begründet.

SYT sei mit Fristsetzung zur Vorlage chinesischer Behördenunterlagen aufgefordert worden. Unmittelbar nach Ablauf dieser Frist seien die Fraktionsvorsitzenden gebeten worden, die Beratungen zum Hahn-Veräußerungsgesetz auszusetzen.

115. Auftrag Innenministerium an das Landeskriminalamt am 6. Juli 2016

Das Innenministerium beauftragt das Landeskriminalamt, einige in einer Pressemitteilung des Innenministeriums vom 8. Juni 2016 genannte grundlegende Daten von SYT und ihrer Gesellschafter mit öffentlich zugänglichen Quellen abzugleichen. Am gleichen Tag antwortet das Amt, die Recherchen hätten grundsätzlich keine relevanten Informationen erbracht. Allerdings habe es keine polizeilichen oder strafprozessualen Ermittlungen angestellt, da die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür nicht vorgelegen hätten.

116. Anfechtung Anteilskaufvertrag am 8. Juli 2016

Das Land, vertreten durch das Innenministerium, erklärt schriftlich gemäß § 123 BGB die Anfechtung des Anteilskaufvertrags. Der Anteilskaufvertrag sei damit als von Anfang an nichtig anzusehen. Hilfsweise, insbesondere für den Fall, dass das Land nicht über ein Anfechtungsrecht verfüge oder die erklärte Anfechtung aus sonstigen Gründen keine Rechtswirkung entfalten sollte, erklärt das Land den Rücktritt vom Anteilskaufvertrag. In jedem Fall behält es sich vor, andere oder weitere Rechte aus oder im Zusammenhang mit dem Anteilskaufvertrag auszuüben sowie jedwede ihm zustehenden Ansprüche aus oder im Zusammenhang mit dem Anteilskaufvertrag geltend zu machen.

117. Schriftliche Strafanzeige gegenüber der Generalstaatsanwaltschaft Koblenz am 11. Juli 2016

Das Innenministerium trägt vor, es bestehe der dringende Verdacht, dass zwei Bankbestätigungen gefälscht sein könnten, die im Zusammenhang mit dem Kaufvertrag zwischen Land und SYT vorgelegt worden waren. Hierzu legt es eine Kopie des Anteilskaufvertrags (ohne Anlagen) sowie der Bankbestätigungen vom 28. November 2015 und 23. Mai 2016 vor und bittet, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

118. Plenarsitzung am 14. Juli 2016

Der Innenminister erklärt, dass SYT mit Abgabe seines Angebots der Beratungsgesellschaft einen Businessplan vorgelegt habe. Dr. Chou habe diesen den zuständigen

Staatssekretären im Innenministerium und im FM im Rahmen eines Termins bei der Beratungsgesellschaft am 10. März 2016 vorgestellt. Die Plausibilität der Businesspläne sei geprüft worden. Die Beratungsgesellschaft, das Innenministerium und die EU-Kommission hätten die Pläne gehabt, um bewerten zu können, ob auf dieser Basis Beihilfen gewährt werden könnten. Allen seien die Angaben plausibel erschienen.

Vor Vertragsabschluss sei das Innenministerium über das Ergebnis der von der Beratungsgesellschaft am 30. Mai 2016 abgeschlossenen Überprüfung mündlich informiert worden. Die Prüfung, der Integritätscheck bezüglich SYT und der Gesellschafter sei positiv abgeschlossen worden. Vor Vertragsabschluss habe die Beratungsgesellschaft keine weiteren Handlungsempfehlungen ausgesprochen. Solche seien erstmals im schriftlichen Bericht enthalten gewesen, den diese am 17. Juni 2016 übersandt habe.

119. Treffen mit der EU-Kommission am 15. Juli 2016

Das Land erörtert mit der EU-Kommission den aktuellen Verfahrensstand. Es besteht Einigkeit, dass u. U. ein Zuschlag an einen 1 €-Bieter gegenüber (deutlich) Höherbietenden beihilferechtlich ebenso wenig ausscheide, wie den Faktor Zeit zu berücksichtigen – wenn und soweit transparent und nicht-diskriminierend. Selbst ein negativer Kaufpreis sei nicht ausgeschlossen, wenn das Land begründet nachweisen könne, dass dies wirtschaftlicher als gar kein Verkauf sei. Auch strengere Anforderungen, um Zahlungssicherheit zu gewährleisten, werden als unproblematisch erachtet. Weiterhin sei die Ausschreibung von einer Beihilfegewährung zu trennen; solange aber der Bezug zum Businessplan in der Ausschreibung für alle klar sei, dürfe auch dies zulässig sein.

120. Schreiben Beratungsgesellschaft an die Ministerpräsidentin und den Innenminister am 21. Juli 2016

In dem Schreiben legt die Beratungsgesellschaft u. a. dar, sie habe nach Bekanntgabe eines neuen Mehrheitsgesellschafters von SYT in einem gesonderten Gespräch dem zuständigen Staatssekretär im Innenministerium empfohlen, die Verhandlungen mit SYT zumindest bis auf Weiteres auszusetzen. Entgegen dieser ausdrücklichen Empfehlung habe der Staatssekretär entschieden, die Verhandlungen weiterzuführen. Begründet habe er diese Entscheidung mit fehlenden Handlungsalternativen und dem Hinweis auf den von der Ministerpräsidentin bereits zuvor zum Ausdruck gebrachten Zeitdruck. Infolge dieser Alternativlosigkeit habe es einen erheblichen Verkaufs- und Zeitdruck gegeben. Diese Tatsache und die zunehmend angespannte Liquiditätssituation der FFHG hätten dazu geführt, dass die Landesregierung zügig zu einem Abschluss habe kommen wollen und daher eigenständig extrem enge zeitliche Vorgaben gesetzt, wichtige Informationen nicht breit diskutiert und wichtige Empfehlungen und Warnhinweise ignoriert habe. Das Innenministerium habe den 31. Mai 2016 als Beurkundungstermin festgelegt, obwohl zu diesem Zeitpunkt noch eine Reihe von Dokumenten gefehlt hätten (u. a. Legal Opinion, Integrity-Bericht, Liquiditätsnachweis). Ebenfalls aufgrund dieser von der Landesregierung selbst gesetzten zeitlichen Restriktionen habe das Land aus eigenem Antrieb bewusst auf eine Bankbürgschaft zur Sicherung des Kaufpreises verzichtet. Eine Erweiterung des Auftrags zur Prüfung des Bieters über die vereinbarte Datenbankrecherche hinaus habe das Land zu keiner Zeit angeordnet oder auch nur mit der Beratungsgesellschaft erörtert.

121. Schreiben Staatsanwaltschaft Koblenz an das Innenministerium vom 21. Juli 2016

Die Staatsanwaltschaft teilt mit, dass auf der Grundlage der übermittelten Informationen und Unterlagen sowie der öffentlich bekannt gewordenen Umstände die abschließende Prüfung eines Anfangsverdachts nicht möglich sei. Sie stellt anheim, der Staatsanwaltschaft ergänzende Informationen und Unterlagen zukommen zu lassen.

122. Veröffentlichung der Ergänzung der (Änderungs-)Bekanntmachung im EU-Amtsblatt am 23. Juli 2016

Infolge des gescheiterten Verkaufs und der gemachten Erfahrungen veröffentlicht das Land „zusätzliche Informationen“ zu dem nichtabgeschlossenen Verfahren (2016/S 141-256123 in Ergänzung zu der Ausschreibung vom 31. März 2015). Interessenten werden aufgefordert, innerhalb von sieben Tagen nach Veröffentlichung ihr Interesse am Erwerb der Anteile bekannt zu geben.

Das Kriterium der Angebotsbewertung bleibt der Kaufpreis, allerdings nun mehr unter Berücksichtigung der „Transaktionssicherheit“. Dazu heißt es nun: *„In accordance with the Private Vendor Principle [...], Rhineland-Palatinate will act like a private seller of a shareholding. The criterion for the selection of the best bidder remains the purchase price **taking into account the need for transaction security**“*. (Hervorhebungen durch den Rechnungshof).

Ferner findet sich die Klarstellung, dass interessierte Bieter Businesspläne nur dann einzureichen hätten, wenn sie beabsichtigten, Betriebsbeihilfen in Anspruch nehmen zu wollen. Unter „Phase 1“ enthält der Text den Hinweis, dass sie – einschließlich ihrer Vertreter und Gesellschafter – Gegenstand eines „Know Your Counterparty-Check“ werden könnten. *„In clarification of the previous notices mentioned above, bidders will be obliged to submit business plans [...] **only if they intend to apply for operating aid** [...]“*. (Hervorhebung Rechnungshof).

In einer „Phase 2“ sollen Bieter bis 1. September 2016 verbindliche Angebote abgeben.

123. Schreiben Land an die Beratungsgesellschaft vom 25. Juli 2016

In seiner Antwort auf das Schreiben der Beratungsgesellschaft vom 21. Juli 2016 weist das Land darauf hin, die Gespräche mit SYT seien unter der Maßgabe fortgesetzt worden, dass die endgültige Gesellschafterstruktur geklärt werde. Voraussetzungen für einen Vertragsschluss seien ein erneuerter Handelsregisterauszug, eine neue Legal Opinion, eine neue IDD und ein Liquiditätsnachweis gewesen. Am Tag vor dem geplanten Beurkundungstermin vom 31. Mai 2016 hätten diese Voraussetzungen vorgelegen (zweiter Letter of Support Yangtze; Unterlagen zu den neuen Gesellschaftern, die die Beratungsgesellschaft überprüfen sollte; Bankbestätigung; telefonische Erklärung der Beratungsgesellschaft, dass ein Liquiditätsnachweis [Bankbestätigung] als ausreichend zu erachten sei; Legal Opinion vom 28. Mai 2016, positive IDD). Das Land habe die Recherchen zu den Bietern genau in dem Umfang beauftragt, wie die Beratungsgesellschaft dies seinerzeit empfohlen habe.

124. Antwortschreiben Beratungsgesellschaft an die Ministerpräsidentin und den Innenminister vom 26. Juli 2016

Die Beratungsgesellschaft erwidert auf das Schreiben des Landes vom Vortag, sie habe zu keinem Zeitpunkt einen Käufer vorgeschlagen oder gar ausgewählt. Keines der involvierten Ministerien habe bis Juni 2016 von den am 30. November 2015 eingegangenen Angebotsdokumenten Kenntnis genommen. Die Beratungsgesellschaft habe dem zuständigen Staatssekretär im Innenministerium empfohlen, zumindest die Verhandlungen bis auf Weiteres auszusetzen. Das Land habe – vor dem Hintergrund des selbst gesetzten Zeitdrucks – das Gesetzgebungsverfahren eingeleitet, obwohl der Kaufpreis für die Housing-Flächen entgegen der Fälligkeit nicht eingegangen sei und es nach der Ministerratsvorlage und der Treuhandvereinbarung gehalten gewesen wäre, den Eingang des Kaufpreises für die Anteile auf dem Notaranderkonto abzuwarten.

Der gesamte Schriftverkehr vom 21. bis 26. Juli 2016 wird am 1. September 2016 als Landtagsvorlage 17/251 den Mitgliedern des Landtags zugänglich gemacht.

125. Schreiben Auswärtiges Amt an das Innenministerium vom 29. Juli 2016, Eingang 3. August 2016

Als Ergebnis der erbetenen Prüfung der Bankauszüge der Bank of China vom 23. Mai 2016 und der China Construction Bank vom 28. November 2015 teilt das Auswärtige Amt mit, dass nach telefonischer Auskunft des Generalkonsulats Shanghai diese Fälschungen seien.

Geschäftsdaten der FFHG

1.1 Umsätze, Jahresfehlbeträge und Eigenkapital

Die Umsatzerlöse und Jahresfehlbeträge in den Jahren 2010 bis 2016 entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 1: Umsatzerlöse und Jahresfehlbeträge der FFHG in T€

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Umsatzerlöse	43.202	43.738	40.983	39.033	32.149	28.835	32.214
Veränderung ggü. 2010							-25 %
Jahresfehlbeträge	-10.856	-10.626	-5.678	-10.782	-45.206	-17.390	-14.094
Summe Jahresfehlbeträge							-114.632

Das Defizit 2014 fiel insbesondere wegen aufwandswirksamer Maßnahmen i. H. v. 31 Mio. €¹ außergewöhnlich hoch aus. Insgesamt entstanden Jahresfehlbeträge von rund 115 Mio. €.

Die Eigenkapitalausstattung der FFHG entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 3: Eigenkapital der FFHG in T€

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Eigenkapital	54.713	44.087	38.409	27.627	104.321	86.931	72.837

Infolge der Jahresfehlbeträge nahm das Eigenkapital in den letzten Jahren ab. In den Jahren 2011 bis 2013 lag es unter dem nominellen Stammkapital von 50 Mio. €.

¹ Im Wesentlichen Sonderabschreibungen auf das Anlagevermögen von 25,4 Mio. € sowie Zunahme der sonstigen Rückstellungen von 5,7 Mio. € (u. a. höhere Zuführung zur personalbezogenen Rückstellung sowie erstmalige Rückstellung für Schallschutzmaßnahmen).

1.2 Unterstützungen durch das Land

Das Land trug zur Finanzierung der Gesellschaft in den Jahren 2010 bis 2016 wie folgt bei²:

Tabelle 2: Leistungen des Landes an die FFHG in T€³

Jahr	2010	2011	2012	bis 31.10.2013	ab 01.11.2013	2014	2015	2016	Summe
Einzahlungen in die Kapitalrücklage						111.100	10.800		121.900
Übernahme Infrastruktur ⁴	7.354	1.077		7.558		18.240		-200	34.029
Personalkostenerstattung Flugleitung	81	75	95	84		85	87	86	593
Zuwendungen	6.705	5.295	12.600	5.000	3.000	2.229	2.544	2.693	40.066
Investitionskosten-zuschüsse							76	45	121
Sonstige Leistungen ⁵		583				1.299	6.999		8.881
Darlehen								1.300	1.300
Leistungen pro Jahr	14.140	7.030	12.695	12.642	3.000	132.953	20.506	3.924	206.890
Leistungen im Zeitraum	46.507			160.383					
Leistungen Vorjahre	129.252								129.252
<i>Vorweg gezahlte Darlehen³</i>	96.800								
<i>Summe Leistungen bis 31.10.2013³</i>	272.559								
Leistungen Land insgesamt									336.142

Das Land gewährte der FFHG im Wesentlichen Zuschüsse zu den Kosten für Sicherheitsaufgaben. Die Leistungen 2012 beinhalteten Nachbewilligungen für die Vorjahre. Seit der Übernahme der Fluggastkontrolle am Flughafen Frankfurt-Hahn durch den LBM im Jahr 2014 nahmen die Zuwendungen erheblich ab.

² Die Zahlen wurden im Wesentlichen aus Angaben in den Berichten der Abschlussprüfer der FFHG, Vermerken des FM sowie aus dem Beschluss zu TOP 9 Konzept der bilanziellen Neuordnung (Entschuldung) in der Sitzung des Aufsichtsrats der FFHG vom 12. Dezember 2014 entnommen und mit der FFHG abgeglichen.

³ Zur Vermeidung von Doppelerfassungen wurden in der Tabelle die vom Land als Gesellschafterdarlehen ausgezahlten Tranchen (bis 31. Oktober 2013: 15 Mio. €, danach 17,6 Mio. €), das Darlehen des Landes aus der Inanspruchnahme des Liquiditätspools von 45 Mio. € sowie das Darlehen der ISB (Stand 31. Oktober 2013: 36,8 Mio. €) nicht ausgewiesen. Die FFHG hat die Forderungen bis zum 31. Dezember 2014 mit den finanziellen Mitteln aus der Zuführung zur Kapitalrücklage vollständig zurückgeführt. Die bis zum 31. Oktober 2013 ausgezahlten Darlehensbeträge i. H. v. 96,8 Mio. € sind in dem vom Innenministerium genannten Aufwand von 272,5 Mio. € enthalten (Antwort vom 3. Dezember 2013 auf die Große Anfrage „Zukunft des Flughafens Frankfurt-Hahn“ [Drucksache 16/3032]).

⁴ Leistungen durch landeseigene Einrichtungen: Im Jahr 2010 Zahlungen von der Entwicklungsgesellschaft Hahn mbH im Rahmen des Optionsvertrags; 2013/2014: Zahlungen vom LBM für den Erwerb von Landstraßen und landseitigen Grundstücksflächen. Der Ende 2016 beschlossene Verkauf der Wärmeversorgungsnetze inklusive des Grundstücks Heizzentrale an den Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung Rheinland-Pfalz wurde 2016 nicht mehr umgesetzt.

⁵ Verlustausgleich 2009 für Fraport zuzüglich Zinsen von zusammen 7 Mio. €; Ausgleich einer Vorteilsgewährung (Betriebsprüfungsergebnis) von 1,9 Mio. €.

1.3 Entwicklung des gewerblichen Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt-Hahn

Der gewerbliche Luftverkehr am Flughafen Frankfurt-Hahn in den Jahren 2010 bis 2016 entwickelte sich im Vergleich zu den Verkehrszahlen aller inländischen Hauptverkehrsflughäfen⁶ wie folgt:

Tabelle 4: Passagiere an Bord im gewerblichen Luftverkehr (Einsteiger, Aussteiger und Transitverkehr) in 1.000⁷

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Flughafen Frankfurt-Hahn	3.464	2.888	2.789	2.668	2.446	2.664	2.609
Veränderung ggü. Vorjahr	-	-16,6 %	-3,4 %	-4,3 %	-8,3 %	+8,9 %	-2,1 %
Veränderung ggü. 2010	-25 %						
Hauptverkehrsflughäfen	191.495	200.701	203.022	204.023	209.716	217.447	224.886
Veränderung ggü. Vorjahr	-	+4,8 %	+1,2 %	+0,5 %	+2,8 %	+3,7 %	+3,4 %
Veränderung ggü. 2010	+17 %						

Während das Passagieraufkommen bundesweit im Vergleichszeitraum kontinuierlich anstieg, nahm es am Flughafen Frankfurt-Hahn um 25 % ab. Die Passagieraufkommen war in hohem Maße von dem Hauptkunden Ryanair abhängig. Nachdem dieser seine Verkehre in den Jahren 2011 und 2014 reduzierte, gingen die Passagierzahlen deutlich zurück.

Tabelle 5: Fracht und Post an Bord im gewerblichen Luftverkehr (Einladung, Ausladung und Transitverkehr) in Tonnen (t)⁷

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Flughafen Frankfurt-Hahn	225.889	284.819	207.490	150.968	132.665	79.565	71.895
Veränderung ggü. Vorjahr	-	+26,1 %	-27,2 %	-27,2 %	-12,1 %	-40,0 %	-9,6 %
Veränderung ggü. 2010	-68 %						
Hauptverkehrsflughäfen	4.204.491	4.568.331	4.442.842	4.430.887	4.515.940	4.521.274	4.675.350
Veränderung ggü. Vorjahr	-	+8,7 %	-2,7 %	-0,3 %	+1,9 %	+0,1 %	+3,4 %
Veränderung ggü. 2010	+11 %						

Während das Frachtaufkommen bundesweit im Vergleichszeitraum mit kleinen Schwankungen leicht anstieg, brach es am Flughafen Frankfurt-Hahn ab 2012 dauerhaft ein. Gegenüber 2010 war ein erheblicher Rückgang (68 %) zu verzeichnen. Ursächlich dafür war insbesondere der Abzug der Frachtfluggesellschaften Etihad Cargo (20.000 t/a), Air Cargo

⁶ Die Daten zum gewerblichen Luftverkehr werden auf den Hauptverkehrsflughäfen monatlich erhoben. Zu den Hauptverkehrsflughäfen gehören alle Flughäfen mit einem Aufkommen von mehr als 150.000 Fluggasteinheiten im Vorjahr. Eine Fluggasteinheit entspricht einem Passagier bzw. 100 kg Fracht oder Post. Derzeit (2015) melden 25 Flughäfen zur monatlichen Luftverkehrsstatistik. Zusammen hatten sie einen Anteil am Passagier-, Post- und Frachtaufkommen von mehr als 99 %. Erfasst werden Angaben zu allen Flügen (Starts und Landungen), die in Verbindung mit diesen 25 Flughäfen stehen (§ 12 Abs. 1 Verkehrsstatistikgesetz). Quelle: Publikation des Statistischen Bundesamtes „Luftverkehr auf Hauptverkehrsflughäfen“ (Fachserie 8 Reihe 6.1).

⁷ Die Daten wurden der Publikation des Statistischen Bundesamtes, a. a. O. entnommen. Bis 2012 ist diese Publikation unter dem Titel „Luftverkehr auf ausgewählten Flugplätzen“ erschienen.

Germany (45.000 t/a) und Qatar Airways (10.000 t/a) im Jahr 2013⁸. Ende 2014 stellte Air China Cargo den Frachtflugverkehr nach nur wenigen Monaten wieder ein. Hinzu kam der Weggang von Yangtze River Express Airlines Company, Ltd. (Yangtze) Anfang 2015 mit zuletzt 50.000 t/a. Dadurch verlor der Flughafen Frankfurt-Hahn allein mehr als ein Drittel des Gesamtaufkommens 2014 (Jahresumsatzverlust von ca. 3 Mio. €)⁹.

Die FFHG legte ihren Planungen bis zum Jahr 2024 folgende Verkehrszahlen zugrunde:

Tabelle 6: EU-10-Jahresplanung der FFHG⁹

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Passagiere in 1.000	2.410	2.601	2.652	2.752	2.852	2.952	3.152	3.252	3.302
Veränderung ggü. 2016									+37 %
Fracht und Post in t	200.234	234.667	260.000	280.000	290.000	300.000	310.000	320.000	325.000
Veränderung ggü. 2016									+62 %

Die Verkehrsentwicklung für die EU-10-Jahresplanung basierte auf der Prognose der Firma Intraplan Consult GmbH (Stand: Juli 2014)¹⁰. Ausgehend von den Verkehrszahlen 2013 wurden konstante Steigerungen der Passagier- und Frachtzahlen unterstellt. Der Weggang von Yangtze war in der Planung nicht berücksichtigt.

⁸ Studie der Desel Consulting im Auftrag der FFHG vom März 2016 „Unterstützung bei der Entwicklung einer Cargo-Strategie für den Flughafen Frankfurt Hahn“, Seite 61; Vermerk Innenministerium vom 17. März 2015 „Flughafen Frankfurt-Hahn, Wesentliche Kennzahlen“.

⁹ Tischvorlage „EU-10-Jahresplanung FFHG 2024“ zu TOP 6 der Sitzung des Aufsichtsrats der FFHG vom 12. Dezember 2014.

¹⁰ Schlussbericht „Aktualisierung der Luftverkehrsprognose für den Flughafen Frankfurt Hahn als Grundlage für die Festlegung von Lärmschutzbereichen nach dem Fluglärmschutzgesetz“.

1.4 Liquidität der FFHG bis Juni 2016

In ihrer dem Aufsichtsrat am 12. Dezember 2014 vorgelegten und von diesem verabschiedeten EU-10-Jahresplanung ging die FFHG von nachfolgender Cash-Flow-Planung aus:

Tabelle 7: Cash-Flow-Planung vom 12. Dezember 2014¹¹

Finanzmittelbestand (T€)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Anfang der Periode		7.238	10.850	3.081	-7.173	-7.112	-3.583	-597	615	2.826	6.494	10.532
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes		3.612	-7.769	-10.254	60	3.529	2.986	1.212	2.211	3.669	4.038	4.235
Ende der Periode	7.238	10.850	3.081	-7.173	-7.112	-3.583	-597	615	2.826	6.494	10.532	14.768

Danach wurde in den Jahren 2016 bis 2019 eine Liquiditätsunterdeckung erwartet. Die bilanzielle Neuordnung mit den dazugehörigen Maßnahmen war berücksichtigt.

Durch eine Verschlechterung der Ausgangslage für 2015/2016 ergaben sich in der Folge Anpassungen der Planung mit Auswirkungen auf die Liquidität der Gesellschaft. Insbesondere die Entwicklung im Frachtbereich wirkte sich auf die bisherige Liquiditätsplanung aus. Ein vom Land im September 2015 in Auftrag gegebenes Liquiditätsmonitoring durch die Beratungsgesellschaft ergab Abweichungen bezüglich des Liquiditätsbedarfs im Jahr 2016 (und in Folgejahren) gegenüber der bisherigen Planung. Daher sollten höhere und frühere Zuführungen erforderlich sein¹². Dem Aufsichtsrat wurde vom Land in seiner Sitzung am 16. Oktober 2015 von diesen ersten Indikationen berichtet. Die Geschäftsführung erließ daraufhin einen grundsätzlichen Investitions- und Ausgabenstopp¹³.

Die endgültigen Ergebnisse legte die Beratungsgesellschaft in einer Präsentation vom 19. November 2015 dar¹⁴. Szenariobezogen stellten die Berater einen ab Juni 2016 (Stress-Szenario) oder Juli 2016 (Management-Szenario) eintretenden Finanzierungsbedarf fest. Unter Berücksichtigung einer Arbeitsliquidität in Höhe von 4,0 Mio. € ermittelte die Beratungsgesellschaft bis 31. Dezember 2016 in der Spitze einen Liquiditätsbedarf in Höhe von rund 15,6 Mio. € oder rund 21,5 Mio. €.

¹¹ Angaben gerundet. Tabelle enthält Rundungsdifferenzen.

¹² E-Mail Innenministerium vom 15. Oktober 2015.

¹³ Niederschrift der Sitzung des Aufsichtsrats vom 16. Oktober 2015, TOP 4, Seite 3.

¹⁴ Präsentation „Unterstützung Liquiditätsmonitoring der FFHG“ vom 19. November 2015, Seiten 4 f.

Für das Management-Szenario 2016 sah das Ergebnis wie folgt aus:

Tabelle 8: Liquiditätsmonitoring der Beratungsgesellschaft für das Planjahr 2016¹¹

Planung des Zahlungsmittelbestandes für das Jahr 2016												
Management-Szenario												
in T€	Jan 2016	Feb 2016	Mrz 2016	April 2016	Mai 2016	Juni 2016	Juli 2016	Aug 2016	Sep 2016	Okt 2016	Nov 2016	Dez 2016
Einzahlungen operativ	1.881	1.199	2.095	1.814	2.335	2.317	2.157	2.483	2.278	2.176	4.548	2.097
Auszahlungen operativ	-3.730	-4.173	-3.870	-3.480	-3.504	-3.345	-3.393	-3.124	-2.971	-3.086	-3.534	-3.344
Cashflow operativ	-1.850	-2.974	-1.774	-1.666	-1.169	-1.028	-1.235	-641	-693	-910	1.014	-1.247
Netto-Investitionen	-301	-170	-970	-980	-1.061	-1.285	-1.314	-1.850	-2.073	-869	-643	-138
Kapitaldienst	-154	-99	-396	0	0	-2.427	0	0	-288	0	0	-1.128
Netto Cashflow	-2.304	-3.244	-3.140	-2.646	-2.230	-4.741	-2.550	-2.491	-3.054	-1.778	371	-2.513
Barmittel Beginn Periode	18.688	16.384	13.140	10.000	7.353	5.124	383	-2.167	-4.658	-7.712	-9.491	-9.119
Barmittel Ende Periode	16.384	13.140	10.000	7.353	5.124	383	-2.167	-4.658	-7.712	-9.491	-9.119	-11.632
Mindest-Arbeitsliquidität	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000

Die Beratungsgesellschaft konstatierte in ihrer Präsentation, dass der Tatbestand der drohenden Zahlungsunfähigkeit gegeben sei, soweit der Gesellschafter das finanzielle Gleichgewicht, z. B. durch notifizierte Betriebsbeihilfen oder Gesellschafterdarlehen, nicht wiederherstelle.

Die Liquiditätssituation der Gesellschaft und ihre Auswirkungen waren Gegenstand von Besprechungen zwischen der Beratungsgesellschaft und dem Land¹⁵. Da die Dauer des Ausschreibungsverfahrens für den Verkauf der Landesanteile nicht abgeschätzt werden konnte, sollte ein Weg vorbereitet werden, die Liquiditätssituation der FFHG erforderlichenfalls zu stabilisieren. Um die positive Fortführungsprognose im Sinne des § 19 Insolvenzordnung sicherzustellen und die Zahlungsfähigkeit zu sichern, hatte das Land seit Oktober 2015 u. a. die Möglichkeit der Gewährung eines Überbrückungsdarlehens zur „Durchfinanzierung“ der Gesellschaft bis 31. Dezember 2017 beraten¹⁶. Nach der von der FFHG fortgeführten Liquiditätsplanung wurde ein Finanzierungsbedarf bis Ende 2017 von rund 34 Mio. € beziffert¹⁷.

Der Ministerrat stimmte einem Gesellschafterdarlehensvertrag in Höhe von bis zu 34 Mio. € am 12. Januar 2016 zu, die Unterzeichnung erfolgte am 26. Januar 2016¹⁸. Das Darlehen sollte nicht unmittelbar, sondern nur bei Bedarf und in Tranchen zur Auszahlung kommen (sog. Abrufdarlehen). Bei der Gewährung ging man davon aus, dieses nicht vollständig in Anspruch nehmen zu müssen, da erwartet wurde, den Verkauf deutlich vor Ende 2017 abzuschließen¹⁹.

Nach dem Scheitern des Verkaufs an SYT beauftragte die Geschäftsführung der FFHG eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der Prüfung der von ihr aufgestellten Fortführungsprognose²⁰. Die Prüfung war erforderlich geworden, da in Ziffer 7 (c) des Gesellschafterdarlehensvertrags der Darlehensauszahlungsanspruch der FFHG an Auszahlungsbedingungen

¹⁵ So z. B. am 14. Oktober 2015 (E-Mail Beratungsgesellschaft vom 15. Oktober 2015); 26. Oktober 2015; 5. November 2015.

¹⁶ Niederschrift der Sitzung des Aufsichtsrats vom 4. Dezember 2015, TOP 4, Seiten 3 f. sowie E-Mail Beratungsgesellschaft vom 15. Januar 2016.

¹⁷ E-Mail vom 15. Januar 2016.

¹⁸ E-Mail Beratungsgesellschaft an den Aufsichtsratsvorsitzenden vom 15. Januar 2016.

¹⁹ Niederschrift der Sitzung des Aufsichtsrats vom 4. Dezember 2015, TOP 4, Seite 4.

²⁰ E-Mail FFHG vom 21. Juli 2016.

geknüpft war. So hat die Gesellschaft jeweils zu erklären, dass die gesetzlichen Insolvenzgründe nicht vorliegen. Ihre Prüfergebnisse stellten die Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in der Sitzung des Aufsichtsrats am 6. September 2016 und in der Sitzung des Innenausschusses am 28. September 2016 vor²¹. Auf der Grundlage der Liquiditätsplanung vom 11. August 2016, der Finanzierungszusage des Landes über das Gesellschafterdarlehen und dem laufenden Bieterverfahren sei von einer positiven Fortführungsprognose für den Zeitraum 2016 bis Januar 2018 mit überwiegender Wahrscheinlichkeit auszugehen²². Am 19. Dezember 2016 zahlte das Land der FFHG eine erste Darlehensrate von 1,3 Mio. € aus.

²¹ Teil I der Niederschrift über die Sitzung des Innenausschusses vom 28. September 2016, Seiten 7 ff.

²² Teil I der Niederschrift über die Sitzung des Innenausschusses vom 28. September 2016, Seiten 12 ff.



DER MINISTER

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3720
Mail: Poststelle@isim.rlp.de
www.isim.rlp.de

18. Mai 2016

Mein Aktenzeichen

Ihr Schreiben vom

Telefon / Fax
06131 16-3469
06131 16-17-3469

Bitte immer angeben!

Ministerratsvorlage

Verkauf des Geschäftsanteils des Landes Rheinland-Pfalz an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG)

A.

Beschlussvorschlag

1. Der Ministerrat nimmt den Bericht des Ministers des Innern und für Sport über den Stand des Ausschreibungsverfahrens des Landes Rheinland-Pfalz zum Verkauf des Geschäftsanteils an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG) zur Kenntnis.
2. Der Ministerrat beschließt den Verkauf und die Übertragung des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG an die Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. (Käufer). Der Minister des Innern und für Sport und die Staatssekretäre des Ministeriums des Innern und für Sport werden jeweils einzeln ermächtigt, den Anteilskaufvertrag auf Basis des Entwurfs abzuschließen sowie Zuwendungsgrundbescheide über die künftige Förderung der FFHG bis zum Jahr 2024 zu Betriebs-



kosten und Sicherheitskosten aus ihrer nicht wirtschaftlichen Tätigkeit zu erlassen und alle weiteren Schritte zu veranlassen. In diesem Zusammenhang stellt der Ministerrat das dringende Landesinteresse an der künftigen Förderung des Flughafens Frankfurt-Hahn auch nach Anteilsübergang in dem beschriebenen Umfang fest.

3. Der Minister des Innern und für Sport wird gebeten, den im Januar 2016 abgeschlossenen Gesellschafterdarlehensvertrag zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der FFHG im Zuge des Vollzugs der Anteilsübertragung zu beenden.
4. Der Minister des Innern und für Sport und die Ministerin der Finanzen werden gebeten, das Parlament und den Landesrechnungshof im erforderlichen Umfang zu beteiligen und die haushaltsrechtlichen Grundlagen zum Abschluss und Vollzug des Anteilskaufvertrages vorzubereiten. Die Einwilligung des Landtages in die Veräußerung des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG wird durch ein Landesgesetz erfolgen. Es ist beabsichtigt, den Gesetzentwurf der Landesregierung dem Landtag so rechtzeitig zuzuleiten, dass die Einbringung in 1. Lesung in der für den 22./ 23. Juni vorgesehenen Plenarsitzung erfolgen kann.
5. Der Minister des Innern und für Sport wird gebeten, sich auf Bundesebene für eine angemessene Verankerung des Flughafens Frankfurt-Hahn in einem Luftverkehrskonzept der Bundesregierung sowie für eine den Erfordernissen des Flughafens Frankfurt-Hahn entsprechende verbesserte Praxis bei der Gewährung von Verkehrsrechten einzusetzen.
6. Die Sanierungs- und Entwicklungsaufgaben auf den nicht flugbetriebsnotwendigen, landseitigen Grundstücken im Eigentum des Landes sind fortzuführen. Hierzu werden die Aufgaben, einschließlich derjenigen der EGH-



Entwicklungsgesellschaft mbH, in einer Hand beim Landesbetrieb Liegen-
schafts- und Baubetreuung (LBB) gebündelt.



B.

Kurzzusammenfassung der wesentlichen Inhalte

Die Entscheidungen der Europäischen Kommission vom 1. Oktober 2014 haben eine strategische Neuausrichtung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG) ermöglicht, die eine Befreiung von Investitionslasten aus der Vergangenheit durch entsprechende Kapitalmaßnahmen (Entschuldung) sowie eine Befreiung von Konversionslasten aus der ehemaligen militärischen Nutzung durch Übertragung nicht betriebsnotwendiger Grundstücke der Landseite auf den Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB) zum Gegenstand haben. Durch die Übernahme von Personal der FFHG durch den LBB sowie durch das Sanierungsprogramm der FFHG ist es darüber hinaus auf der Kostenseite zu erheblichen Entlastungen der FFHG gekommen.

Einer 2013 durchgeführten Markterkundung zufolge bildeten diese Maßnahmen die Voraussetzung für eine erfolgreiche Privatisierung der FFHG. Das entsprechende Verfahren zur Veräußerung des vom Land gehaltenen Geschäftsanteils an der FFHG wurde im März 2015 in Abstimmung mit der Europäischen Kommission eingeleitet. Im Rahmen eines mehrstufigen Bieterverfahrens wurden drei verhandlungsfähige Kaufangebote fristgerecht vorgelegt. Mit allen Bietern wurden Verhandlungen mit dem mit der Kommission abgestimmten Ziel aufgenommen, den Geschäftsanteil an den Bestbietenden zu veräußern. Die Veräußerung ist nur durch die umfangreichen Maßnahmen des Landes zur Neustrukturierung der FFHG und die Sanierungsmaßnahmen im Unternehmen möglich geworden.

Nach Auswertung der Angebote und Abstimmung mit der Europäischen Kommission soll der Geschäftsanteil des Landes an der FFHG nun an den sich auf Grund der vorgenommenen Auswertung Bestbietenden veräußert und der Anteilskaufvertrag beurkundet werden. Der Vollzug des Anteilskaufvertrags setzt, wie für entsprechende Verfahren üblich, neben der Zustimmung des Landtags noch den Eintritt verschiedener Vollzugsbedingungen voraus, wie u. a. die förmliche Notifizierung und Genehmigung der nach dem Geschäftsplan des Bestbietenden für die Rentabilität erforderlichen Maßnahmen.



derlichen Betriebsbeihilfen durch die Europäische Kommission. Bei dem Käufer handelt es sich um die Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd., eine nach dem Recht der Volksrepublik China errichtete Gesellschaft mit Sitz in Shanghai, Volksrepublik China.

Im Rahmen des Vollzugs des Anteilskaufvertrages wird der Anfang Januar 2016 zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der FFHG abgeschlossene Gesellschafterdarlehensvertrag, der vorsorglich die Liquidität der Gesellschaft insbesondere bis zum Abschluss des Privatisierungsprozesses sicher stellen sollte, beendet. Auszahlungen aus diesem Vertrag sind bislang nicht erfolgt, bis zum Vollzug des Anteilskaufvertrages aber noch möglich.

Die Landesregierung ist davon überzeugt, dass das Engagement eines privaten Investors in der FFHG großes Potenzial für die positive Weiterentwicklung des Flughafenstandorts bietet. Die Bedeutung des Flughafens für die Menschen in der Region und weit darüber hinaus ist unbestritten. Das vom Bestbietenden vorgelegte und eingehend erläuterte Geschäftskonzept lässt erwarten, dass das wirtschaftliche Potential des Flughafens bestmöglich ausgeschöpft wird. Die Landesregierung wird daher das ihrerseits Mögliche tun, den laufenden Privatisierungsprozess erfolgreich zu beenden und auch danach die weitere Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn bzw. des Standortes im Rahmen der Möglichkeiten der Luftverkehrsleitlinien der Europäischen Kommission und der haushaltsrechtlichen Vorgaben zu unterstützen.



C.

Inhaltliche Zusammenfassung

I. Ausgangslage

1. Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG) betreibt den Verkehrsflughafen Frankfurt-Hahn. Gesellschafter der FFHG sind das Land Rheinland-Pfalz mit 82,5 % und das Land Hessen mit 17,5 % der Geschäftsanteile. Die Fraport AG ist Anfang 2009 als Gesellschafter ausgeschieden. Der Flughafen Frankfurt-Hahn war ursprünglich NATO-Militärflugplatz der US-Luftwaffe (Hahn Air Base) und wurde im Rahmen des rheinland-pfälzischen Konversionsprogramms im Jahr 1993 für den zivilen Bereich geöffnet, um eine sinnvolle ökonomische Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu ermöglichen. Der Flughafen Frankfurt-Hahn liegt im Rhein-Hunsrück-Kreis, einer strukturschwachen und ländlichen Region, in deren Umfeld Regionen mit der besonderen Kennzeichnung als Fördergebiete im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe des Bundes und der Länder „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GWR-Gebiete) liegen.

Vom Flughafen Frankfurt-Hahn gehen erhebliche struktur- und arbeitsmarktpolitische Effekte aus. In einer Studie, die auf Daten des Jahres 2008 beruht, wird eine geschätzte jährliche Bruttowertschöpfung von 400 Mio. Euro und ein Steueraufkommen für Bund, Länder und Gemeinden von 93,5 Mio. Euro mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn in Verbindung gebracht. Die Beschäftigungseffekte werden dort insgesamt mit rund 11.000 Arbeitsplätzen angenommen. Hierin sind allein 3.000 Arbeitsplätze im Zusammenhang mit dem durch den Flughafen generierten Incoming-Tourismus enthalten. Wenn auch der Studie insbesondere ein anderes Passagieraufkommen als heute zugrunde liegt, erlaubt sie entsprechende Tendenzaussagen. Besondere Bedeutung haben die unmittelbaren Arbeitsmarkteffekte für die Region. Am Standort existieren nach einer Erhebung im Herbst 2014 immer noch rund 2.500 Arbeitsplätze. Von dem im Zusammenhang mit dem Flughafenprojekt betriebenen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur profitiert die gesamte Region entscheidend. Der Flughafen Frank-



furt-Hahn ist über die Autobahn-ähnlich ausgebaute Bundesstraße 50 intermodal angebunden. Mit dem Bau des Hochmoselübergangs erfolgt zudem ein Lückenschluss zur Bundesautobahn A1, was die Anbindung des Flughafens nochmals deutlich verbessert.

Das Passagieraufkommen der FFHG stieg bis 2007 zunächst auf über 4 Mio. Passagiere an und hat sich sodann in den letzten Geschäftsjahren deutlich schwächer entwickelt. Ursache hierfür war im Wesentlichen die internationale Finanz- und Wirtschaftskrise, welche viele Regionalflughäfen in Deutschland überdurchschnittlich belastet und die Einführung einer Luftverkehrsabgabe durch den Bund. Wichtigste Airline im Passagierbereich ist Ryanair, die im April 1999 mit ihrem seinerzeit neuen Geschäftsmodell die erste Flugverbindung am Flughafen Frankfurt-Hahn aufgenommen hat und heute für den ganz überwiegenden Teil der Flugbewegungen verantwortlich ist. In 2015 verzeichnete die FFHG mit rund 2,67 Mio. Passagieren gegenüber dem Vorjahr wieder einen Zuwachs von rund 9%. Dies liegt zum einen daran, dass die Fluggesellschaft WizzAir ihr Angebot ausweitet, aber auch daran, dass Ryanair die Auslastung der Flüge nochmals verbessern konnte. Ryanair bietet am Flughafen Frankfurt-Hahn im Sommerflugplan 2016 nur noch 40 statt bisher 44 Ziele an und hat eine von sechs stationierten Maschinen vom Flughafen Frankfurt-Hahn abgezogen. Auswirkungen auf die Passagierzahlen sind allerdings auch abhängig von der Anzahl der Verbindungen und der Auslastung der einzelnen Flüge, sodass genaue Prognosen über die Entwicklung von Passagierzahlen unsicher sind. Darüber hinaus hat sich die Geschäftsstrategie von Ryanair verändert; das Unternehmen zielt verstärkt auf das Segment der Geschäftskunden und spricht intensiv Kunden in Ballungsräumen an. Insbesondere bezogen auf die Flughäfen Köln/Bonn und Luxemburg befindet sich der Flughafen in einer problematischen Wettbewerbsposition. Ryanair hat kürzlich angekündigt, Flüge ab dem Sommerflugplan 2017 verstärkt auch von Luxemburg anzubieten, was negative Auswirkungen auf die Passagierentwicklung am Flughafen Frankfurt-Hahn haben wird. Die FFHG rechnet in 2016 ungeachtet dessen mit insgesamt rund 2,5 Mio. Passagieren. Damit bewegen sich die Erwartungen in der Größen-



ordnung der in den letzten Jahren realisierten Passagierzahlen. Im ersten Quartal des laufenden Jahres haben sich die erfreulichen Zuwachsraten im Passagierbereich fortgesetzt. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verzeichnete die FFHG mit ca. 523.500 Passagieren einen Zuwachs von über 12%.

Der Flughafen Frankfurt-Hahn verfügt über eine 3.800 m lange Start- und Landebahn und ist im Besitz einer uneingeschränkten 24/7-Betriebserlaubnis - wichtige Faktoren für einen Frachtstandort. Der Frachtbereich ist im Vergleich zu anderen Regionalflughäfen daher von großem Potential für die FFHG und deren weitere Entwicklung. Der Flughafen Frankfurt-Hahn zählt trotz erheblicher Rückschläge in den letzten Jahren zu den größten deutschen Frachtflughäfen hinter Frankfurt/Rhein-Main, Leipzig/Halle, Köln/Bonn und München. Das Luftfrachtaufkommen stieg von rund 26.000 to in 2001 auf rund 286.000 to in 2011. In den Geschäftsjahren danach hat sich dieser Trend jedoch nicht fortgesetzt. Im Jahr 2015 lag das Luftfrachtaufkommen am Flughafen Frankfurt-Hahn bei etwa 80.000 to. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus dem Verlust einiger Frachtfluggesellschaften in 2013. Ferner hat Air China-Cargo zum Jahresende 2014 den Frachtflugverkehr zum Flughafen Frankfurt-Hahn nur wenige Monate nach der Aufnahme wieder eingestellt. Yangtze River Express mit rund 50.000 to Luftfracht in 2014 hat zum Ende März 2015 den Flughafen Frankfurt-Hahn verlassen. Im Wesentlichen an diesem Umstand liegt es, dass die FFHG im ersten Quartal des laufenden Jahres mit ca. 17.000 to im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Rückgang bei der Luftfracht von etwa 34% verzeichnen musste. Trotz der Bemühungen bei der Akquise neuer Frachtairlines war es der FFHG auch vor dem Hintergrund der bevorstehenden Privatisierung sowie der damit verbundenen Unsicherheit über das künftige Unternehmenskonzept nicht möglich, diesem Trend entscheidend entgegenzutreten.

Die FFHG wird das Geschäftsjahr 2015 vorbehaltlich der Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses trotz der vorgenommenen Entschuldung und Kostenentlastungen voraussichtlich mit einem Verlust von knapp 18 Mio. Euro abschließen. Seit



Aufnahme des privaten Luftverkehrs waren die Jahresergebnisse, in der Vergangenheit insbesondere auch bedingt durch die hohen Abschreibungs- und Finanzierungslasten, deutlich negativ.

Auf Basis der Entscheidungen der Europäischen Kommission vom 1. Oktober 2014 über die beiden seit vielen Jahren laufenden Beihilfeverfahren und über die Entschuldung der FFHG sowie auf Basis der Entscheidungen des Ministerrates vom 2. und 12. Dezember 2014 wurde der Weg zur Neuausrichtung des Flughafens Frankfurt-Hahn frei. Ermöglicht wurde damit Ende 2014/ Anfang 2015 die Entschuldung durch Kapitalzuführungen in Höhe von insgesamt 121,9 Mio. Euro und dadurch die Befreiung von entsprechenden Finanzierungslasten aus Infrastrukturinvestitionen in der Vergangenheit. Die FFHG wurde damit den zahlreichen anderen Regionalflughäfen gleichgestellt, die ihre Investitionskosten der Vergangenheit mit verlorenen Zuschüssen finanzieren konnten. Folgerichtig war die FFHG nunmehr in der Lage, die wesentlichen Darlehen, insbesondere alle Ende 2014 fälligen Darlehen zu tilgen, inklusive der Darlehen gegenüber dem Land, wie Gesellschafterdarlehen und Liquipool, sowie der Darlehen gegenüber der ISB. Zum 31. März 2016 betrug der Darlehensstand der FFHG noch rund 5,4 Mio. Euro, wovon rund 4 Mio. Euro auf die ISB entfielen.

Zudem erfolgte die Übertragung landseitiger, aus Sicht der FFHG nicht betriebsnotwendiger Flächen von der FFHG auf das Land auf Basis eines Wertgutachtens zum Verkehrswert. Die übertragenen Flächen liegen seit 1. Januar 2015 im wirtschaftlichen Eigentum des Landesbetriebs Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), der die Sanierungs- und Entwicklungsaufgaben für die erworbenen Flächen wahrnimmt. Die FFHG wurde dadurch von entsprechenden Konversionslasten bzw. Altlastenrisiken befreit.

Die mit der Neuausrichtung der FFHG angestrebten Ergebnisverbesserungen resultieren im Wesentlichen aus den Auswirkungen der bilanziellen Neuordnung; die Ertragssteigerungs- und Kostensenkungsmaßnahmen der FFHG haben ebenso wie leichte Verbesserungen beim Passagierverkehr dazu beigetragen, dass die FFHG derzeit



noch über ausreichende Liquidität zur Erfüllung ihrer Aufgaben verfügt. Dennoch wirken die Effekte aus der Verkehrsentwicklung vor allem im Frachtbereich seit 2015 gegenläufig und führen zu insgesamt niedrigeren als den prognostizierten Einnahmen. Damit haben sich die in den bisherigen Ministerratsvorlagen dargestellten Risiken, die sich insbesondere aus dem volatilen Marktumfeld ergeben, teilweise realisiert.

Aus heutiger Sicht erscheint daher ein ausgeglichenes Jahresergebnis der FFHG innerhalb des von der Europäischen Kommission vorgegebenen Zeitraums bis 2024 ohne Privatisierung und den damit verbundenen, durch finanzielles Engagement der Investoren unterlegten neuen Geschäftsideen nicht erreichbar. Nur durch eine deutliche Steigerung der Verkehrszahlen und Umsätze wird der Flughafen eine wirtschaftliche Zukunft haben.

Die 2014 erlassenen Luftverkehrsleitlinien der Europäischen Kommission haben die beihilferechtlich zulässigen Finanzierungsmöglichkeiten des Landes reduziert. Investitionsbeihilfen sind zulässig für alle luftverkehrsbezogenen Investitionen vor allem in Flughafeninfrastruktur. Die neuen Luftverkehrsleitlinien beschränken die Möglichkeiten solcher Investitionsbeihilfen zukünftig je nach Größe des Flughafens auf 25 bis 75 % der beihilfefähigen Kosten. Das bedeutet für den Flughafen Frankfurt-Hahn, ausgehend von einem prognostizierten maximalen Passagiervolumen von 3 Mio. Passagieren pro Jahr, dass maximal 50 % dieser Kosten bezuschusst werden dürften. Für Betriebsbeihilfen enthalten die neuen Luftverkehrsleitlinien Fördermöglichkeiten für einen Übergangszeitraum von zehn Jahren bis 2024 unter bestimmten Voraussetzungen maximal in Höhe von 50 % des anfänglichen Defizits. Betriebsbeihilfen können allerdings nur dann zugelassen werden, wenn ein plausibler, der Kommission im Rahmen der Notifizierung vorzulegender Business Plan am Ende des Übergangszeitraums 2024 ein ausgeglichenes Betriebsergebnis ausweist.

Mit dem Verkauf an einen privaten Investor sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass infolge seiner Marktkenntnisse und Geschäftsmodelle vorhan-



dene Kapazitäten am Flughafen Frankfurt-Hahn besser genutzt werden können. Das transparente, offene und diskriminierungsfreie Auswahlverfahren soll ermöglichen, die für den Flughafen geeigneten vielgestaltigen unternehmerischen Möglichkeiten und damit das Marktpotential des Flughafens Frankfurt-Hahn zu erschließen. So können auch Vernetzungen in der Branche Vorteile insbesondere bei der Verkehrsentwicklung mit sich bringen. Bei einer Weiterführung des Flughafenbetriebs in öffentlicher Eigenregie ist nicht zu erwarten, dass dieses Marktpotential gehoben werden kann. Vielmehr musste das Land mit der im Verkaufsprozess zu beendenden Zwischenfinanzierung das Risiko der Schließung des Flughafens und der Abwicklung der FFHG verhindern. Dem stehen das erhebliche finanzielle Engagement und Potential sowie die neuen Geschäftsideen des Bieters gegenüber. Für das Land liegt bei nach den jeweiligen Geschäftsplänen der FFHG einerseits und des Bieters andererseits erforderlichen öffentlichen Betriebsbeihilfen in ähnlicher Höhe schon auf Grund des vom Bieter zu erzielenden Kaufpreises in der Veräußerung ein eindeutiger wirtschaftlicher Vorteil. Ohne einen erfolgreichen Veräußerungsprozess besteht die kurzfristige Gefahr einer Realisierung der Risiken mit den damit verbundenen Kosten. Überdies kämen dann die strukturpolitischen Erwägungen und Ziele nicht mehr zum Tragen.

Insgesamt kommt ein Weiterbetrieb in öffentlicher Trägerschaft schon aus Gründen des in § 65 Abs. 1 LHO verankerten Subsidiaritätsprinzips nicht mehr in Betracht, wenn eine Weiterführung des Flughafenbetriebs in privater Trägerschaft gewährleistet ist.

2. Allgemeine Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung

Die bisherigen Geschäftsbedingungen des Flughafens Frankfurt-Hahn sind geprägt von ständigen Veränderungen des Luftverkehrsmarktes und insbesondere von der starken Konjunkturabhängigkeit des Luftverkehrs. Das Geschäftsmodell eines maßgeblich auf Low Cost Carrier und Vollfrachter abstellenden Regionalflughafens ist äußerst volatil. Die Entwicklung hat gezeigt, dass vor allem Änderungen der rechtlichen und tatsächlichen Rahmenbedingungen, eine hohe Wechselbereitschaft der Flugge-



sellschaften und sonstigen Kunden sowie ungünstige Witterungsverhältnisse zu erheblichen Schwankungen im Betrieb der FFHG; insbesondere bei der Verkehrsentwicklung und den sich daraus ergebenden betriebswirtschaftlichen Folgen, führen. Es ist zu erwarten, dass sich dieses Wettbewerbsumfeld durch veränderte Strategien der Marktteilnehmer, Erweiterungen der Abfertigungskapazitäten an Wettbewerbsflughäfen und anhaltendem Kostendruck weiter verschärfen wird. Maßgeblich vor diesem Hintergrund konnten in der Vergangenheit signifikante Preissteigerungen marktbedingt nicht durchgesetzt werden. Eine verlässliche Aussage über die zukünftigen Marktbedingungen und die damit verbundene Attraktivität des Standortes lässt sich daher kaum treffen. Vor diesem Hintergrund liegt ein wichtiger Vorteil des Auswahlverfahrens darin, dass es auch andere, von der Low Cost Carrier-Orientierung abweichende Geschäftsmodelle generiert hat. Ob und wie sich die Erwartungen an solche Geschäftsmodelle realisieren werden, wird der Markt zeigen.

Welche Auswirkungen die erhobenen Klagen der in den Beihilfeverfahren als maßgebliche Beschwerdeführerin aufgetretenen Deutschen Lufthansa AG gegen die beiden Entscheidungen der Europäischen Kommission vom 1. Oktober 2014 haben werden, lässt sich ebenfalls noch nicht genau abschätzen. In jedem Fall verzögern die Klagen die Bestandskraft der Kommissionsentscheidungen, sodass negative Folgen für die weitere Entwicklung des Standorts nicht völlig ausgeschlossen sind. Der Flughafen Hahn teilt dieses Risiko allerdings grundsätzlich mit allen anderen Regionalflughäfen, deren Finanzierung durch Entscheidungen der Kommission erlaubt worden ist.

Die Stärkung des Flughafenstandorts wird neben der Entwicklung der landseitigen, nicht flugbetriebsnotwendigen, Flächen am Standort und den vorgesehenen mit den Luftverkehrsleitlinien der Europäischen Kommission in Einklang stehenden finanziellen Leistungen an den Flughafen weitere flankierende Maßnahmen des Landes erforderlich sein. Von Bedeutung ist eine angemessene Berücksichtigung des Flughafens Frankfurt-Hahn in einem Flughafenkonzept der Bundesregierung, das derzeit vorbereitet wird. Der Flughafen ist als Ergänzungs- und Ausweichflughafen besonders ge-



eignet. Von Bedeutung ist auch eine Verbesserung der Verkehrsrechte für Fluggesellschaften. Vornehmlich die Genehmigung von Charterflügen durch das Luftfahrtbundesamt erfolgt im Vergleich zu Nachbarstaaten sehr restriktiv und zu langsam. Folge ist die Abwanderung von Luftverkehr ins grenznahe Ausland. Ziel ist eine bessere Ausnutzung vorhandener Zulassungsmöglichkeiten insbesondere von Charterflügen.

II. Verkaufsprozess

1. Verlauf des Ausschreibungsverfahrens

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung am 24. März 2015 den Beginn des Ausschreibungsverfahrens zum Verkauf des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG beschlossen. In der Sitzung am 12. Januar 2016 wurde der Ministerrat darüber unterrichtet, dass nach Abschluss der zweiten Angebotsphase drei verhandlungsfähige Angebote fristgerecht eingereicht wurden. Der Ministerrat hat das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur gebeten, mit den Bietern zügig Vertragsverhandlungen aufzunehmen und den ausgehandelten Kaufvertrag des Bestbieters dem Ministerrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Die daraufhin aufgenommenen Verhandlungen mit allen Bietern sind nun abgeschlossen.

Grundlage der Ausschreibung bilden die Entscheidungen der Europäischen Kommission vom 1. Oktober 2014 sowie die infolge dessen durch den Ministerrat am 2. und 16. Dezember 2014 beschlossene strategische Neuausrichtung der FFHG. Um die Chancen einer Privatisierung einschätzen zu können, wurde zuvor Anfang 2013 ein Markterkundungsverfahren abgeschlossen. Das Markterkundungsverfahren unterstrich die Bedeutung des Flughafens Frankfurt-Hahn, sah jedoch die damals noch laufenden Beihilfeverfahren der Europäischen Kommission sowie die damals noch bestehenden hohen Infrastruktur- und Konversionslasten als Hürde für ein privates Engagement an. Diese Hürden wurden mit den umgesetzten Maßnahmen der Neuausrichtung beseitigt. Nur durch die vom Land initiierte bilanzielle Neuordnung der FFHG, die Veräußerung der landseitigen Immobilien an das Land und die Sanierungsmaß-



nahmen der FFHG ist es nun möglich geworden, den Geschäftsanteil am Markt zu platzieren.

Auf Vorschlag der Beratungsgesellschaft wurde ein mehrstufiges Bieterverfahren auf der Grundlage verfahrensleitender Prozessbriefe durchgeführt. Die mit der Europäischen Kommission abgestimmten Prozessbriefe beinhalten die wesentlichen Verfahrensschritte und inhaltlichen Anforderungen an die Angebotsabgabe. Sie wurden allen Bietern zur Verfügung gestellt.

Erster Schritt war die Bekanntmachung Ende März 2015 unter anderem im EU-Amtsblatt. In der „Ersten Angebotsphase“ konnten die Interessenten ein erstes Unternehmens- und Finanzierungskonzept vorlegen. Ein von [redacted] erstelltes Informationsmemorandum ermöglichte den Interessenten eine erste Bewertung des Unternehmens. Diese Phase wurde im Juli 2015 wie geplant beendet: Acht Interessenbekundungen gingen ein. Zwei Angebote wurden nicht weiter verfolgt, da diese potentiell negative Kaufpreise vorsahen. Die Europäische Kommission hatte bereits im Vorfeld signalisiert, dass negative Kaufpreise beihilferechtlichen Bedenken unterlägen.

Bis zum 30. November 2015 lief die „Zweite Angebotsphase“, in der den Bietern eine umfassende Einsichtnahme in die rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Gesellschaftsverhältnisse der FFHG (sog. Due Diligence) ermöglicht wurde. In dieser zweiten Prozessphase hatten die Bieter unter anderem Zugang zu einem elektronischen Datenraum mit umfassenden Unternehmensinformationen. Darüber hinaus lag allen interessierten Parteien der Entwurf des Anteilskaufvertrages zwecks Kommentierung im Zuge der Angebotslegung vor. Die ursprünglich bis Mitte November vorgesehene Frist für die Abgabe von Angeboten wurde, ausgelöst durch einen Bieter, auf Vorschlag von [redacted] für alle Bieter auf den 30. November 2015 entsprechend verlängert. Als Ergebnis der Zweiten Angebotsphase waren drei verhandlungsfähige Angebote fristgerecht eingegangen.



Die durch [redacted] vorgenommene erste Angebotsauswertung ergab folgendes Bild:

Alle drei abgegebenen Angebote entsprachen den in den Prozessbriefen beschriebenen Angebotsvoraussetzungen. Die Angebote beruhten insgesamt auf nachvollziehbaren Unternehmenskonzepten. Alle Angebote sehen die Fortführung des Flughafenbetriebs der Gesellschaft sowohl im Fracht- als auch im Passagerebereich sowie deren Weiterentwicklung vor. Neben dem Kerngeschäft adressierten die Angebote auch die Erschließung neuer, vornehmlich flugaffiner Geschäftsfelder, wie beispielsweise die Etablierung einer Pilotenschule oder weiterer Wartungskapazitäten. Alle Angebote weisen signifikante Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens aus. Die Angebote bewegten sich im Rahmen der Luftverkehrsleitlinien der Europäischen Kommission und berücksichtigen die Inanspruchnahme entsprechender Betriebs- und Investitionsbeihilfen sowie die Erstattung von Sicherheitskosten für nicht-wirtschaftliche Tätigkeiten. Dabei wird der im Haushaltsplan 2016 vorgesehene Rahmen eingehalten. In den Prozessbriefen hatte das Land in Aussicht gestellt, entsprechende Beihilfen ebenso wie eine Erstattung von Sicherheitskosten zu gewähren. Alle Angebote sehen darüber hinaus positive Kaufpreise vor.

Die relevanten Verfahrensschritte erfolgten in enger Abstimmung mit der Europäischen Kommission. Das Ausschreibungsverfahren wurde von [redacted] als offenes, transparentes und diskriminierungsfreies Verfahren ausgestaltet.

2. Auswahlentscheidung

Wie in der Sitzung des Ministerrats am 12. Januar 2016 berichtet, schlug [redacted] vor, mit allen drei Bietern Vertragsverhandlungen aufzunehmen, um möglichst lange eine hohe Wettbewerbsintensität zu gewährleisten. Mit allen verbliebenen Bietern wurden Mitte Januar 2016 entsprechende Verhandlungen aufgenommen. Die Verhandlungen sind soweit abgeschlossen, dass ein endverhandeltes Angebot mit dem Bieter vorliegt, der nach Auswertung durch [redacted] auch das insgesamt wirtschaftlichste Angebot für den Erwerb der Anteile an der FFHG bietet. Als Auswahlkriterium stand dabei



entsprechend der Vorgaben der Europäischen Kommission der gebotene Kaufpreis im Vordergrund. Über dieses Auswahlprinzip wurde in der Sitzung des Ministerrats am 11. Mai 2015 bereits berichtet.

2.1 Vorlage der Kaufangebote

Die nach der zweiten Angebotsphase abgegebenen Kaufpreisangebote der drei Bieter haben sich zusammenfassend wie folgt dargestellt:

Bieter	Details des Angebots
Shanghai Yiqian Trading Co. Ltd.	Kaufpreis: Euro 14,85 Mio. Operative Beihilfen: Euro 25,3 Mio. Investitionsbeihilfen: ca. Euro 22 Mio. Konzept: <ul style="list-style-type: none">▪ Etablierung FFHG als europäisches Drehkreuz für chinesische / asiatische Flugverkehrsunternehmen▪ Ausbau des Passage- und Frachtgeschäfts▪ Strategische Partner: Yangtze River Express, HNA Gruppe
Henan American Machinery, Inc	Kaufpreis: Euro 8,25 Mio. Operative Beihilfen: ca. Euro 25,1 Mio. Investitionsbeihilfen: ca. Euro 22 Mio. Konzept: <ul style="list-style-type: none">▪ Fortbestand FFHG in seinen bestehenden Geschäftsfeldern Passage und Fracht▪ Erschließung neuer Märkte insbesondere im asiatischen Raum▪ Strategische Partner: Hainan Airlines, China Southern Airline (beide noch zu bestätigen)
ADC GmbH	Kaufpreis: Euro 1,00. Operative Beihilfen: ca. Euro 25,3 Mio. Investitionsbeihilfen: ca. Euro 22 Mio. Konzept: <ul style="list-style-type: none">▪ Ausbau der Geschäftszweige Passage und Fracht▪ Überholung der Fee-Struktur für Luftverkehrsunternehmen am Flughafen▪ Strategische Partner: China Southern Airline (noch zu bestätigen)

Alle drei Angebote sahen zusätzlich eine Vergütung der zum Zeitpunkt der Veräußerung in der FFHG noch vorhandenen Liquidität vor. Sie erfüllen zudem formal die Regularien der Europäischen Kommission eines positiven Kaufpreises und der Ober-



grenze der Betriebsbeihilfen sowie die weiteren in den Prozessbriefen beschriebenen Angebotsvoraussetzungen. Alle Bieter wurden daher zu den finalen Verhandlungsrunden eingeladen. Allen Interessenten, die sich außerhalb der jeweiligen Verfahrensabschnitte gemeldet haben, wurde ebenfalls Gelegenheit gegeben, Angebote abzugeben. Konkrete Angebote gingen auf diesem Weg nicht ein.

2.2 Auswahl des Käufers

Die finale Verhandlungsrunde umfasste dabei nicht nur die Verhandlungen des Kaufvertrages auf Basis der eingereichten Kommentierungen seitens der Bieter, sondern auch die Konkretisierung des Business Plans, welcher als Grundlage für die Genehmigungen der Betriebsbeihilfen durch die Europäische Kommission dient. Der Status des Verhandlungsprozesses ist dabei zwischen den Bietern unterschiedlich vorangeschritten, was insbesondere an der Qualität der von den Bietern zur Verfügung gestellten Dokumente lag:

Die Shanghai Yiqian Trading Co. Ltd. reichte einen von einer externen Anwaltskanzlei umfangreich kommentierten Kaufvertragsentwurf ein, der zügig die Aufnahme von Kaufvertragsverhandlungen ermöglichte. Auch wurde durch einen weiteren externen Berater des Bieters ein umfangreiches Business Konzept erstellt, das insbesondere weitreichende Details zur zukünftigen strategischen Ausrichtung des Flughafens und zur Berechnung der benötigten Beihilfen enthält. Die Henan American Machinery, Inc. hat zwar einen grob kommentierten Kaufvertragsentwurf geliefert, es gab allerdings Verzögerungen bei der Mandatierung einer deutschen Anwaltskanzlei, sodass der Verhandlungsprozess bisher nicht formal aufgenommen werden konnte. Ein zufriedenstellendes Business Konzept wurde hingegen eingereicht. Die ADC GmbH hat ebenfalls nur einen grob kommentierten Kaufvertragsentwurf zur Verfügung gestellt. Ebenso fehlte ein zufriedenstellendes Business Konzept (die Berechnung der diversen Beihilfen war nicht vollständig nachvollziehbar). Dieser Bieter wartete noch auf die finalen Bestätigungen strategischer Partner. Erst mit deren Zusage plante der Inves-



tor, das Business Konzept zu vervollständigen und eine Anwaltskanzlei für den Verhandlungsprozess zu mandatieren.

Aus diesem Grund konnten die Kaufvertragsverhandlungen allein mit der Shanghai Yiqian Trading Co. Ltd. so vorangetrieben werden, dass ein beurkundungsfähiger Kaufvertrag vorliegt. Gleichzeitig hat die Shanghai Yiqian Trading Co. Ltd. das wirtschaftlichste und finanziell attraktivste Angebot mit dem höchsten Kaufpreis der verbliebenen Bieter unterbreitet. Damit erfüllt dieses Angebot auch die Vorgabe der Europäischen Kommission, an den Bieter mit dem höchsten Kaufpreis zu veräußern. Somit kann festgestellt werden, dass der Bieter Shanghai Yiqian Trading Co. Ltd. nach Durchführung eines rechtskonformen, internationalen Bieterverfahrens durch das beste Angebot vorgelegt hat.

3. Inhalt des Anteilskaufvertrages

Mit dem Käufer konnte ein beurkundungsreifer Anteilskaufvertrag zum Verkauf des Geschäftsanteils des Landes Rheinland-Pfalz an der FFHG verhandelt werden. Bezüglich des genauen Inhalts dieses Anteilskaufvertrages wird auf den als Anlage beigefügten Entwurf verwiesen. Neben den in Unternehmenskaufverträgen üblicherweise zu verhandelnden Regelungen enthält der Vertrag einige Bestimmungen, die speziell für die Privatisierung des Flughafens Frankfurt-Hahn ausgehandelt wurden. Diese lassen sich vereinfachend wie folgt zusammenfassen:

3.1 Vertragsschluss, Kaufpreisanpassung und Vollzug

Der Vertragsschluss erfolgt erst nach Beschlussfassung durch den Ministerrat im Wege der notariellen Beurkundung der entsprechenden Erklärungen beider Parteien. Die Wirksamkeit des Vertrages ist aufschiebend bedingt durch die Beteiligung des Landtags (Vollzugsbedingung).

Der vom Käufer für den Geschäftsanteil zu zahlende Kaufpreis beträgt vorbehaltlich der finalen Verhandlungsrunde 14,0 Mio. Euro. Die Anpassung von den ursprünglich



angebotenen 14,85 Mio. Euro erfolgte im Zuge der Kaufvertragsverhandlungen und reflektiert die Übernahme zusätzlicher wirtschaftlicher Risiken durch den Bieter (siehe hierzu auch 3.6). Der Kaufpreis ist ferner wie folgt anzupassen: Dieser Basiskaufpreis vermindert sich um den Betrag, um den die von der Europäischen Kommission genehmigten Betriebsbeihilfen bis zum 4. April 2024 den Betrag von 25.300.000 Euro unterschreiten, maximal jedoch um 5,0 Mio. Euro. Ergibt sich aus dem Minderbetrag der von der Kommission genehmigten Beihilfen eine Reduktion des Kaufpreises von mehr als 5,0 Mio. Euro, kann der Käufer vom Vollzug des Kaufvertrages absehen. Diese Begrenzung der möglichen Kaufpreisreduktion entspricht den Vorgaben der Europäischen Kommission. Außerdem würde sich der Basiskaufpreis um eine etwa bis zum Vollzugstag ausgereichte Darlehensvaluta aus dem Gesellschafterdarlehensvertrag verringern, weil die Gesellschaft diese aus den genehmigten Betriebsbeihilfen zurückführen müsste, sodass sich auch hierdurch ihr Anspruch auf künftige Beihilfen verringerte. Nach Angaben der FFHG ist nach deren Liquiditätsplanung davon auszugehen, dass Auszahlungen aus dem Darlehensvertrag ab Juni/ Juli 2016 erforderlich werden.

Der Kaufpreis ist vor Unterzeichnung des Anteilskaufvertrages vom Käufer auf ein Konto einer Großbank in China oder Hongkong zu hinterlegen. Vor der geplanten Landtagsbefassung ist der Kaufpreis auf ein Anderkonto in Deutschland zu transferieren. Zum Vollzug des Anteilskaufvertrages ist er dann an das Land zu zahlen. Damit erreicht das Land möglichst weitgehende Sicherheit der Kaufpreiszahlung vor der Beschlussfassung des Landtages.

Die sodann noch ausstehenden Vollzugsbedingungen umfassen insbesondere die Genehmigung von Betriebsbeihilfen für die FFHG durch die Europäische Kommission und den Erlass eines korrespondierenden Zuwendungsgrundbescheids durch das Land Rheinland-Pfalz sowie den Erlass eines weiteren Zuwendungsgrundbescheids zugunsten der FFHG über die Erstattung von Sicherheitskosten aus nicht-wirtschaftlicher Tätigkeit.



3.2 Garantien zugunsten des Käufers

Der Anteilskaufvertrag enthält verschiedene, der Höhe nach begrenzte und für vergleichbare Transaktionen übliche Garantien zugunsten des Käufers. Solche Verkäufergarantien enthält der Anteilskaufvertrag u.a. hinsichtlich der gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse der FFHG, der Ordnungsmäßigkeit der Jahresabschlüsse, des unbelasteten Eigentums der FFHG an verschiedenen Grundstücken bzw. der Ordnungsmäßigkeit der Angaben zu etwaigen Belastungen der Grundstücke sowie zur Gültigkeit wichtiger Verträge. Die Haftung des Landes ist in diesem Zusammenhang auf insgesamt 5 Mio. Euro begrenzt und würde nach den vertraglichen Regelungen den Kaufpreis entsprechend vermindern.

Eine im Ausgangspunkt betragsmäßig unbegrenzte Garantie zugunsten des Käufers enthält der Anteilskaufvertrag in Ziffer 4.4 dafür, dass zwischen dem 1. Januar 2016 und dem Vollzugstag kein unerlaubter Wertabfluss erfolgt. Eine solche Regelung ist in Anteilskaufverträgen regelmäßig anzutreffen, wenn, wie hier, keine Abrechnung des Kaufpreises auf Basis eines zum Vollzugstag aufgestellten Stichtagsabschlusses erfolgt. Sie findet ihre Rechtfertigung darin, dass der Käufer den Geschäftsanteil wirtschaftlich „rückwirkend“ mit Wirkung zum 1. Januar 2016 erwirbt. Dies bedeutet, dass ab dem vorgezogenen Stichtag allein der Käufer die Chancen und Risiken der Geschäftsentwicklung bis zum Vollzugstag trägt. Weil er vor dem Vollzugstag aber noch keine gesellschaftsrechtlich vermittelte Kontrolle über die Geschicke der Gesellschaft ausüben kann, ist es üblich, ihn durch vertragliche Regelungen gegen unerlaubte Mittelabflüsse zu schützen. Dem Grunde nach ist die Haftung des Landes jedoch dadurch begrenzt, dass auf der Grundlage der entsprechenden Angaben der FFHG kaufvertraglich vereinbart wird, welche Wertabflüsse im genannten Zeitraum erlaubt sind und die FFHG zugleich gegenüber dem Land erklärt, dass andere Wertabflüsse im maßgeblichen Zeitraum nicht erfolgt sind.



Darüber hinaus enthält der Anteilskaufvertrag zwei der Höhe nach im Ausgangspunkt ebenfalls zunächst unbegrenzte Freistellungsregelungen zugunsten des Käufers, d. h. der Verkäufer stellt den Käufer von diesem ggf. entstehenden (Zahlungs-) Verpflichtungen frei:

- Zum einen ist der Verkäufer verpflichtet, den Käufer von einem diesem dadurch entstehenden Schaden frei zu stellen, dass sich das Land Hessen auf ein etwaiges gesellschaftsrechtliches Mitveräußerungsrecht oder Gesellschaftervereinbarungen beruft, insbesondere der Käufer gerichtlich verpflichtet wird, den Anteil des Landes Hessen an der FFHG zu einem Kaufpreis zu erwerben, der den Kaufpreis für die Beteiligung des Landes Rheinland-Pfalz übersteigt. Es ist aufgrund des eindeutigen Wortlauts der Satzungsbestimmungen Rechtsmeinung aller am Ausschreibungsverfahren Beteiligten, dass ein entsprechendes Mitveräußerungsrecht des Landes Hessen nicht besteht. Dies wird auch im Anteilskaufvertrag selbst nochmals klargestellt. Die Freistellung wurde höchstvorsorglich auf Bitten des Käufers aufgenommen, u.a. weil er in die Abstimmung der Gesellschafter der FFHG während des Ausschreibungsverfahrens nicht eingebunden war. Mithin ist das Risiko einer entsprechenden Freistellungsverpflichtung des Verkäufers dem Grunde nach als gering anzusehen. Auch der Höhe nach ist das Risiko einer etwaigen Freistellungsverpflichtung des Verkäufers gering. Denn selbst soweit ein Gericht wider Erwarten ein Mitveräußerungsrecht des Landes Hessen annimmt, kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei der Festsetzung des Kaufpreises für den Anteil des Landes Hessen an der FFHG an dem vom Land Rheinland-Pfalz für seine 82,5%-Beteiligung erzielten Kaufpreis orientiert. Denn dieser Kaufpreis beruht auf der Unternehmenswertberechnung des Käufers und wurde im Rahmen eines offenen und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens ermittelt. In diesem Fall ergibt sich aber schon kein Schaden des Käufers und folglich auch keine Freistellungspflicht des Landes Rheinland-Pfalz, weil der Käufer die Anteile des Landes Hessen zum gleichen Preis wie die Anteile des Landes Rheinland-Pfalz erwerben würde.



- Zum anderen verpflichtet Ziffer 8.3 des Kaufvertrages das Land Rheinland-Pfalz, den Käufer freizustellen von Steuern einschließlich Sozialabgaben, die (i) den Zeitraum bis einschließlich zum Vollzugstags betreffen oder (ii) aus Handlungen resultieren, die vor oder am Vollzugstag vorgenommen werden. Steuerklauseln dieser Art sind in Unternehmenskaufverträgen üblich. Die Regelung dient der steuerlichen Abgrenzung zum Vollzugstag, wobei das Land Rheinland-Pfalz die Steuerrisiken aus der Zeit bis zum Vollzugstag übernimmt und ihm im Gegenzug Steuererstattungen bis zum 31. Dezember 2015 vergütet werden.

Die Freistellungspflicht ist in mehrfacher Hinsicht begrenzt: Sie erstreckt sich u.a. nicht auf fiktive Steuern, sondern nur auf tatsächlich zur Zahlung an die Steuerbehörden fällige Steuern und ist ggf. erst nach endgültiger bestandskräftiger Feststellung der jeweiligen Steuern zu leisten. Zudem besteht sie nicht, soweit im Jahresabschluss 2015 für die betreffende Steuer eine spezifische Rückstellung gebildet wurde. Im Übrigen sind Steuervorteile, die durch einen zur Freistellung verpflichtenden Sachverhalt begründet werden, gegen die Freistellungspflicht aufzurechnen; es findet also ein echter Vorteilsausgleich statt. Schließlich ist eine Verjährungsregelung für die Freistellung enthalten.

Neben der Freistellungsregelung enthält der Vertrag noch eine begrenzte Steuergarantie, die im Wesentlichen besagt, dass alle Steuererklärungen in Übereinstimmung mit allen einschlägigen Rechtsvorschriften ordnungsgemäß erstellt sowie fristgerecht eingereicht wurden. Schließlich enthält die Steuerklausel verschiedene Mitwirkungs- und Informationspflichten der Parteien nach dem Vollzugsstichtag, welche eine mögliche Haftung des Verkäufers teilweise ebenfalls begrenzen.

Das Land Rheinland-Pfalz verpflichtet sich darüber hinaus in dem Anteilskaufvertrag, den Käufer bzw. die FFHG für zehn Jahre grundsätzlich in unbegrenzter Höhe von



allen Umweltschäden (inkl. der Kosten für Altlastensanierungen) freizustellen. Dieser Anspruch bezieht sich auch auf Grundstücke, die nicht mehr im Eigentum der FFHG stehen oder von dieser genutzt werden, da die FFHG bodenschutzrechtlich noch immer für Altlasten auf diesen Flächen in Anspruch genommen werden könnte.

Vor rund einem Jahr wurde die FFHG erstmals von der Oberen Wasserbehörde darüber informiert, dass in den Gewässern um den Flughafen Frankfurt-Hahn herum hohe Verunreinigungen mit PFT (perfluorierte Tenside) festgestellt wurden. Diese Untersuchungen ergaben, dass sowohl auf den Flächen der FFHG als auch auf angrenzenden Parzellen und in Bachläufen sowie in der Kläranlage Werte festgestellt wurden, die zum Teil weit über den amtlichen Richtwerten liegen. Ähnliche Verunreinigungen mit PFT zeigen sich auch an anderen, ehemals militärisch genutzten Flughäfen in Deutschland. Sie haben ihre Ursache vermutlich in der Verwendung früher genutzter Löschmittel, die vielfach auch zu Übungszwecken eingesetzt wurden. Aktuelle Messergebnisse bestätigen die sehr hohen Gewässerbelastungen. Die Untersuchungen der Oberen Wasserbehörde sind noch nicht abgeschlossen. Welche konkreten Sanierungsmaßnahmen zu welchem Zeitpunkt erforderlich werden, kann daher heute noch nicht bestimmt werden. Vorsorglich hat die FFHG zum Jahresabschluss 2015 eine Rückstellung in Höhe von 2,4 Mio. Euro gebildet.

Die Verpflichtung des Landes zur Freistellung für Umweltschäden ist wie folgt begrenzt:

- Ausgenommen sind Grundstücke, die die FFHG aufgrund des vereinbarten vertraglichen Optionsrechts vom Land zurückerwirbt, weil dieser Erwerb zu Konditionen erfolgt, in denen das Altlastenrisiko bereits berücksichtigt ist.
- Die Pflicht des Landes zur Freistellung von Umweltschäden entfällt, sofern der Käufer bzw. die FFHG die Einleitung eines umweltrechtlichen Verfahrens selbst durch Anzeige, Antrag oder sonstiges verfahrensauslösendes Handeln verursachen.



- Die FFHG hat vor Inanspruchnahme des Landes ihre Altlastenrückstellungen der FFHG aufzulösen und ihren Anspruch gegen den Bund auf Übernahme von 90% der Kosten für die Sanierung militärischer Altlasten nach Maßgabe des Kaufvertrages mit dem Bund aus 1995 geltend zu machen.

3.3 Regelungen zum Zweckverband Flughafen Hahn

Der Verkäufer verpflichtet sich, den Käufer und/ oder die FFHG im Rahmen des gesetzlich Zulässigen ab dem Vollzug des Anteilskaufvertrags so zu stellen, als ob die FFHG aus dem Zweckverband Flughafen Hahn ausgeschieden wäre und stellt den Käufer bzw. die FFHG von sämtlichen aus der Mitgliedschaft im Zweckverband resultierenden Verbindlichkeiten, Verpflichtungen, Gewährleistungen oder sonstigen Nachteilen und Risiken frei. Maßnahmen des Zweckverbandes betreffen in allererster Linie die landseitigen Flächen des LBB. Insoweit erfolgte bereits eine vergleichbare Freistellung der FFHG durch den Grundstückskaufvertrag aus 2014, mit dem diese Flächen übertragen worden sind. Die Strukturen des Zweckverbandes sind ohnehin den neuen Gegebenheiten anzupassen. Hierzu hat der Zweckverband bereits Gutachten in Auftrag gegeben.

3.4 Option zum Erwerb landseitiger Grundstücke des LBB

Das Land Rheinland-Pfalz räumt der FFHG im Wege eines Vertrags zugunsten Dritter für zwölf Monate das Recht ein, die in einer Anlage zum Anteilskaufvertrag aufgelisteten landseitigen Grundstücke vom LBB zurückzuerwerben. Hierbei handelt es sich um Grundstücke, die 2014 von der FFHG an den LBB verkauft wurden und hinsichtlich derer der Käufer ein Rückerwerbsinteresse geäußert hat. Wenn und soweit die FFHG diese Option ausübt, gelten für den Rückerwerb die gleichen Konditionen wie in dem Vertrag zum Verkauf der Grundstücke an den LBB.

Eine Veräußerung von Vermögensgegenständen durch das Land ist nach § 63 Abs. 3 LHO grundsätzlich nur zum vollen Wert möglich. Für zu veräußernde Grundstücke ist eine Wertermittlung aufzustellen. Diese Bestimmungen gelten auch



dann, wenn eine vertragliche Option vorgesehen ist, die die wesentlichen Inhalte einer späteren Veräußerung wie den Preis vorprägt. Es ist davon auszugehen, dass der Wert der Grundstücke, für die ein Optionsrecht vorgesehen ist, alleine durch die Tatsache des Erfolges des Privatisierungsprozesses steigen wird. Gleichzeitig ist für die Beurteilung des „vollen Wertes“ des Vermögensgegenstandes grundsätzlich der Zeitpunkt der Veräußerung entscheidend. Es erscheint aber unbillig, den Investor finanzielle Lasten aufzubürden, die mit hoher Wahrscheinlichkeit durch sein finanzielles Engagement entstanden sind. Es wird daher eine gesetzliche Regelung angestrebt, die eine Veräußerung zu den im Vertrag beschriebenen Voraussetzungen ermöglicht, auch wenn nach § 8 Abs. 2 LHG 2016 sogar eine verbilligte Veräußerung möglich wäre.

3.5 Beihilfen

Der Anteilskaufvertrag sieht als Vollzugsvoraussetzung den Erlass eines Zuwendungsgrundbescheides des Landes Rheinland-Pfalz über künftige Betriebsbeihilfen zugunsten der FFHG von insgesamt bis zu 25,3 Mio. Euro vor. Dieser Betrag entspricht den Betriebskosten der FFHG, die nach dem Business Plan des Bestbieters bis zum 4. April 2024 nicht aus eigenen Einnahmen der FFHG gedeckt werden können (sog. operative Finanzierungslücke). Gleichzeitig schöpft dieser Betrag den nach den Luftverkehrsleitlinien der Europäischen Kommission zulässigen Rahmen für Betriebsbeihilfen aus. Zudem bedürfen diese Betriebsbeihilfen einer vorherigen Notifizierung und Genehmigung durch die Europäische Kommission. Eine Vorabstimmung mit der Europäischen Kommission ist durchgeführt worden. Wie vorstehend dargestellt, würde die Genehmigung eines geringeren Betrages von Betriebsbeihilfen durch die Europäische Kommission den Kaufpreis um max. 5,0 Mio. Euro reduzieren, zugleich aber zu einem Lösungsrecht vom Vertrag führen.

Bezüglich künftiger Investitionsbeihilfen zur Erneuerung oder zum Ausbau der Flughafeninfrastruktur am Hahn enthält der Anteilskaufvertrag keine Verpflichtung des Landes. In der Präambel wird insoweit nur eine beihilferechtskonforme Beteiligung des



Landes an-künftigen Investitionsmaßnahmen in Höhe von bis zu 50% in Aussicht gestellt. Der Höhe nach plant der Bestbieter entsprechend den Ausschreibungsunterlagen mit Investitionsbeihilfen des Landes von bis zu 22,4 Mio. Euro. Vergleichbare Beihilfen lagen auch der bisherigen Planung der FFHG zu Grunde.

Schließlich regelt der Anteilskaufvertrag den Umgang der Parteien mit Rückforderungsrisiken aus den Genehmigungsentscheidungen SA.21121 und SA.32833 der Europäischen Kommission vom 1. Oktober 2014. Mit diesen Entscheidungen hat die Europäische Kommission verschiedene Alt-Beihilfen zugunsten der FFHG ohne Anordnung eine Rückforderung oder Nachverzinsung genehmigt. Diese Entscheidungen sind jedoch nicht bestandskräftig. Die Deutsche Lufthansa AG hat zwischenzeitlich gegen beide Entscheidungen Nichtigkeitsklage zum Europäischen Gericht hiergegen eingelegt, sodass insoweit grundsätzlich ein Rückforderungsrisiko gegeben ist. Eine vom Käufer zunächst gewünschte vertragliche Zuweisung dieser Risiken war grundsätzlich nicht möglich, weil das Beihilferecht unter dem Gesichtspunkt des Umgehungsverbots die Übernahme einer Garantie oder Freistellung zugunsten des Käufers oder der Gesellschaft für den Fall einer späteren gerichtlichen Anordnung der ganz oder teilweisen Rückforderung der von der Kommission genehmigten Beihilfen verbietet. Der Käufer übernimmt nun das Risiko mit Vollzug des Kaufvertrages. Im Gegenzug wurde der ursprünglich gebotene Kaufpreis von 14,85 Mio. Euro auf 14 Mio. Euro reduziert. Nach Auffassung von ist dies unter anderem angesichts der Höhe der potentiellen Rückforderungsrisiken eine für das Land akzeptable Regelung.

Der Entwurf des Anteilskaufvertrages wurde der Europäischen Kommission vorgelegt. Die dort zuständige Generaldirektion Wettbewerb hat hinsichtlich des Verkaufs und des Ausschreibungsverfahrens am 4. Mai 2016 mitgeteilt, keine Einwände erheben zu wollen. Im weiteren Verlauf können unter Umständen geringfügige Anpassungen des Kaufvertragsentwurfs noch erforderlich werden, insbesondere im Zusammenhang mit der notariellen Beurkundung und dem Vollzug des Kaufvertrages.



4. Informationen zum Käufer und zum Unternehmenskonzept des Käufers

Bei dem Käufer des Flughafens handelt es sich um die Shanghai Yiqian Trading Company Ltd., mit Sitz in Shanghai, Volksrepublik China.

4.1 Hintergrund des Käufers

Der Geschäftszweck der Shanghai Yiqian Trading Company Ltd. ist Großhandel mit Baustoffen, Textilien, Büromaterialien, elektronischen Produkten, medizinische Geräten, Möbeln, Computer Hard- und Software und andere Handelswaren, Unternehmensberatung, Entwicklung, Bau und einfache Instandhaltung von Maschinen, Landschaftsbau und Architektur. Das Unternehmen ist hierbei Teil einer größeren chinesischen Unternehmensgruppe, die vorwiegend in der Stahlproduktion und im Handel von Baustoffen aktiv ist. Die Shanghai Yiqian Trading Company Ltd. wurde zur Bündelung und Durchführung der Auslandsaktivitäten der Unternehmensgruppe gegründet.

Die Gesellschaft befindet sich in wirtschaftlichem Eigentum des ehemaligen Bankers Herrn Kyle Wang und Herrn Zhou Chao. Herr Wang verfügt über langjährige Erfahrung im Hinblick auf Akquisition und Investition in produzierende Unternehmen und steht einer Reihe der Unternehmen der vorgenannten Unternehmensgruppe als Vorstand vor. Herr Zhou Chao stammt aus einer bekannten Unternehmerfamilie. Auskunftsgemäß führt Herr Chao als Partner die Geschäfte des familieneigenen Textilunternehmens in der ZheJiang Provinz, einer Industrieregion, die direkt an Shanghai angrenzt. Das Unternehmen beschäftigt mehrere hundert Angestellte und gilt als bedeutender Arbeitgeber in der Region. Ferner ist Herr Chao gemäß öffentlich verfügbarer Informationen Vorstand eines weiteren Unternehmens, das sich auf die (Ko-) Finanzierung großer staatlicher Infrastrukturvorhaben in China spezialisiert hat. Herr Chao, der auskunftsgemäß als maßgeblicher Financier im Zuge der Übernahme der Geschäftsanteile agieren wird, hat neben seiner persönlichen Identität ebenfalls seine persönlichen Kapitalverhältnisse teilweise offengelegt. Ausweislich der seinerzeitigen Offenlegung verfügt Herr Chao über deutlich mehr unmittelbar verfügbares Kapital, als für die Übernahme der Geschäftsanteile notwendig ist.



Der Pilot und frühere Arzt der chinesischen Luftwaffe, Herr Dr. Chou Yu Tao, ist Bevollmächtigter der Gesellschaft. Herr Dr. Chou Yu Tao war im Laufe des Prozesses Hauptansprechpartner des Bieters im Verfahren. Ferner haben die Eigentümer Herrn Dr. Chou Yu Tao bevollmächtigt, den Geschäftsanteil des Landes Rheinland-Pfalz in Höhe von 82,5% an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH im Rahmen des öffentlichen Bieterprozesses zu erwerben. Herr Dr. Chou hat umfassende Kontakte in der Luftfahrtbranche. Zudem war Herr Dr. Chou maßgeblich an der Internationalisierung der Aktivitäten einer Reihe asiatischer Fluggesellschaften wie beispielsweise China Airlines, Yangtze River Express oder Hainan Airlines beteiligt.

4.2. Prüfungen des Käuferhintergrunds

Der Käuferhintergrund wurde im Rahmen des Verkaufsprozesses einer Sorgfältigkeitsprüfung mittels einer sogenannten Company Due Diligence Questionnaires untersucht. Es wurden keine Auffälligkeiten im Zusammenhang mit der Prüfung festgestellt. Zudem liegt ein Rechtsgutachten einer renommierten chinesischen Anwaltskanzlei seitens des Käufers vor, das bestätigt, dass (i) die Gesellschaft ordnungsgemäß errichtet wurde, ordnungsgemäß besteht und berechtigt ist, den Anteilskaufvertrag zu schließen und (ii) die aufgezeigte Struktur der Anteilseigner im Einklang mit dem chinesischen Recht steht und die Befähigung der handelnden Personen vollständig und ordnungsgemäß sind. Das Ministerium der Finanzen hat Ende April angeregt, über die erfolgte Prüfung hinaus eine Wirtschaftsdetektei mit weiteren Recherchen zu beauftragen. Auch vor dem Hintergrund, dass eine Beteiligung des rheinland-pfälzischen Verfassungsschutzes keine Erkenntnisse ergab, erscheint ein weiterer relevanter Erkenntnisgewinn durch eine Wirtschaftsdetektei über die im Rahmen der genannten, gesondert beauftragten Prüfung durch hinaus nicht zu erwarten.

4.3 Sicherstellung der Kaufpreiszahlung

Für die Abwicklung der Kaufpreiszahlung wird der Käufer zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrages eine Bankbestätigung einer Großbank in China oder



Hongkong über die notwendigen finanziellen Guthaben zur Zahlung des Kaufpreises einreichen. Hintergrund zu dieser Vorgehensweise ist, dass aufgrund staatlicher Vorgaben in China keine (größeren) Guthaben ohne einen verbindlich vorliegenden Kaufvertrag außerhalb des Landes transferiert werden können. Nach Unterzeichnung des Anteilskaufvertrages, aber vor Einberufung des Landtages sollen die finanziellen Mittel auf ein deutsches Notaranderkonto überwiesen werden.

Im Hinblick auf die Sicherstellung der Kaufpreiszahlung erachtet die getroffenen Maßnahmen, auch vor dem Hintergrund vergleichbarer Verfahren, als angemessen, um aus Sicht des Verkäufers eine hinreichende Sicherheit bezüglich der Kaufpreiszahlung zu erzielen.

4.4 Unternehmenskonzept des Käufers

Das mit dem Erwerb des Geschäftsanteils verfolgte Ziel des Käufers ist ein sozialverträglicher „turnaround“ des operativen Geschäfts am Flughafen Frankfurt-Hahn. Hierzu hat der Käufer das strategische Konzept „HHN Agenda 2020 Strategic Market Initiative“ entwickelt, das eine nachhaltige Ausweitung des Geschäftsmodells am Flughafen Frankfurt-Hahn innerhalb der nächsten Dekade vorsieht. Das Konzept sieht vor, sowohl das Passagier- als auch das Frachtgeschäft am Standort durch eine enge Zusammenarbeit mit asiatischen Partnerunternehmen nachhaltig zu stärken und so für eine stärkere Auslastung des Flughafens Sorge zu tragen. Die Umsetzung der Strategie berücksichtigt die bestehenden Organisationsstrukturen, sowie die Interessen der Beteiligten, insbesondere die der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie des Landes Rheinland-Pfalz. Dies bringt der Käufer dadurch zum Ausdruck, dass er nicht nur plant, neue Arbeitsplätze am Standort zu schaffen, sondern in seinem Investitionsplan ferner eine Entwicklung der gesamten Region rund um den Flughafen Frankfurt-Hahn vorsieht.

Der Flughafen Frankfurt-Hahn soll in diesem Zusammenhang als strategisch wichtiger Standort für asiatische Logistikunternehmen und als Direktverbindung nach Europa



entwickelt werden. Hierbei erachtet der Käufer (i) die Möglichkeit, am Flughafen Frankfurt-Hahn mit einer uneingeschränkten 24/7-Betriebserlaubnis tätig zu sein, (ii) die nicht vorhandenen zeitlichen Einschränkungen („Slots“) sowie (iii) die Flexibilität in der Abfertigung als die wesentlichen Vorteile des Flughafens im Vergleich zu den relevanten Wettbewerbern.

Im Rahmen der Strategie hat sich der Käufer folgende Ziele gesetzt, die bis zum Jahr 2020 erreicht werden sollen:

- Verdoppelung der Passagierkapazität
- Ausweitung der Fracht-Kapazität auf 1,2 Mio. Tonnen pro Jahr
- Diversifizierung / Ausweitung des Geschäftsmodells der FFHG in vier Segmenten:
 - (1) Infrastruktur: z.B. Ausbau der Passagier- und Frachtinfrastruktur, Anschluss CEPS Pipeline;
 - (2) Dienstleistungen: Etablierung einer Flugschule, Erweiterung des Passagierservice (z.B. Ausweitung Retailangebot, Ruhezone, etc.);
 - (3) Immobilien: neue Gewerbeimmobilien, Hotelfazilitäten und Schulungsräume für eine Flugschule;
 - (4) Erneuerbare Energien.

Zur Erreichung der vorgenannten Ziele stehen dem Käufer wichtige strategische Partner zur Seite. Hierzu zählen die China Construction Gruppe, einer der größten chinesischen Baukonzerne, dessen börsennotierte Tochtergesellschaft China State Construction Engineering Corporation auf die ganzheitliche Projektentwicklung von Flughäfen und Bürogebäuden spezialisiert ist. Der Käufer strebt ferner eine Partnerschaft mit der HNA Gruppe, ein weltweit agierender, breit diversifizierter Mischkonzern und Teil der Fortune Global 500 Liste, an. Unter anderem unterhält die HNA Gruppe Beteiligungen an 13 Flughäfen und an mehreren Luftverkehrsunternehmen. Als Beleg des gegenseitigen Interesses an einer Zusammenarbeit hat der Käufer eine Interessensbekundung des ehemals größten Frachtkunden am Frankfurt-Hahn, Yangtze Ri-



ver Express, ebenfalls ein Tochterunternehmen der HNA-Gruppe, seinem bindenden Angebot beigelegt. Hierin bekundet Yangtze River Express sein Interesse, nach der erfolgreichen Akquisition des Flughafens Frankfurt-Hahn durch den Käufer die abgezogenen Frachtvolumina wieder am Flughafen Frankfurt-Hahn zu befördern. Zudem sieht die Planung des Käufers vor, mittelfristig zwei bis drei weitere chinesische Luftverkehrsunternehmen aus dem Frachtsegment für Flüge an den Flughafen Frankfurt-Hahn zu gewinnen. Diese sollen aus der SkyTeam Cargo Airline Alliance, einem Zusammenschluss weltweit führender Fracht-Luftverkehrsunternehmen, gewonnen werden. Die chinesischen Unternehmen in diesem Verbund pachten ihre Flugzeuge bei der Tianjin Bohai Leasing, einem weiteren Tochterunternehmen der HNA Gruppe, zuständig für Flugzeugfinanzierungen.

Ferner plant der Käufer eine Kooperation mit der die Huawei Gruppe, ein global agierender Kommunikations- und Telekommunikationskonzern, der die Flächen am Hahn auskunftsgemäß im Hinblick auf die mögliche Etablierung eines Data Centers untersucht. Um diesen potentiellen Kunden eine optimale Infrastruktur am Flughafen Frankfurt-Hahn bereitzustellen, plant der Käufer gemeinsam mit den strategischen Partnern signifikante Investitionen in die Flughafeninfrastruktur. Hierzu zählen unter anderem Investitionen in die (i) Terminalinfrastruktur, (ii) Infrastruktur zur Abfertigung von schwerer Fracht, (iii) Flughafen Kommunikations- und Instrumentenelektronik sowie in die (iv) Logistikinfrastruktur.

Für diesen Zweck hat der Käufer einen Investitionsplan entwickelt, der nicht nur die Entwicklung des Flughafens in zwei Phasen unterstützen soll, sondern auch Investitionen in die Region rund um den Flughafen Frankfurt-Hahn vorsieht. Die zwei Phasen enthalten insgesamt elf Vorhaben, die je nach Entwicklung des Flughafens flexibel entweder in Phase 1 oder 2 durchgeführt werden können. Die geplante Investitionssumme kann, in Abhängigkeit von der tatsächlichen Geschäftsentwicklung, von anfänglich fest vorgesehenen 56 Mio. Euro auf bis zu 215 Mio. Euro bis zum Jahr 2024 ansteigen.



In der Phase 1 (2016-2020) sind drei wesentliche Investitionen in Höhe von insgesamt 56 Mio. Euro vorgesehen: (i) die Erneuerung und Erweiterung der bestehenden infrastrukturellen Einrichtungen (insbesondere das Passagierterminal und die Frachtabfertigung), (ii) eine Verbindung zur Central Europe Pipeline System (CEPS) Pipeline sowie entsprechende Treibstofftanks zur Durchleitung von Kerosin und (iii) die Erneuerung der Einrichtungen zur Abfertigung von schwerer Fracht. Diese Investitionen dienen insbesondere der Rückgewinnung von Yangtze River Express sowie der geplanten Akquirierung von weiteren chinesischen Luftverkehrsunternehmen aus der SkyTeam Cargo Airline Alliance. Im Rahmen dieser Investitionen sieht der Käufer in seinem Business Plan Investitionsbeihilfen des Landes Rheinland-Pfalz in Höhe von 22,5 Mio. Euro vor. In Phase 1 ist optional auch der Aufbau einer Flugschule in Zusammenarbeit mit der APEX Flight Academy aus Taiwan und der Huawei Gruppe, die derzeit auch Initiativen zur technologischen Ausbildung in Deutschland fördert und unterstützt, geplant. Eine entsprechende Absichtserklärung der APEX Flight Academy wurde ebenfalls im Zuge des überarbeiteten Angebots durch den Bieter eingereicht. Ebenso wird gemeinsam mit der China Construction Gruppe die Entwicklung von Gewerbeimmobilien und einer Hotelanlage, in Zusammenarbeit mit der deutschen Tourismusindustrie sowie der Bau eines Altersheims untersucht. Diese Vorhaben werden ausschließlich aus Mitteln des Käufers finanziert, eine Landesförderung ist nicht vorgesehen.

In der Phase 2 (2020-2024) sind je nach Entwicklung und Auslastung des Flughafens weitere Investitionen von bis zu 134 Mio. Euro geplant. Hierbei sind nicht nur direkte Investitionen am Flughafen selbst vorgesehen (z.B. Erweiterungsmaßnahmen der Vorfeldinfrastruktur), sondern auch Investitionen in die Region rund um den Flughafen Frankfurt-Hahn (z.B. Bau einer Photovoltaik-Anlage, Anschluss des Flughafens an den Regionalverkehr). Diese Investitionen würden unmittelbar das Wirtschaftswachstum in der Region stimulieren und somit zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen (alleine am Flughafen sollen bis 2024 mindestens 50 neue Arbeitsstellen geschaffen



werden). Auch diese Investitionen sollen ausschließlich aus Mitteln des Käufers finanziert werden.

Durch Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen plant der Käufer, die Ertragskraft des Flughafens nachhaltig zu stärken und den derzeit defizitären Betrieb am Flughafen bis zum Jahr 2021 in die operative Gewinnzone zu führen. In Übereinstimmung mit den einschlägigen europäischen Regularien plant der Käufer für den Zeitraum 2016 - 2020 zum Ausgleich operativer Verluste Betriebsbeihilfen des Landes Rheinland-Pfalz in Höhe von insgesamt 25,3 Mio. Euro in die Geschäftsplanung ein. Ab dem Jahr 2021 sind keine weiteren Betriebsbeihilfen vorgesehen.

bewertet das vorgestellte Unternehmenskonzept des Käufers insgesamt als sehr detailliert und nachvollziehbar, insbesondere auch im Vergleich zum Unternehmenskonzept der unterlegenen Bieter. Soweit möglich, erfolgte seitens eine Plausibilitätsprüfung. In diesem Rahmen hat sich auch entsprechende schriftliche Absichtserklärungen ausgesuchter Partner vorlegen lassen.

Im Hinblick auf die beschriebenen allgemeinen Rahmenbedingungen für eine künftige Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn kann jedoch eine Garantie für den Eintritt der dem Unternehmenskonzept des Käufers zugrunde liegenden Annahmen naturgemäß von keiner Stelle abgegeben werden. Dies betrifft auch das Verhalten von Marktteilnehmern unmittelbar im Zusammenhang mit der Privatisierung. So hat etwa die Nippon Cargo Airlines (NCA) gegenüber der Geschäftsführung der FFHG im Vorfeld angekündigt, den Flughafen Frankfurt-Hahn nicht mehr anfliegen zu wollen, wenn ein chinesischer Investor den Geschäftsanteil erwerben sollte. NCA trägt mit einem jährlichen Umschlag von rund 20.000 to zum Frachtaufkommen des Flughafens Frankfurt-Hahn bei. Der Käufer wird das Geschäftsmodell des Flughafens Frankfurt-Hahn seinem Unternehmenskonzept kurz- und mittelfristig anpassen wollen. Ob und inwieweit dies auch Auswirkungen auf die Passagierentwicklung im Low-cost-Segment haben wird, lässt sich heute nicht sicher prognostizieren. Der Umfang des



künftigen Engagements von Ryanair am Standort und die entsprechende Entwicklung der Passagierzahlen werden zudem auch von einer Fortführung der Kooperation zwischen dem Land und Ryanair über die gemeinsamen Aktivitäten zur Bewerbung touristischer Ziele in Rheinland-Pfalz abhängig sein. Hierzu finden derzeit Gespräche statt.

5. Beteiligung des Mitgesellschafters Land Hessen

Das hessische Finanzministerium hat bereits Ende 2014 öffentlich die grundsätzliche Bereitschaft des Landes Hessen erklärt, seine 17,5%-Beteiligung an der FFHG ebenfalls zu veräußern. Die ursprünglich angedachte gemeinsame Ausschreibung beider Geschäftsanteile stieß jedoch auf haushaltsrechtliche Vorbehalte im Land Hessen und erschien verfahrenstechnisch nicht praktikabel. Vor diesem Hintergrund war die Ausschreibung auf die Veräußerung des 82,5%-Geschäftsanteils des Landes Rheinland-Pfalz gerichtet. Um einem Interesse der Bieter an einem vollständigen Anteilserwerb Rechnung tragen zu können, erfolgte während des Verfahrens ein regelmäßiger Informationsaustausch mit dem Land Hessen zu den wesentlichen Verfahrensschritten.

Die Auswertung der abgegebenen Angebote durch [redacted] ergab, dass alle drei Bieter Interesse am Erwerb auch des hessischen Geschäftsanteils bekundet haben, dies aber nicht als zwingende Bedingung für den Erwerb des Geschäftsanteils des Landes Rheinland-Pfalz ansehen. Im Falle eines Verkaufs des hessischen Geschäftsanteils hätte das Land Hessen von den Neuausrichtungsmaßnahmen und dem Ausschreibungsverfahren des Hauptgesellschafters mittelbar profitiert. Auf diesen möglichen Zusammenhang wurde bereits in der Sitzung des Ministerrats am 16. Dezember 2014 hingewiesen. Um diesen Effekt zu begrenzen, wurden im Anteilskaufvertrag folgende Regelungen vorgesehen:



- Verkauft Hessen den Hessen-Anteil binnen 36 Monaten zu einem höheren Kaufpreis an den Käufer, so erhöht sich der angepasste Basiskaufpreis zugunsten des Landes Rheinland-Pfalz nachträglich um einen entsprechenden Betrag (jeweils bezogen auf 100% der Geschäftsanteile).
- Macht Hessen stattdessen von seinem Recht Gebrauch, den Hessen-Anteil dem Land Rheinland-Pfalz anzudienen, so tritt das Land Rheinland-Pfalz den Hessen-Anteil an den Käufer ab, und zwar zu den im Wesentlichen selben Bedingungen dieses Anteilskaufvertrages, was einem Kaufpreis von 2.970.000 Euro entspricht.
- Sollte das Land Hessen schließlich ein Recht zur Veräußerung des Hessen-Anteils an den Käufer zu für diesen schlechteren Konditionen geltend machen, so stellt das Land Rheinland-Pfalz den Käufer von hieraus entstehenden Nachteilen in unbegrenzter Höhe frei. Ein solches Recht Hessens ist nach Auffassung der Anwälte beider Parteien im FFHG-Gesellschaftsvertrag nicht vorgesehen. Höchst vorsorglich verlangten die Anwälte des Käufers jedoch eine solche Regelung; im Gegenzug wurde die vorstehend dargestellte nachträgliche Erhöhung des Kaufpreises bei Erwerb des Hessen-Anteils vereinbart.

Nach Beschlussfassung durch den Ministerrat und vor notarieller Beurkundung des Anteilskaufvertrages ist vorgesehen, das Land Hessen als Mitgesellschafter über den beabsichtigten Verkauf und die wesentlichen Konditionen zu informieren. Das Land Hessen kann dann entsprechend der Regelungen im Gesellschaftsvertrag der FFHG innerhalb von 14 Tagen wählen, seinen Geschäftsanteil für 1 Euro an das Land Rheinland-Pfalz abzutreten, sich für eine Veräußerung an den Dritten zu denselben Konditionen zu entscheiden oder den Geschäftsanteil zu halten und gegebenenfalls in einem weiteren Schritt unmittelbar zu veräußern.

6. Beteiligung des Landesrechnungshofes

Das Ministerium der Finanzen hat dem Landesrechnungshof entsprechend der haushaltsrechtlichen Vorgaben mit Schreiben vom 6. November 2014 die Verkaufsabsicht



nach § 102 Abs. 1 Nr. 3 LHO angezeigt und im Nachgang mit Schreiben vom 21. Oktober 2015 den Verfahrensablauf und Verfahrensstand dargestellt. Die wesentlichen Unterlagen aus dem Ausschreibungsverfahren, insbesondere die Bekanntmachungen im Amtsblatt der Europäischen Union, die an die Bieter versandten Prozessbriefe sowie ein Entwurf des Anteilskaufvertrages waren beigelegt. Mit Schreiben vom 22. Dezember 2015 hat der Landesrechnungshof unter anderem um Informationen zu den Ergebnissen der Angebotseinholung und der anschließenden Verhandlungsphase gebeten und eine entsprechende Präsentation durch [redacted] vorgeschlagen. Das Ministerium der Finanzen unterrichtete den Landesrechnungshof schriftlich über den aktuellen Stand, dass drei Angebote innerhalb der gesetzten Frist eingegangen und dass mit allen drei Bietern Vertragsverhandlungen aufgenommen worden sind. Ein Präsentationstermin mit Vertretern von [redacted] fand am 22. März 2016 im Finanzministerium statt. Vor der notariellen Beurkundung des Anteilskaufvertrages soll eine weitere Unterrichtung des Landesrechnungshofes erfolgen.

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung am 24. März 2015 auch darum gebeten, den Beauftragten für Wirtschaftlichkeit in den abschließenden Entscheidungsprozess rechtzeitig vor Zuschlagserteilung einzubeziehen und mit diesem das konkrete Verfahren abzustimmen. Eine Abstimmung zwischen dem Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur und dem Beauftragten für Wirtschaftlichkeit ergab, dass dieser neben einer Beteiligung des Landesrechnungshofes eine zusätzliche Beteiligung des Beauftragten für Wirtschaftlichkeit nicht für erforderlich erachtet.

7. Beteiligung des Parlaments

Nach § 65 Abs. 7 LHO bedarf die Veräußerung von Anteilen an Unternehmen mit besonderer Bedeutung der Einwilligung des Landtages, soweit deren Veräußerung im Haushaltsplan nicht vorgesehen und nicht aus zwingenden Gründen eine Ausnahme geboten ist. Ist die Einwilligung nicht eingeholt worden, so ist der Landtag alsbald von der Veräußerung zu unterrichten. Bei der FFHG handelt es sich schon im Hinblick auf die strukturpolitische Relevanz und das finanzielle Engagement des Landes um ein



Unternehmen mit besonderer Bedeutung. Das Ministerium der Finanzen war an dem Verkaufsprozess beteiligt.

Nach § 64 Abs. 2 LHO bedarf die Veräußerung von Grundstücken von erheblichem Wert oder besonderer Bedeutung der Einwilligung des Landtages, soweit deren Veräußerung im Haushaltsplan nicht vorgesehen und nicht aus zwingenden Gründen eine Ausnahme geboten ist. Ist die Zustimmung nicht eingeholt worden, so ist der Landtag alsbald von der Veräußerung zu unterrichten. Hinsichtlich des in dem Anteilskaufvertrag vorgesehenen Optionsrechts ist nicht auszuschließen, dass die von der Optionsausübung durch die FFHG betroffenen landseitigen Grundstücke solche von erheblichem Wert oder besonderer Bedeutung sein können.

Nach § 39 Abs. 1 LHO bedarf die Übernahme von Bürgschaften, Garantien oder sonstigen Gewährleistungen, die zu Ausgaben in künftigen Haushaltsjahren führen können, der Ermächtigung durch Landesgesetz, die der Höhe nach bestimmt ist. Die im Anteilskaufvertrag vorgesehenen Garantien zugunsten des Käufers bedürfen, insbesondere hinsichtlich der Umweltgarantie einer entsprechenden gesetzlichen Ermächtigung.

Die beschriebene Beteiligung des Parlaments soll in Form einer Gesetzesvorlage erfolgen, die auch die nach §§ 39 Abs. 2 S. 1, 64 Abs. 1, 65 Abs. 2 LHO notwendigen haushaltsrechtlichen Einwilligungen des Ministeriums der Finanzen ersetzt. Dies ist Voraussetzung für den Vollzug des Anteilskaufvertrages. Das entsprechende Gesetzgebungsverfahren soll so eingeleitet werden, dass ein Gesetzesbeschluss noch vor der parlamentarischen Sommerpause erfolgen kann.

III. Gesellschafterdarlehen

Auf Basis der Entscheidung des Ministerrats vom 12. Januar 2016 wurde zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der FFHG mit Datum vom 26. Januar 2016 ein Gesellschafterdarlehensvertrag mit einer Höchstsumme von 34 Mio. Euro geschlossen. Ziel



war die vorsorgliche Sicherstellung der Liquidität für den Zeitraum bis Ende 2017, die aus handelsrechtlicher Sicht Voraussetzung für eine positive Fortführungsprognose war. Es ging insbesondere um die Abdeckung des Zeitraums bis zur Übernahme des Geschäftsanteils durch einen Erwerber, also bis zum Vollzug eines Anteilskaufvertrages. Der Darlehensvertrag ist im Zuge des Vollzugs des Anteilskaufvertrages zu beenden. Auszahlungen sind bis heute nicht erfolgt.

Nach Angaben der FFHG ist nach deren Liquiditätsplanung davon auszugehen, dass Auszahlungen aus dem Darlehensvertrag ab Juni/ Juli 2016 erforderlich werden. Es ist, wie bereits beschrieben, vorgesehen, dass sich der Basiskaufpreis um eine etwa bis zum Vollzugstag ausgereichte Darlehensvaluta aus dem Gesellschafterdarlehensvertrag verringert, weil die Gesellschaft diese nach Beendigung des Darlehensvertrages zurückführen muss.

D.

Finanzielle Auswirkungen

Der Abschluss des Verkaufsprozesses führt nach Zahlung des vereinbarten Kaufpreises zu entsprechenden überplanmäßigen Einnahmen im Landeshaushalt 2016 in Kapitel 03 75.

Die Luftverkehrsleitlinien der Europäischen Kommission aus 2014 sehen vor, dass der Staat Flughäfen in begrenztem Umfang finanziell unterstützen darf. Dabei geht es neben der Erstattung von Sicherheitskosten insbesondere um Betriebsbeihilfen bis zum Ablauf des Übergangszeitraums in 2024 und um Investitionsbeihilfen. In den Ausschreibungsbedingungen hat das Land die künftige Förderung der Flughafengesellschaft auch nach einer Privatisierung nach den Vorgaben der Luftverkehrsleitlinien beschränkt und zusätzlich die sich aus dem Geschäftsplan der FFHG in bisheriger Landsträgerschaft erforderlichen Höchstfördersummen berücksichtigt. Die abgegebenen Angebote berücksichtigen diese Vorgaben und sehen die Inanspruchnahme von Beihilfen im dargestellten Umfang vor.



Der Anteilskaufvertrag sieht dementsprechend vor, dass das Land bis 2024 der FFHG Sicherheitskosten im Bereich Brandschutz und Rettungsdienst in Höhe von insgesamt bis zu 27 Mio. Euro bei einem maximalen Fördersatz von 100% der Kosten, aufgeteilt in jährliche Höchstbeträge, erstattet. Der Anteilskaufvertrag sieht zudem Betriebsbeihilfen an die FFHG in Höhe von insgesamt bis zu 25,3 Mio. Euro, aufgeteilt in mehrere jährliche Tranchen, vor. Dieser Höchstbetrag errechnet sich nach den Luftverkehrsleitlinien der Europäischen Kommission aus Finanzdaten der FFHG aus der Vergangenheit und bestimmt die anfängliche operative Finanzierungslücke in der Gesellschaft. Hinsichtlich der in den Ausschreibungsbedingungen ebenfalls in Aussicht gestellten Investitionsbeihilfen in Höhe von bis zu 22,6 Mio. Euro bis 2024 sieht der Anteilskaufvertrag keine verbindlichen Regelungen vor. Die Förderung von Investitionsmaßnahmen des Käufers wird sich an dessen Planungen orientieren und bedarf jeweils der Genehmigung durch die Europäische Kommission.

Der Haushaltsplan 2016 sieht in Kapitel 03 75 Möglichkeiten zur Erstattung von Sicherheitskosten und für Beihilfezusagen vor. Die Gewährung erfolgt im Zusammenhang mit dem Vollzug des Anteilskaufvertrages durch Zuwendungsgrundbescheide. In den Jahren nach 2024 sind sich weiter verringernde Ausgaben zu erwarten.

Etwaige Inanspruchnahmen aus den oben genannten Garantien zugunsten des Käufers könnten zu weiteren, mit heutigem Kenntnisstand nicht bezifferbaren Ausgabeverpflichtungen führen.

Für den Abschluss der Transaktion erhält neben den anfallenden aufwandsabhängigen Beraterhonoraren ein vereinbartes Erfolgshonorar in Höhe von 56.000 Euro (netto). Auch nach Abschluss des Anteilskaufvertrages und über den Vollzugzeitpunkt hinaus ist mit Beratungskosten, wenn auch in einem voraussichtlich deutlich geringeren Umfang, weiterhin zu rechnen. Dies gilt etwa auch hinsichtlich der laufenden Verfahren gegen beide Beihilfeentscheidungen der Europäischen Kommission vor dem



Europäischen Gericht, in denen das Land Rheinland-Pfalz als Streithelfer der Europäischen Kommission auftritt, und hinsichtlich künftiger Notifizierungsverfahren für Investitionsbeihilfen.

Die beschriebenen finanziellen Auswirkungen resultieren aus dem Verkaufsprozess. Unberücksichtigt bleiben demgegenüber Maßnahmen zur Sanierung und Entwicklung landseitiger Flächen und deren finanzielle Folgen, die insbesondere den Vorhabenträgern LBB, Landesbetrieb Mobilität, EGH-Entwicklungsgesellschaft Hahn mbH und dem Zweckverband Flughafen Hahn obliegen. Nach Abschluss des Verkaufsprozesses sollten die Sanierungs- und Entwicklungsaufgaben auf der Landseite in einer Hand konzentriert und dem LBB zugewiesen werden. Dieser ist bereits größter Eigentümer auf der Landseite und verfügt über die erforderlichen Ressourcen und Erfahrungen in Bezug auf die Entwicklung von Immobilien und der Konversion. Dies würde auch dazu führen, dass der LBB als einheitlicher Ansprechpartner für Investoren fungiert und sich dadurch die Vermarktungschancen verbessern.

Zur weiteren Aufwertung der Landseite ist in den nächsten Jahren mit voraussichtlichen Ausgaben in Höhe von jährlich 5 Mio. Euro aus der Bewirtschaftung der Fläche des LBB am Flughafen Frankfurt-Hahn für Abrissarbeiten (ca. 1 Mio. Euro), Instandhaltungsarbeiten (ca. 1,2 Mio. Euro), Schadstoffbeseitigungen (ca. 2,0 Mio. Euro) sowie der Hausbewirtschaftung (ca. 0,8 Mio. Euro) zu rechnen. Darüber hinaus ist, wenngleich für verschiedene Bereiche schon belastbare Kostenschätzungen vorliegen, die Gesamtsumme der zur Vermarktung der Flächen am Flughafen Hahn nötigen Mittel nicht hinreichend bestimmbar. Nach Angaben des LBB beläuft sich die Investitionssumme, insbesondere auch für die Erschließung des Logistikparks Cargo Nord mit einer Fläche von rund 28 ha, auf ein absolutes Minimum von 30 Mio. Euro und deckt definitiv nicht die letztlich zur Erreichung der Marktreife der Gesamtfläche von derzeit rund 165 ha erforderlichen Kosten. Eine Entscheidung über die tatsächliche Höhe muss jedoch im Rahmen der laufenden Haushaltsberatungen getroffen werden.



E.

Ergebnis der Ressortbeteiligung

Die Vorlage ist mit dem Ministerium der Finanzen abgestimmt.

In Vertretung

Randolf Stich
Staatssekretär

Anlage

- Entwurf des Anteilskaufvertrages
- Entwürfe der Zuwendungsbescheide

FFHG
Projekt Runway

Shanghai Yiqian Trading Co, Ltd.
“Fair Deal” Business-Plan

**Sozialverträglicher Turnaround und Expansion des
Flughafens Frankfurt-Hahn**

**Überarbeitung im Rahmen der Verfahrensregelung
gemäß Process Letter II**

31. Mai 2016

**basiert auf den Business Plan vom
8. April 2016**

Inhaltsverzeichnis

1	Executive Summary	4
2	Hintergrund	13
	2.1 Projekt Runway: Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH.....	13
	2.2 Shanghai Yiqian Trading Co. Ltd.: Strategische Partnerschaft mit der China Construction Group	14
3	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	15
	3.1 Makroökonomische Treiber: Welthandel und Handelsbeziehungen zwischen Europa und China	15
	3.2 Industrielle Entwicklungen: Passagier- und Luftfrachtaufkommen zwischen Europa und China	16
	3.3 Technologische Entwicklungen: Skalen- und Verbundeffekte im Luftfrachtverkehr	16
	3.4 Wettbewerbssituation: Flughäfen in Deutschland	17
4	Strategie: Anpassung und Gestaltung des wirtschaftlichen Umfelds	18
	4.1 Vision und Mission: Sozialverträglicher Turnaround und Wachstum	18
	4.2 Geschäftsmodell: Skalen- und Verbundeffekte	19
	4.3 Wettbewerbsvorteil: Synergien zwischen „Blue Banana“-Einzugsgebiet und „One Belt-One Road) ..	22
	4.4 Nachhaltigkeit des Wettbewerbsvorteils	23
5	Implementierung I: Anpassung der Organisation an die Strategie.....	24
	5.1 Menschen: Zusätzliche Arbeitskräfte und wachsende Qualifikation	24
	5.2 Architektur: Gründung von Geschäftseinheiten	24
	5.3 Routinen: Verbesserte Geschäftsprozesse durch Innovation	24
	5.4 Kultur des Unternehmens : Sozial verantwortungsvolle, Werte basierte Führung	25
6	Implementierung II: „Fair Deal“ Investitionsplan	26
	6.1 Infrastruktur	26
	6.2 Passagier- und Frachtdienstleistungen: Personenverkehr: Modernisierung des Terminals und Prozessverbesserung.....	28
	6.3 Immobilienverwaltung: Business Park, Hotellerie und Shopping Mall	29
	6.4 Erneuerbare Energieversorgung	29
7	Staatliche Investitionshilfe: € 22,5 Millionen	30
8	Staatliche Betriebshilfe: € 25,3 Millionen.....	31
	8.1 Grundlage der Berechnung der staatlichen Betriebshilfe: Aviation Adjusted EBITDA.....	31
	8.2 Szenario: Base Case mit Flexibilität und niedriger Kapazitätsauslastung – 1,2 mio t/Jahr Kapazität ..	31
	8.2.1 EC GuidelinesM Berechnungen mit Verwendung der Projektionen vom Business Plan 8. April 2016 – AVIATION Adjusted EBITDA.....	31
	8.2.2 Rheinland-Pfalz Zuwendungsbescheid mit Projektionen vom Business Plan 8.April 2016: FFHG Adjusted EBITDA	33
	8.3 Nachhaltigkeit der Sanierung: Positive Adjusted EBITDA ab 2019.....	35
9	Risiken und Risikominderungsmaßnahmen	35
	9.1 Rezession: Konjunkturabschwächung und rückläufiges Passagier- und Frachtaufkommen.....	35
	9.2 Standortnachteil: Fehlender Zugang zu Transportinfrastruktur	35

9.3	Kostenüberschreitungen: Professionelles Projektmanagement zur Vermeidung von nicht sachgemäßer Kalkulation und Durchführung.....	35
9.4	Kapazitätsbeschränkungen: unzureichende Anpassung der Wachstumspläne an die Kapazitätserfordernisse des neuen chinesischen Airlines	36
9.5	Hohe Fixkosten: zu geringe Auslastung der kapitalintensiven Operations	36
10.1.1	Base Case – mit Investor: Niedrige Kapazitätsauslastung (2 zusätzliche Fluggesellschaften) gemäß dem Business Plan vom 8. April 2016	39
10.1.2	Base Case – mit Investor: Hohe Kapazitätsauslastung (3 zusätzliche Fluggesellschaften)	44
10.2	Best Case – Mit Investor: 2,5 mio t/Jahr Kapazität und 4-4+ zusätzliche Fluggesellschaften	49
10.2.1	Best Case – mit Investor: Niedrige Kapazitätsauslastung (4 zusätzliche Fluggesellschaften)	49
10.2.2	Best Case – mit Investor: Hohe Kapazitätsauslastung (4+ zusätzliche Fluggesellschaften)	54
10.3	Worst Case – Mit Investstor: 0,5 mio t/Jahr Kapazität und 0-1 zusätzliche Fluggesellschaften	59
10.3.1	Worst Case – mit Investor: Niedrige Kapazitätsauslastung (0 zusätzliche Fluggesellschaften) ..	59
10.3.2	Worst Case – mit Investor: Hohe Kapazitätsauslastung (1 zusätzliche Fluggesellschaft)	64
10.4	Baseline Case FFHG – ohne Investor	69
10.5	Verkäufer-Insolvenz (Reverse Stress Test) – ohne Investor	73
12	Finanzprojektionen Datenanhang: Siehe ZIP Ordner mit excel Arbeitsmappen	79
12.1	Finanzprojektionen, 2016-2024: Base Cases (Niedrige und Hohe Kapazitätsauslastung)	79
12.2	Finanzprojektionen, 2016-2024: Best Cases (Niedrige und Hohe Kapazitätsauslastung)	79
12.3	Finanzprojektionen, 2016-2024: Worst Cases (Niedrige und Hohe Kapazitätsauslastung)	79
12.4	Finanzprojektion, 2016-2024: Verkäufer Base Line Case	79
12.5	Finanzprojektion, 2016-2024: Verkäufer Insolvenz 2020: Reverse Stress Test	79
13	Aviation Adjusted EBITDA Datenanhang: Siehe ZIP Ordner mit excel Arbietsmappen	79
13.1	Base Cases Aviation Adjusted EBITDA (Niedrige und Hohe Kapazitätsauslastung)	79
13.2	Best Cases Aviation Adjusted EBITDA (Niedrige und Hohe Kapazitätsauslastung)	79
13.3	Worst Cases Aviation Adjusted EBITDA (Niedrige und Hohe Kapazitätsauslastung)	79
14	Yangtze River Express Comfort Letter (Absichtserklärung)	80

1 Executive Summary

Investor and Strategische Geschäftspartner: Shanghai Yiqian Trading Co., Ltd. (上海裔謙貿易有限公司), Shanghai (der "Investor", "SYT"), gehört zu 51% dem Herrn Zhu Qing (朱清), zu 39% der Frau Wu Zhanqing (吳展庆), und zu 10% dem ehemaligen Banker Kyle Wang. Der ehemalige Luftwaffenarzt, Dr. Chou Yu Tao, ist der gesetzliche Vertreter von SYT. Er ist beauftragt von SYT im Bietungsverfahren bezüglich des Verkaufs von 82,5% der Anteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH („FFHG“) handeln. SYT gehört zu den größten international tätigen Handels- und Logistik-Unternehmen in Shanghai. Yangtze River Express. Eine führende, global tätige Chinesische Frachtluftfahrtgesellschaft, beabsichtigt, das Projekt zu unterstützen. Diese hat in der neueren Vergangenheit seine Flüge nach und von Flughafen Frankfurt-Hahn („HHN“) gestrichen; dennoch – Dank der Initiative von Dr. Chou – plant die Fluggesellschaft zum HHN zurück zu kehren, falls er mit seinem Angebot für die 82,5% Anteile von FFHG im Bietungsverfahren Erfolg haben wird (siehe Anhang 14: Comfort Letter (Absichtserklärung) Yangtze River Express vom 18. November 2015 sowie Comfort Letter vom 20. Mai 2016). Yangtze River Express, Shanghai, gehört mittlerweile vollständig 100% zur diversifizierten, Global Fortune 500 chinesischen **HNA Gruppe** (Umsatz € 180 Milliarden), die in den verbundenen Geschäftsfeldern Luftfahrt (Passagier- und Frachttransport) einschließlich Flughafenbetrieb und -management, Logistik, Flugzeug- und Containerleasing, Immobilienentwicklung, -besitz und -verwaltung, Touristik sowie Hotel- und Gaststättengewerbe tätig ist.

Der Investor (*Prinzipal*) und sein gesetzlicher Vertreter, Dr. Chou, der langjährige Geschäftsbeziehungen zu Boeing pflegt, sind sehr zuversichtlich, dass:

- (1) durch SYT's langfristige Geschäftsbeziehungen zur Global Fortune 500 **China Construction Group**, der größte Baukonzern und führender Immobilienverwalter Chinas, dessen Tochtergesellschaft, China State Construction Engineering Corporation (CSCEC) an der Shanghaier Börse notiert ist, und zu deren entwickelten und abgeschlossenen Projekten unter anderen Grossflughäfen und bekannte Bürotürmen gehören, und
- (2) durch die Geschäftsbeziehungen des Investors und Dr. Chou zur Führungskräften von Unternehmen der Global Fortune 500 **HNA Gruppe**,

eine gegenseitig vorteilhafte Kooperation zwischen diesen strategischen Geschäftspartner koordiniert wird, und zwar unter der visionären Führung von Dr. Chou, im Rahmen seiner **HHN Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative**, die das Ziel setzt, vier oder mehr führende, international tätige chinesische Frachtfluggesellschaften bis zum Jahre 2020 nach HHN zu bringen, um den vorgeschlagenen, flexiblen **Sozialverträglichen „Fair Deal“ Investment Plan** zu realisieren.

Strategie und Geschäftsmodell: Die *Vision* des Investors ist es, in den nächsten 10 Jahren erfolgreich eine sozialverträgliche Sanierung, Neuausrichtung und Ausbau des HHN umzusetzen. Die *Mission* besteht darin, dass enorme Synergie-Potenzial – im Einklang mit den langfristigen Zielsetzungen des offiziellen gemeinsam verabschiedeten „EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation“ – aus der Kombination von Hahns Standortvorteil inmitten der "**Blue Banana**"-Region, die von Mailand und Turin bis nach London reicht, und der chinesischen Logistik-Strategie für Europa "**One Belt-One Road**" zu realisieren. Gemäß dem Base Case des *Geschäftsmodells* ist vorgesehen, (1) *Skalenerträge* zu realisieren durch die Verdoppelung der Frachtflügelkapazität auf 1,2 Mio. t/Jahr, und zwar dadurch, dass der Investor Yangtze River Express zurückbringt sowie erfolgreich die Strategie der Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative zur Gewinnung von 2 bis 3 Luftfahrtgesellschaft der **Sky Team Cargo Alliance**, ein Verbund von Frachtfluggesellschaften, umsetzt; (2) *Verbundeffekte* zu realisieren durch kohärente Diversifizierung in vier Geschäftssegmenten: (i) Infrastruktur (z.B. Landebahn, Hangars, etc.); (ii) Dienstleistungen (Passagier und Frachtabfertigung); (iii) Immobilienentwicklung und -verwaltung (Gewerbe, Wohnen, Gesundheit, Bildungseinrichtungen); (iv) erneuerbare Energien zur Selbstversorgung von Strom. Die gegenwärtigen *Wettbewerbsvorteile* des 24/7-Betriebs und fehlende Beschränkungen in den Zeitslots zusammen mit dem künftigen vorteilhaften Anschluss an die NATO-CEPS-Flugbenzintransport-Pipeline, schaffen einen großen Anreiz für alle asiatischen Fluglinien, insbesondere die chinesischen (einschliesslich Taiwan), die unbegrenzten Zugang zu einem zentral gelegenen kostengünstigen Verkehrsknotenpunkt in Europa benötigen und der darüber hinaus für den Start und die Landung von schwerbeladenen Großraumflugzeugen geeignet ist. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen im Luftfahrt- und Wettbewerbsrecht bringt der innovative Investor, in Zusammenarbeit mit der China Construction Gruppe, der HNA Gruppe und ggf. der Huawei-Gruppe, state-of-the-art Luftfahrt-Infrastruktur-Technologie und vor allem sein einmaliges Netzwerk aus belastbaren persönlichen Geschäftsbeziehungen ein, um einen

nachhaltigen Wettbewerbsvorteile sowohl in den Fracht- als auch in den Passagier-Segmenten des Flughafenbetriebs zu erzielen.

Umsetzung: Die Anpassung der Unternehmens-Organisation an die Sanierungs- und Expansions-Strategie mittels des **PARC-Ansatzes** (**P**eople, **A**rchitecture, **R**outines, **C**ulture): (**P**) beachtet die Interessen der verschiedenen Anspruchsgruppen nach *einer qualifizierten und motivierten Belegschaft bei gleichzeitiger Schaffung von mindestens 100 Arbeitsplätzen bei Base Case-Low Utilization bis 2024*; (**A**) setzt auf der *vorhandenen Unternehmensstruktur* auf; (**R**) bringt *Geschäftsprozessverbesserungen* ein, wie der Anschluss an die NATO-CEPS-Pipeline zur Senkung von Flugbenzintransportkosten und Minderung von Umweltgefahren durch Benzintransport mit LKW; (**C**) behält die kooperative Unternehmenskultur *einer Mitarbeitervertretung in der Unternehmensführung* bei (Betriebsrat), eine Kultur, die verträglich ist mit der *kollektiven werteorientierte Unternehmensführung* der China Construction Group. Die Sozialverträglichkeit ist ebenfalls durch die Bereitschaft, Gewinnbeteiligung mit dem Land Rheinland-Pfalz (vorbehaltlich Verfügbarkeit von Free Cash Flow) zu akzeptieren.

Flexibler Investitionsplan: Drei Projekte in der **Phase 1 (2016-2020)** gehören zu den unverzichtbaren Kernvorhaben. Der diesbezügliche gesamte Finanzierungsbedarf (ohne Ersatzinvestition in dieser Phase) dieser **neue Projekte** beträgt € 56 Millionen, die insgesamt **mit staatlicher Investitionshilfe in der Höhe von € 22,5 Million** gefördert werden sollen und ermöglichen: die Erneuerung vorhandenen Sachanlagen (Terminals, Hangars), die Herstellung eines Anschlusses an die NATO-CEPS-Pipeline für Flugbenzin für (zu Beginn) 120-160 Tausend Tonnen Kerosin jährlich, 240 Tausend Tonnen bis 2020) mit zwei Tanks zur Lagerung; die Aufrüstung der Schwerlasttransportanlagen. Diese Investitionen werden nicht nur getätigt, um Yangtze River Express (Mitglied der HNA Aviation Geschäftssegment) zurück zu gewinnen sondern in den Base Case Szenarien auch 1 bis 2 zusätzliche chinesische Luftfrachtgesellschaften nach HHN zu holen, die Mitglieder der **Sky Team Cargo Airline Alliance** sind und bereits Leasingnehmer von Großraum-Frachtflugzeugen von HNA Gruppe sind (hier: Flugzeugfinanzierungsgesellschaft Tianjin Bohai Leasing). Abhängig von der Anzahl der zusätzlichen Fluggesellschaften und Kapazitätsauslastung - *nicht* Kernvorhaben in der Phase 1 - sollen € 10 Millionen für den Aufbau einer Flugakademie (mit Studentenwohnheim und Büroräumen) in Zusammenarbeit mit APEX Flight Academy in Taiwan und China Construction Groups Geschäftspartner, Huawei Group, ein global führender Kommunikations- und Telekommunikationstechnologiehersteller, die, zusätzlich zur Fertigung von Flugsteuerungsinstrumenten und Signalanlagen für Eisenbahnen und Flughäfen, gegenwärtig Unterrichtstechnologie-Innovationsinitiativen in Deutschland unterstützt; hinzu. Im Szenario der Base Case High Utilization sieht der Investment Plan vor, in Kooperation mit der China Construction Gruppe, dass € 20 Millionen Immobilienentwicklungsvorhaben und Luxushotel Projekt (AU Plan) in enger Abstimmung mit der örtlichen Touristikbranche investiert werden. In der **Phase 2 (2020-2024)** wird geplant, abhängig von der Kapazität und Auslastung (Anzahl der zusätzlichen Frachtfluggesellschaften), *Infrastrukturinvestitionen* in Höhe von € 134 Millionen nicht nur für die Flughafenexpansion (zweite Start- und Landebahn) sondern auch in Segmenten zu investieren, die zum Nutzen der sozialen Wohlfahrt in dem regionalen Großraum Hahn (Altenwohnheim) und ökologische Nachhaltigkeit (erneuerbare Energie/Photovoltaik) sowie Transportinfrastruktur (BOT Hunsrück Eisenbahn) verwendet werden. Diese Projekte verursachen positive externe Effekte auf Wachstum und Beschäftigung im regionalen Großraum Hahn. Insgesamt – der **EU-China Strategic Agenda 2020 for Cooperation** folgend - wird geplant, dass sowohl die Europäische Union als auch das Land Rheinland-Pfalz insgesamt **€ 72,8 Millionen** an Fördergelder zur Verfügung stellt für (1) **staatliche Betriebshilfen** von **€ 25,3 Millionen** zur Deckung operativer Verluste während der Sanierungsphase; (2) steuerfreie **staatliche Investitionshilfe** von **€ 22,5 Millionen** zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen; 3) **staatliche Aufwandsentschädigung** von **€ 25 Millionen** für die Erbringung von hoheitlichen Sicherheits- und Überwachungsleistungen über einen Zeitraum von 9 Jahren. Im Best Case-High Utilization Szenario (4+ zusätzliche Fluggesellschaften) sieht der sozialverträgliche „Fair Deal“ flexible Investment-Plan - abhängig vom Erfolg bei der Umsetzung des Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative - die Nutzung von internen und externen Finanzierungsquellen in der Höhe von maximal € 215 Millionen für Sachanlageninvestitionen (CAPEX) - ohne Ersatzinvestition innerhalb des nächsten Jahrzehnts vor. Im Base Case-Low Utilization Szenario (2 zusätzliche Fluggesellschaften, beträgt die Investition in Kernprojekte € 56 Millionen; im Base Case-High Utilization Szenario (3 zusätzliche Fluggesellschaften) summieren sich die neuen Investitionsaufgaben auf € 106 Millionen.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aviation and Non-Aviation Income	35.463	39.734	43.538	45.967	47.441	49.063	50.743	52.484	54.288
EBITDA	- 6.190	- 7.141	- 5.103	- 2.610	903	7.554	9.334	12.704	16.271
EBITDA Margin	-17%	-18%	-12%	-6%	2%	15%	19%	25%	30%
CAPEX	27.667	11.667	16.667	11.000	11.000	12.500	14.000	13.000	14.000
of which:Projects	27.667	11.667	16.667	-	-	-	-	-	-
Employees	316	347	373	386	391	396	402	407	413

Gemäß Projektionen im Business Plan vom 8. April 2016

Shanghai Yiqian Trading “Fair Deal” Investment Plan 2016-2024

Sozialverträgliche Sanierung und Expansion zur Realisierung von Synergie-Potenzialen
des Hahn Standortwettbewerbsvorteils innerhalb der Europäischen “Blue Banana”
und China Logistik Strategie “One Belt-One Road”

Projekt Nr.	Projektname	Investitionen / davon Staatshilfen (Millionen)- (€)	Start (im Jahr)	Projekt Bauzeit (Jahren)	Zweck (Kurz- Beschreibung)
1	Erneuerung von Sachanlagen (Terminal, Hangars)	35/17	1	3	Qualitative Aufwertung des Passagierterminals und des Frachtumschlagplatzes
2	Flugakademie	10	1	1	Gewerbliche und soziale Immobilienentwicklung; Studentenwohnheim; administrative Büroräume und Unterrichtsräume
3	CEPS Rohrleitungs- anschluss + 2 Tankanlagen	6/3	1	1	Reduktion von Treibstoff- Transportkosten; Erhöhung der Attraktivität der Flughafeninfrastruktur für Fluggesellschaften
4	Frachtabfertigung	5/2,5	3	1	Umschlag von Schwerlastverkehr und qualitative Verbesserungen
5	AU Plan	20	4	2	Gewerbliche Immobilien- Entwicklung von Hotel/Bürogebäude/Einkaufs-zentrum
6	Flugzeughalle: Entfernung und Entsorgung	5	5	1	Entfernung von Hindernissen zur effizienten Flächennutzung; Vermeidung von Wartungskosten
7	Solar Kraftwerksanlage	25	6	2	5 MW erneuerbare Energie (Photovoltaik) Stromerzeugungsanlage
8	Passagier und Fracht Terminals	15	7	1	Neue Terminals zur Abdeckung von langfristigen Wachstumsanforderungen
9	2. Start- und Landebahn	30	8	2	Kapazitätserweiterung für zukünftige Wachstum
10	Altersheim	10	9	2	Gewerbliche und soziale Immobilienentwicklung: Wohnungen und Gemeinschaftsräume
11	BOT Hunsrück Eisenbahn	54	10	4	Öffentlich-private Partnerschaft regionaler Verkehrsinfrastruktur
1-11	Gesamt- Investition/ Staatshilfe	215/22,5			Umsetzung der EU-China “Agenda 2020” Strategy for Cooperation”

Investitionsplanung

2016-2024

(Jahresbudget ohne Ersatzinvestitionen)

Agenda 2020 EU-China Cooperation Socially Acceptable "Fair Deal" Investment Plan												
Capital Expenditures (CAPEX)												
EUR Millions												
Year/Project Nr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Σ
2016	11,67	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	27,67
2017	11,67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11,67
2018	11,67	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	16,67
2019	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10
2020	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10
2021	0	0	0	0	0	5	12,5	0	0	0	0	17,5
2022	0	0	0	0	0	0	12,5	15	0	0	0	27,5
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	15	5	0	20
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	15	5	54	79
Total: 2016-2024	35	10	6	5	20	5	25	15	30	10	54	215

Flexible Investment Contingency Plan and Investment Aid												
Project Nr.	Project Name	Investment Amount EUR mio	Scenarios: Phase 1 (Capacity Commitment) and Phase 2 (Capacity Utilization)						State Investment Aid (Other Operating)			
			Base Case: 12 %yr		Best Case: 2.5 %yr		Worst Case: 0.5 %yr		Total (Excluding Safety and Security)		Year of Disbursement	
			High Util	Low Util	High Util	Low Util	High Util	Low Util	1	2	3	
1	Renewal Existing Facilities*	35	35	35	35	35	35	35	17	7,5	7	2,5
2	Flight School	10	10	10	10	10	10	0	0	0	0	0
3	CEPS Pipeline + Fuel Tanks*	6	6	6	6	6	6	6	3	3	0	0
4	Cargo Handling*	5	5	5	5	5	5	5	2,5	0	0	2,5
5	AU Plan	20	20	0	20	20	0	0	0	0	0	0
6	Hangar Removal	5	5	0	5	5	0	0	0	0	0	0
7	PV Power Plant	25	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0
8	Passenger and Cargo Terminal	15	15	0	15	15	0	0	0	0	0	0
9	2nd Runway	30	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0
10	Home for Aged	10	10	0	10	10	0	0	0	0	0	0
11	BOT Railway	54	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0
Total Budget		215	106	56	215	106	56	46	22,5	10,5	7	5

* Core Investment Project

SHANGHAI YIQIAN TRADING CO, LTD
Strategischer Investor -"6C" Kernkompetenz

Mittelpunkt der Koordinierung von Chinesisch-Europäischen ökonomisch und technologischen Kooperation

Die erforderlichen *komplementären Ressourcen* (Kapital, Kundenzugang, Lieferanten, Know-how im Bereich Konstruktion und Bau sowie technologische Expertise aus der Luftfahrt) aus dem sozialen Netzwerk des Investors können vom Strategischen Investor genutzt werden, um die Chinesisch-Europäische ökonomisch und technologische Zusammenarbeit zu fördern mit dem Ziel, die enormen Synergieeffekte einer einzigartigen und nachhaltig wettbewerbsfähigen neuartigen Kombination von „Dingen und Kräften“ (Schumpeter) zu realisieren, die im Einklang mit der „EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation“ stehen:.

- HHN strategischer Standortvorteil (im Zentrum der **“Blue Banana”** Region in Zentraleuropa) sowie der strategische Wettbewerbsvorteil (24/7-Betrieb und rund-um-die-Uhr-Verfügbarkeit ohne Slot-Limitierung); Nähe zum CEPS Rohrleitung und Anschluß, um Transportkosten von Flugbenzin zu reduzieren
- Chinas europäische Logistik-Strategie **“One Belt-One Road”** als Basis eines einzigartigen Verkehrsknotenpunkts (Hub).

„6C“ Kernkompetenz-Konzept

- **Coherent Concept** **Synergien** durch die besondere, zentrale Lage von HHN in der „Blue Banana“-Region, den 24/7 Betrieb mit unlimitierten Slots und direkter Anschluss an der CEPS-Pipeline – alle in Verbindung mit Chinas "One Belt-One Road" – führen zu einer einzigartigen, kostengünstigen Logistik-Strategie zur Stärkung des Verkehrsknotenpunkts HHN; koherente kunden-, geographie- und produktspezifische Diversifizierung, um hohe Kapazitätsauslastung, Netzwerksynergien, zunehmende Skalenerträge, wettbewerbsfähige niedrige Fixkosten, wettbewerbsfähige variable Kosten (insb. Flugbenzintransportkostensparnis) und nachhaltiges Wachstum
- **Credible Commitment** **€229 Millionen Investitionsvolumen** verfügbar von 2016 bis 2024 für
 - **€ 14,14 Millionen Kaufpreis** für 82,5% Anteile an FFHG (**€ 14,85 Millionen** einschließlich Grunderwerbsteuer)
 - **€ 215 Millionen interne und externe Eigenkapitalfinanzierung** von **11 Projekten**, ausführlich beschrieben in dem sozialverträglichen **"Fair Deal" Investitions-Plan**
- **Coordinate Cooperation** Konsortium, geführt vom Investor, das aus sich gegenseitig ergänzenden globalen chinesischen Konzernen (**"Das Team"**) besteht und deren globalen Partnern zur Realisierung des Konzept:
 - **Fluggesellschaften:** Yangtze River Express (100% Hainan Airlines), Etihad Airlines, My Cargo, Thai Wings (Smile), AU Airways (Neugründung von Yangtze River Express), Long Haul Charter (Neugründung mit Yangtze River Express) und Chinesische Mitglieder der Sky Team Cargo Airline Alliance: China Cargo Airlines (100% China Eastern), China Southern Airlines, China Airlines (Taiwan) als Zielgruppe im Playbook der HHN Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative
 - **Baufirmen:** China Construction Group
 - **Flughafenbetrieb:** Hong Kong International Airport (gebaut von China Construction Group) durch Yangtze River Express Muttergesellschaft Hainan Airlines Zugang zur HNA Group Mitglied Swissport
 - **Finanzdienstleister/Banken:** Projektfinanzierungsbanken der China Construction Group; China Construction Bank
 - **Touristik/Hotel- und Gaststättenbetrieb:** Durch Yangtze River Express HNA Konzernmuttergesellschaft, Zugang zur HNA Touristik; HNA Real Estate (Tourism); Caissa Touristic; HNA Hospitality; NH Hotels
 - **Logistik:** HNA Logistics
 - **Immobilien und Weiterbildung:** APEX; Huawei education technology

Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative

HHN Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative: Equivalent 747F Cargo Payloads and Flight Movement Approximations							
Number of Additional Airlines*	Annual Cargo Volume (tonnes/year)	Cargo per Week (tonnes/week)	Chinese Airline International Airport Hubs	Total Additional Flight Movements per week	Cargo Load/Unload (tonnes)	747 F Capacity (tonnes)	747 F Capacity Utilization
1	50.000	962	2	12	80	100	80%
2	100.000	1.923	4	24	80	100	80%
3	150.000	2.885	6	36	80	100	80%
4	200.000	3.846	6	48	80	100	80%
5	250.000	4.808	7	60	80	100	80%

* Excludes AU Airways and Long Haul Discount Airways (established in collaboration with HNA Aviation in Phase 1)

Airline Hub Airports/Destinations from HHN	
PEK	Beijing
PVG	Shanghai
CAN	Guangzhou (Canton)
KMG	Kunming
HKG	Hong Kong
TPE	Taipei
SAW	Istanbul

International Hub Airports of Targeted Additional Airlines		
ICAO Code	Airline	International Hubs
YZR	Yangtze River Express (51% Hainan Airlines)	PVG, HKG
RUN	MyCargo (majority-owned HNA Group)	SAW
CKK	China Cargo Airlines (51% China Eastern)**	PVG, KMG
CSN	China Southern Cargo (including Xiamen Air)**	PEK, CAN
CAL	China Airlines Cargo**	TPE
CAO	Air China Cargo	PEK, PVG, CAN

** Members of SkyTeam cargo airline alliance

Umsatz und EBITDA-Planung:2016-2024

Projektionen im Business Plan vom 8. April 2016

Revenue and EBITDA Projections: Base Case-2 Additional Cargo Airlines 2016-2020

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total Aviation and Non-Aviation Income	34.178	35.463	39.734	43.538	45.967	47.441	49.063	50.743	52.484	54.288
Aviation (Aeronautical)	22.029	27.750	31.250	34.375	36.438	37.531	38.657	39.816	41.011	42.241
Passenger	7.490	9.435	10.625	11.688	11.660	12.010	12.370	12.741	13.123	13.517
Cargo	14.539	18.315	20.625	22.688	24.778	25.521	26.286	27.075	27.887	28.724
Non-Aviation	12.149	7.713	8.484	9.163	9.530	9.911	10.407	10.927	11.473	12.047
Real Estate	11.688	7.167	12.460	12.917	13.352	13.603	13.798	13.914	14.033	14.406
Energy	461	546	616	681	722	753	773	803	831	1.640

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aviation and Non-Aviation EBITDA Margin	-38%	-17%	-18%	-12%	-6%	2%	15%	18%	24%	30%
Aviation (Aeronautical)	-58%	-25%	-25%	-18%	-11%	-3%	11%	13%	19%	25%
Passenger	-22%	-44%	-43%	-30%	-20%	-6%	16%	19%	24%	31%
Cargo	-10%	-15%	-15%	-11%	-7%	-2%	8%	11%	17%	22%
Non-Aviation	0%	10%	8%	11%	15%	22%	33%	37%	42%	47%
Real Estate (Assumed)	-1%	9%	4%	7%	9%	14%	24%	27%	33%	51%
Energy (Assumed)	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aviation and Non-Aviation EBITDA	- 12.883	- 6.190	- 7.141	- 5.103	- 2.610	903	7.554	9.334	12.704	16.271
Aviation (Aeronautical)	- 12.878	- 6.947	- 7.797	- 6.143	- 4.027	- 1.236	4.079	5.323	7.874	10.573
Passenger	- 7.727	- 4.168	- 4.600	- 3.563	- 2.296	- 692	2.040	2.395	3.149	4.229
Cargo	- 5.151	- 2.779	- 3.197	- 2.580	- 1.732	- 544	2.040	2.927	4.724	6.344
Non-Aviation	- 5	757	656	1.040	1.417	2.139	3.474	4.012	4.830	5.698
Real Estate	- 121	621	502	870	1.237	1.951	3.281	3.811	4.622	5.288
Energy	115	137	154	170	181	188	193	201	208	410

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aviation and Non-Aviation Income	35.463	39.734	43.538	45.967	47.441	49.063	50.743	52.484	54.288
EBITDA	- 6.190	- 7.141	- 5.103	- 2.610	903	7.554	9.334	12.704	16.271
EBITDA Margin	-17%	-18%	-12%	-6%	2%	15%	19%	25%	30%
CAPEX	27.667	11.667	16.667	11.000	11.000	12.500	14.000	13.000	14.000
of which:Projects	27.667	11.667	16.667	-	-	-	-	-	-
Employees	316	347	373	386	391	396	402	407	413

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Passengers (000)	3.500,0	3.749,2	3.920,3	3.947,5	3.859,6	3.770,7	3.680,8	3.590,0	3.607,5
Rate of growth of passenger traffic	30,0%	7,1%	4,6%	0,7%	-2,2%	-2,3%	-2,4%	-2,5%	0,5%
Passenger Airport Revenue Services per PAX	2,70	2,83	2,98	2,95	3,11	3,28	3,45	3,66	3,75
Passenger Revenue	9.435,0	10.625,0	11.687,5	11.660,0	12.009,8	12.370,1	12.741,2	13.123,4	13.517,1
Cargo (000 t/year)	222,0	252,0	279,0	297,0	308,0	319,0	330,0	342,0	348,0
Rate of growth of cargo	179%	14%	11%	6%	4%	4%	3%	4%	2%
Cargo Revenue per tonne	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0
Cargo Revenue	18.315,0	20.625,0	22.887,5	24.777,5	25.520,0	26.286,4	27.075,0	27.887,3	28.723,9
Aviation Revenues	27.750,0	31.250,0	34.375,0	36.437,5	37.530,6	38.656,5	39.816,2	41.010,7	42.241,0

**Bestimmungsgröße zur Ableitung staatlicher Betriebshilfe:
Aeronautical Adjusted EBITDA und FFHG Adjusted EBITDA berechnet
aufgrund von Projektionen im Business Plan vom 8. April 2016**

Base Case Low Utilization in Phase 2

**2 zusätzliche Frachtfluggesellschaften, 2016-2020
Kapazität 1,2 Millionen t; zusätzliche Fracht 160,000 t/Jahr**

AVIATION (Aeronautical) Adjusted EBITDA (EC Guidelines)

Adjusted EBITDA (Bereinigtes EBITDA)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total output (1), (2), (3) [See Notes below]; Aeronautical Revenue	27.750,0	31.250,0	34.375,0	36.437,5	37.530,6	38.656,6	39.816,2	41.010,7	42.241,0
Operating expenses (Excluding Financial result) (3) , (4) [See Notes below]	(41.479,8)	(47.049,8)	(48.649,2)	(49.027,7)	(47.311,7)	(37.559,4)	(37.688,6)	(36.988,7)	(36.137,0)
Net Operating Income	(13.729,8)	(15.799,8)	(14.274,2)	(12.590,2)	(9.781,0)	1.097,1	2.127,6	4.022,0	6.104,1
Adjustments									
Depreciation	8.783,2	8.002,0	8.151,6	8.583,0	8.845,5	9.422,2	9.499,4	9.659,9	9.746,6
Financial result	150	170	252	634	851	637	669	751	770
Other out-of-period income	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)
Adjustment state grants for non-sovereign functions	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Revenues passenger control/security services	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Services purchased/security services	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
State grants (air traffic control)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)
Provisions for contingent losses	(453,1)	(365,7)	(500,0)	(250,0)	(250,0)	(463,1)	(365,7)	(300,0)	(300,0)
Losses from the retirement of fixed assets	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Marketing Activities	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0
Rearrangement of interest expense and repayment for the rental of Ryanair	(642,6)	(655,4)	(688,5)	(681,9)	(695,5)	(709,5)	(723,6)	(783,1)	(725,9)
Adjusted Aviation (Aeronautical) EBITDA	(7.891,6)	(8.646,9)	(8.969,1)	(8.328,8)	(11.839,2)	9.994,0	11.200,8	13.349,0	16.995,6
Sum:	(29.151)								

EOY (€ 000)	2015 est	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airport charges (Aeronautical Revenue)										
Landing fees	2.903,8	3.108,2	3.614,2	4.131,7	4.551,7	4.704,1	4.856,6	5.013,4	6.202,2	6.448,3
Passenger charges	2.652,5	2.808,3	3.116,2	3.297,5	3.521,5	3.649,2	5.798,5	5.574,3	5.331,4	5.069,0
Parking fees for aircraft	215,8	225,6	252,5	289,6	318,6	328,9	386,6	398,2	410,1	422,4
Other	0,0	651,3	784,2	902,2	1.001,3	1.037,7	1.546,3	1.592,7	1.640,4	1.689,7
Security Charges	181,1	205,4	213,3	224,4	234,2	237,5	386,6	398,2	410,1	422,4
Ground handling Services	7.573,8	9.183,7	10.797,5	12.185,7	13.260,0	13.687,4	20.101,6	20.306,5	20.915,7	21.120,7
Total Airport Charges	22.029,0	27.750,0	31.250,0	34.375,0	36.437,5	37.530,6	38.656,6	39.816,6	41.011,1	42.241,5
Passengers ('000)	3.500,0	2.864,9	3.294,6	3.624,1	3.895,9	4.090,7	4.192,9	4.192,9	4.234,9	4.319,6
Aeronautical Revenues per PAX	6,3	9,7	9,5	9,5	9,4	9,2	9,2	9,5	9,7	9,8

FFHG Adjusted EBITDA (Rheinland-Pfalz Zuwendungsbescheid)

Adjusted EBITDA (Bereinigtes EBITDA)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total output (1), (2), (3) [See Notes below]	26.463,1	29.734,4	43.639,1	45.967,1	47.441,4	49.069,5	50.743,5	52.484,4	54.288,4
Operating expenses (Excluding Financial result) (4) , (5) , (6) [See Notes below]	(9.755,7)	(6.482,3)	(6.402,4)	(6.856,6)	(6.796,7)	(5.820,7)	(5.809,6)	(5.137,1)	(4.971,9)
Earnings before taxes (Including Financial result)	(14.507,1)	(16.622,6)	(15.034,2)	(13.628,2)	(8.972,0)	(4.394,3)	(2.736,1)	367,3	3.804,4
Adjustments									
Depreciation	8.143,1	9.007,3	9.761,9	10.279,7	10.256,7	11.311,1	11.400,3	11.695,3	11.700,6
Financial result	174,5	175,2	179,7	638,6	616,7	637,0	666,0	751,0	770,0
Other out-of-period income	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)
Adjustment state grants for non-sovereign functions	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Revenues passenger control/security services	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Services purchased/security services	0	0	0	0	0	0	0	0	0
State grants (air traffic control)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)
Provisions for contingent losses	(453,1)	(366,7)	(500,0)	(250,0)	(250,0)	(463,1)	(366,7)	(300,0)	(300,0)
Losses from the retirement of fixed assets	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Marketing Activities	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0
Rearrangement of interest expense and repayment for the rental of Ryanair	(642,6)	(655,4)	(688,5)	(681,9)	(695,5)	(709,5)	(723,6)	(783,1)	(725,9)
Adjusted EBITDA	(7.205,9)	(8.164,0)	(6.281,2)	(3.544,0)	(42,0)	6.391,3	8.241,9	11.820,6	16.245,1
Sum:	(25.294)								

2 Hintergrund

2.1 Projekt Runway: Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Hahn-International Airport („HHN“) wurde gemäß des Informationsmemorandum von KPMG seit 1952 als Militärbasis für die US Air Force gegründet. In den frühen 1990er Jahren hat das Bundesland Rheinland-Pfalz die Möglichkeit genutzt, im Rahmen des so genannten Konversionsprogramms die ehemaligen, nicht mehr genutzten militärischen Einrichtungen in einen zivilen Flughafen zu überführen. 1998 beteiligte sich die Fraport AG mehrheitlich an der Flughafen Hahn GmbH („FFHG“). Am 22. April 1999 landete das erste Flugzeug der irischen Ryanair auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn und markierte den Wendepunkt. In 2004 stieg das Land Hessen mit einer 17,5%-Beteiligung ein, die verbliebenen Gesellschaftsanteile von 82,5% wurden in 2009 vom Land Rheinland-Pfalz übernommen.

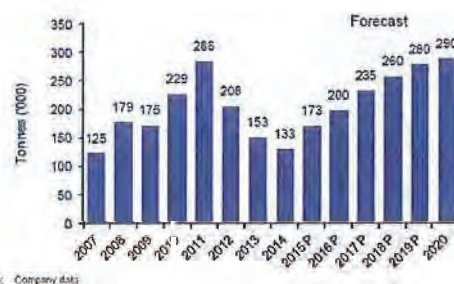
Lange Zeit war HHN aus Sicht der Airlines, insbesondere Ryanair, ein attraktiver Regionalflughafen, der sich als kostengünstige Alternative zu anderen Standorten etabliert hatte. Die Verlagerung des Flugverkehrs der ehemaligen Kunden Yangtze River Express und Thai Wings nach München sowie dem Verlust anderer Fluglinien u.a. nach Köln-Bonn, in Kombination mit relativ hohen Fixkosten (resultierend aus geringer Kapazitätsauslastung) haben HHN in die Verlustzone rutschen lassen und zu einem Liquiditätsengpass geführt. Die drohende Insolvenz konnte nur durch einen realistischen und überzeugenden Sanierungsplan abgewendet werden.

Der Auftrag an das Management, einen nachhaltigen und überzeugenden Sanierungsplan zu erarbeiten, der auch die Gesellschafter und Kreditgeber überzeugen musste, führte dazu, dass die drohende Insolvenz abgewendet werden konnte. Die Gesellschaft wurde zum 31. Dezember 2014 entschuldet, indem Immobilienvermögen aus der Gesellschaft entnommen wurde und somit aus den Erlösen die Verschuldung zurückgeführt werden konnte. Die notwendige Bedingung für die Akzeptanz des Sanierungsprogramms war die so genannte positive Fortführungsprognose, die unter anderem auch einen erfolgreichen Geschäftsplan beinhaltet, in dem das operative Geschäft sich nachhaltig profitabel darstellt und den Going Concern sicherstellte. Noch in 2015 initiierte das Land Rheinland-Pfalz einen Verkaufs- und Privatisierungsprozess, in dem Investoren eingeladen wurden, ein Angebot für seinen 82,5%-Anteil an FFHG abzugeben. Um die Attraktivität für (private) Investoren zu erhöhen, wurden zudem bis zu € 72,8 Millionen an Staatshilfen und öffentlichen Mitteln in Aussicht gestellt, (1) um operative Verluste auszugleichen (€ 25,3 Millionen), (2) Infrastrukturinvestitionen zu unterstützen (€ 22,5 Millionen) sowie (3) Investitionen in Sicherheit zu fördern (€ 3 Millionen p.a. bis 2022 und € 2 Millionen p.a. danach).

Die ökonomische Tragfähigkeit des HHN hängt im Wesentlichen von seiner Kapazitätsauslastung ab. Bei durchschnittlichen 40 Flugbewegungen je Stunde können pro Jahr theoretisch rund 350.000 Flüge abgefertigt werden. Auch in den wirtschaftlich einigermaßen erfolgreichen Jahren wurden jedoch nicht einmal 50.000 Flüge p.a. abgewickelt, was einer maximalen Auslastung von nur rund 15% entspricht. Die derzeitige Kapazitätsauslastung beträgt lediglich 6% (oder 21.000 Flugbewegungen jährlich). Bei dem relativ hohen operativen Fixkostenblock führt die unterdurchschnittliche Kapazitätsauslastung zwangsläufig zu weiteren Verlusten und erhöht das nochmalige Insolvenzrisiko. HHN braucht einen Investor mit einem kohärenten und nachhaltigen Geschäftskonzept, der nachweislich ein langfristiges Commitment abgibt, die Kapazitätsauslastung bis zum Jahr 2020 deutlich zu steigern, um die Fortführungsprognose (Going Concern) zu bestätigen. Ohne einen solchen Investor wird sich die angespannte Lage fortsetzen, die Fortführung (siehe Abbildung) bliebe damit ungewiss, weil sie vom „Markt“ abhinge.



Source: Company data



Source: Company data

Die strategische Planungsprognose, deren Grundlage im Informationsmemorandum von KPMG ausführlich beschrieben wird, basiert im Wesentlichen auf den folgenden Werttreibern, um die Überlebensfähigkeit und Profitabilität (Break-even) bis 2024 sicher zu stellen:

- Strategische Standortvorteile
 - Günstige und zentrale Lage im Herzen Europas; Das Einzugsgebiet von HHN (Erreichbarkeit innerhalb von 2 Stunden) umfasst rund 14 Millionen potenzielle Privatkunden;
 - Relativ verkehrsgünstige Straßenanbindung und Transportwege zu größeren Ballungszentren, die den pan-europäischen Handel über HHN begünstigen;
 - Alle wesentlichen Industriestandorte Deutschlands sind mit dem LKW in weniger als 10 Fahrstunden erreichbar (just in time);
 - Wesentliche europäische Industriestandorte im Ausland sind durch Tagesfahrten ebenfalls erreichbar.
- Direkter Zugang zur attraktiven **“Blue Banana”**-Zone
 - Weiter Korridor mit relativ hoher Bevölkerungsdichte und großer industrieller Bedeutung in Westeuropa (Konzept entwickelt von französischen Wissenschaftlern);
 - Erstreckt sich von Nordwestengland bis nach Norditalien und beheimatet 111 Millionen Einwohner;
 - HHN befindet sich in der geografischen Mitte der Blue Banana-Zone und kann daher diesen einzigartigen strategischen Wettbewerbsvorteil ausspielen;
 - Standort des HHN besitzt ein hohes Potenzial, ein bedeutendes Drehkreuz für pan-europäische Logistik und Handel zu werden.
- Starke Markt- und Wettbewerbsposition
 - Nach Passagierzahlen Nr. 11 in Deutschland und Marktführer im **Low-cost Segment**;
 - Nr. 5 des deutschen Luftfrachtaufkommens und Nr. 11 in Europa, im Wesentlichen Dank des 24/7-Betriebs ohne Beschränkungen;
 - **Keine Beschränkungen bei den Slots** (im Vergleich zu direkten Wettbewerbern);
 - **Unmittelbare Nähe zum CEPS European Pipeline Network** für kostengünstigen Transport von Flugbenzin durch eine Rohrleitung, die mit relativ niedrigen Investitionsaufwand angeschlossen werden kann.

2.2 Shanghai Yiqian Trading Co. Ltd.: Strategische Partnerschaft mit der China Construction Group

Shanghai Yiqian Trading Co., Ltd. (上海裔謙貿易有限公司), Shanghai (the “Investor”, “SYT”), gehört zu 51% dem Herrn Zhu Qing (朱清), zu 39% der Frau Wu Zhanqing (吴展庆), und zu 10% dem ehemaligen Banker Kyle Wang. Der ehemalige Luftwaffenarzt, Dr. Chou Yu Tao, ist der gesetzliche Vertreter von SYT. Er ist beauftragt von SYT im Bietungsverfahren bezüglich des Verkaufs von 82,5% der Anteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH („FFHG“) handeln. SYT gehört zu den größten international tätigen Handels- und Logistik-Unternehmen in Shanghai. Yangtze River Express. Eine führende, global tätige Chinesische Frachtluftfahrtgesellschaft, beabsichtigt, das Projekt zu unterstützen. Diese hat in der neueren Vergangenheit seine Flüge nach und von Flughafen Frankfurt-Hahn („HHN“) gestrichen; dennoch – Dank der Initiative von Dr. Chou – plant die Fluggesellschaft zum HHN zurück zu kehren, falls er mit seinem Angebot für die 82,5% Anteile von FFHG im Bietungsverfahren Erfolg haben wird (siehe Anhang 14: Comfort Letter (Absichtserklärung) Yangtze River Express vom 18. November 2015 sowie Comfort Letter vom 20. Mai 2016

Yangtze River Express ist 100-%ige Tochtergesellschaft einer international führenden Chinesische Luftfahrtgesellschaft, Hainan Airlines Co. Ltd, einer börsennotierte Aktiengesellschaft, die an der Shanghai Stock Exchange gelistet ist, und von der Konzernmuttergesellschaft Grand China Air Co. Ltd („Grand China Air“) kontrolliert wird. Grand China hält 34,84% Anteil, per 31. Dezember 2014 nach Auskünft der DBS Bank Prospektus vom 9. April 2015, der veröffentlicht wurde wegen der Emission einer USD 350.000.000 2-jährige Schuldverschreibung der Grand China Air (Hong Kong) Limited, garantiert durch Hainan Airlines Corp., Ltd und Grand China Air Co., Ltd, und notiert an der Singapore Exchange Securities Limited Handelsplattform. Grand

China Air wird gemeinsam gehalten von der Hainan Province Landesregierung (48,6%), die HNA Group (32,8%) und George Soros (18,2%), der seit 1995 als Investor bei Hainan Airlines engagiert ist.

Der Investor ist sehr zuversichtlich, dass durch die langjährige, vertrauensvolle Geschäftsbeziehung, die Dr. Chou mit der China Construction Group (börsennotierte Tochtergesellschaft der „kollektiv“ gehalten aber juristisch nicht-staatliche China State Engineering Corporation, Ltd., Beijing, die führende Baufirma Chinas) unterhält, und durch die Beziehungen Dr Chous und Shu Wei Dong zu Geschäftspartner in der HNA Group, vornehmlich, aber nicht beschränkt auf Yangtze River Express, der Sozialverträgliche „Fair Deal“ flexibler Investitionsplan die Basis einer nachhaltigen strategische Partnerschaft bildet, die von Dr. Chou geführt und koordiniert wird, da er im Namen von SYT handelt und indirekt, die Interessessen dessens Geschäftspartner (HNA, China Construction) vertritt. Die erste Maßnahme der **HHN Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative** im Base Case-Szenario fokussiert auf die schnelle Rückkehr von HNA Aviation Group Mitglied Yangtze River Express, sowie die Gewinnung von MyCARGO (ehemalige ACT, wo Dr Chou früher engagiert war) und bis Jahresende 2020 die Gewinnung von 1-2 Mitglieder der **Sky Team Cargo Airline Alliance** (China Cargo Airlines, China Southern, China Airlines Cargo; siehe „Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative“ oben in der „Executive Summary“ Zusammenfassung, insgesamt mit Flügen zu bzw. von 6 internationalen chinesischen Fracht- und Luftfahrt Drehkreuzen: Shanghai (PVG), Beijing (PEK), Guangzhou (CAN), Kunming (KMG), Hong Kong (HKG) und Taipei (TPE); hinzu kommt MyCARGO mit dem Luftfahrt Drehkreuz Istanbul (SAW). Alle Fluggesellschaften haben großräumige, langstreckentaugliche Boeing-Flugzeuge (747, 767, 777, 787), die auch in Hahn gewartet werden, im Betrieb, da der derzeitige HHN-Partner HAITEC dafür eine Zertifizierung hat (mit Ausnahme von der Boeing 787, wobei Dr Chou durch seine Kontakte zu Boeing hier Unterstützung leisten kann). Die Sky Team-Fluggesellschaften sind bereits Leasingnehmer bei der HNA Group Tianjin Bohai Leasing. Diese Fluggesellschaften haben auch ein Interesse am Zugang zu kostengünstigem Flugbenzin in Europa, wie HHN, sobald der Anschluss an der CEPS-Pipeline realisiert ist und die neue Tanklager gebaut wird (vgl. Projekt Nr. 3).

3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

3.1 Makroökonomische Treiber: Welthandel und Handelsbeziehungen zwischen Europa und China

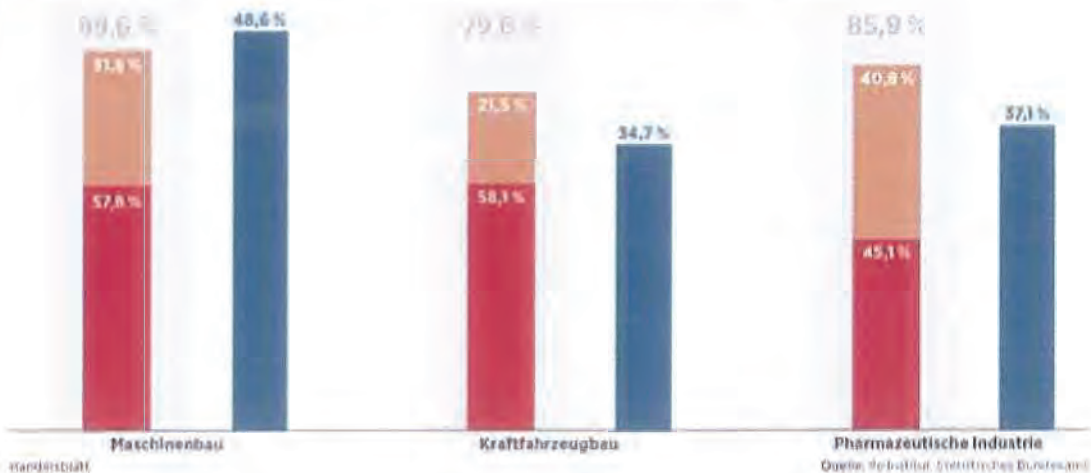
China gehört zu den am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Welt (zurzeit 7% Wachstum im Bruttonationalprodukt für das 1. Halbjahr 2015), nach Bruttonationalprodukt globale Nr. 2 hinter den USA. Für den weltgrößten Exporteur ist effiziente Logistik und Distribution der produzierten Handelsgüter von herausragender Bedeutung. Darüber hinaus ist China mittlerweile größter Importeur deutscher Waren. Ökonomen sehen das nachhaltige Wirtschaftswachstum in China bei durchschnittlich 8% p.a. bis 2030. In 2030 wird China auch der größte Handelspartner Deutschlands bedeutender Exportindustrie sein. Der zentraleuropäische Raum (hier mit „Blue Banana“ beschrieben) ist daher von höchster strategischer Relevanz für Chinas Volkswirtschaft.

Deutschlands weltweit führende Exportindustrie – insbesondere die Schlüsselbranchen Industrie/ Maschinenbau, Automobilindustrie, Chemie und Pharma – ist in hohem Maße von effizienter und effektiver Logistikinfrastruktur im Bereich Luftfracht abhängig, um den globalen Wettbewerbsvorteil auch weiterhin zu halten oder sogar auszubauen.

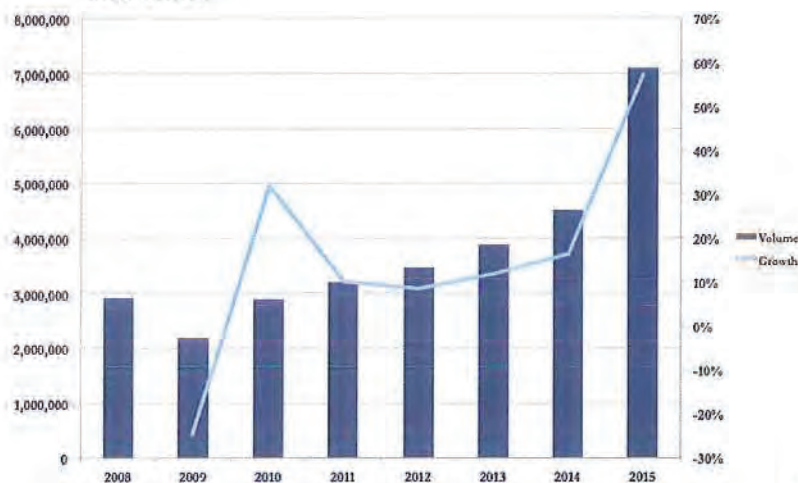
Bedeutung des Luftverkehrs in ausgewählten Schlüsselbranchen

Wie wichtig ist für ihr Unternehmen der Luftverkehr?

■ Sehr wichtig ■ Wichtig ■ Umsatzwachstum 2003 - 2012, Inflationsbereinigte Werte, 2003 = 100



3.2 Industrielle Entwicklungen: Passagier- und Luftfrachtaufkommen zwischen Europa und China



Im 1. Quartal 2015 betrug das Passagieraufkommen aller chinesischen Airlines auf den Strecken zwischen China und Europa 7,1 Millionen, was einem 57%-igen Anstieg zum Vorjahr entspricht. Während in den früheren Jahren das durchschnittliche Wachstum sich eher im niedrigen zweistelligen Bereich bewegte, hat sich das Wachstum jüngst stark beschleunigt. Insgesamt hat sich der internationale Verkehr chinesischer Airlines zwischen dem 1. Quartal 2012 und dem 1. Quartal 2015 nahezu verdoppelt. Dies bedeutet ein durchschnittliches Wachstum von 25% p.a., während der globale Markt nur um rund 4,1% wachsen wird (Forecast 2014-2024, vgl. Boeing, ICAO).

Als Beispiel für den steigenden Luftfrachtverkehr kann Air China herangezogen werden, die allein zwischen 2013 und 2014 den Umsatz mit der Destination Europa um 16% von RMB 3,1 Mrd. auf RMB 3,6 Mrd. steigern konnte.

3.3 Technologische Entwicklungen: Skalen- und Verbundeffekte im Luftfrachtverkehr

Die Entwicklung und Bereitstellung von großen Flugzeugen - wie der Boeing 747 und Airbus A380 - wird durch die Grundgeometrie der Beziehung von Volumen, welches die Kosten in Relation zum Output (Material) pro

Einheit des Outputs (Kapazität) beschreibt, definiert. Aus Gründen der Einfachheit gilt die Annahme, dass eine Kugel eine Oberfläche von $A = 4 \pi r^2$ hat, während das Volumen durch $V = (4/3) \pi r^3$ bestimmt wird. Wird die Fläche verdoppelt (Radius multipliziert mit $2^{\sqrt{5}}$), dann vergrößert sich das Volumen durch $2^{1,5}$ um das 2,8-fache. Betrachtet man nun die Fläche als Material-Input und Passagier- oder Cargo-Kapazitäten als Volumen, dann nimmt das Verhältnis der Fläche (Input) zum Volumen (Output) ab, wenn das Ausmaß des „Kugelgefäßes“ ansteigt. Im Fall der Verdopplung der Fläche verringert sich das Verhältnis aus Fläche zu Volumen um 30%. Diese elementare Logik der analytischen Geometrie ist der Schlüsselfaktor zu immer größeren Flugzeugen, Containerschiffen, Militär und Gebäuden. Flughäfen, die Start- und Landebahnen, Terminals und Frachtabfertigungsservices haben, um solch große Flugzeuge aufzunehmen, sind zunehmend gefragt.

Luftverkehrsaufkommen ist aufgrund der globalen uneinheitlichen wirtschaftlichen Entwicklung volatil. Einige Regionen wachsen daher schneller als andere. Flughäfen, deren Verbindungsaufkommen auf Airlines konzentriert sind, die nur national bzw. den Heimatkontinent bedienen, sind einem höheren Risiko hinsichtlich möglicher Volumenrückgänge ausgesetzt, als Flughäfen mit Airlines, die mehrere verschiedene Kontinente bedienen (Long Haul). Die Erweiterung des geographischen Anwendungsbereichs führt zu einer höheren Kapazitätsauslastung und zu einer Kostenreduktion. Flughäfen sind sehr kapitalintensiv und haben daher hohe Fixkosten, nicht nur wegen der Grundstücke und Gebäude, sondern auch durch das hochspezialisierte Personal, das unabhängig vom Verbindungsvolumen vorgeschrieben ist. Daher gewährleistet die geografische Diversifizierung eine höhere Auslastung der bestehenden Anlagen und Ausrüstungen.

3.4 Wettbewerbssituation: Flughäfen in Deutschland

Passagierverkehr

Derzeit bedienen in Deutschland 39 Flughäfen den Markt für Passagierverkehr (Privatreisende, Tourismus, Geschäftsreisende). Regionale Flughäfen wie HHN profitieren dabei von den Einwohnern aus ihrem direkten Einzugsgebiet in Kombination mit attraktiven Airlineangeboten wie z.B. Ryan Air. Lediglich 3 deutsche Flughäfen betreiben Drehkreuze: Frankfurt am Main und München (beide Lufthansa) sowie Berlin (Air Berlin/Emirates). Der Investor verfolgt eine aktive Strategie, „Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative“, den Flughafen HHN konsequent als europäisches Drehkreuz für eine äußerst attraktive Nische auszubauen: Fluggäste aus Asien bzw. China. Diese Strategie ist ein klares Alleinstellungsmerkmal im Luftverkehr, insbesondere dadurch, dass die Kosten für das Wiederauftanken wesentlich gesenkt werden kann durch die Minderung der Transportkosten für Flugbenzin (CEPS-Pipeline). Das HHN-Drehkreuz wird Speichen bedienen, die zu allen Hauptflughäfen in Deutschland und Europa führen. Damit können die Anzahl von Flugbewegungen erheblich erhöht werden. Dieses gilt insbesondere für die Heimatflughäfen, die von 20 Fluggesellschaften der Sky Team Cargo Airline Alliance angefliegen werden. Es sind 8 europäische und 4 chinesische international tätige Passagierfluggesellschaft, die auch Fracht mit transportieren, die zur diesem Verband gehören. Alle diese Gesellschaften haben Flugzeuge mit Kapazitäten für Transport von Passagieren und Fracht. Dr. Chou und SYT haben exzellente Geschäftskontakte zum Sky Team Cargo Alliance durch den President von Yangtze River Express. China Southern, die früher kurzzeitig die Kapazität von HHN nutzte, ist ebenfalls Mitglied der Gruppe.

Cargo

Der deutsche Luftfrachtmarkt ist im Vergleich zum Passagiermarkt deutlich weniger fragmentiert. Die Top 5 der deutschen Flughäfen einschließlich HHN fertigen rund 95% des gesamten Marktes ab. Die Möglichkeit des 24/7-Betriebs zusammen mit zusätzlichen Kapazitäten und kostengünstige Brennstoffversorgung wird zunehmend zum strategischen Wettbewerbsvorteil des HHN, da Wettbewerber diese nicht bieten können. Dabei wird HHN überproportional direkt vom steigenden Handelsvolumen zwischen Deutschland/EU und China profitieren können und darüber hinaus die geplante Expansion, im Einklang mit der offiziell „EU-Schima 2020 Strategic Agenda for Cooperation“ wird es HHN ermöglichen, ehemalige Kunden (Yangtze River Express, Thai Smile, auch bekannt als Thai Wings, möglicherweise China Southern) zurück zu gewinnen, sowie zusätzliche Fluggesellschaften aus der Sky Team Cargo Airline Alliance sind, die Flotten von Großraum-Langstrecken Flugzeugen betreiben, die von HNA's Tianjin Bohai geleast sind und möglicherweise in HHN bei HAITEC gewartet, in Stand gehalten und überholt werden. Durch persönliche Beziehungen mit der Unternehmensführung der HNA Group (durch Beteiligung von Yangtze River Express an der Holding) kann der Investor ohne großen Aufwand von den Kontakten zu HNA Aviation Group Expertise, vor allem von Swissport und myTECHNIK, profitieren. Tianjin Bohai Leasing ist zudem

Leasinggeber für: China Airlines (Taiwan), China Eastern, China Southern, Xiamen Airlines. Das Geschäftsumfeld im EU-China Luftfahrtmarkt wird von den Fähigkeiten der HNA Group abhängig sein sowie der strategischen Führung von Managern wie Dr. Chou benötigt, der das Vertrauen von global expandierenden, führenden chinesischen Grossunternehmen, wie China Construction Group, HNA Group und Huawei Group genießt, um die erforderlichen Maßnahmen kostengünstig, schnell und effizient umzusetzen.

4 Strategie: Anpassung und Gestaltung des wirtschaftlichen Umfelds

Normalerweise ist die Anpassungsfähigkeit von Unternehmen an die Marktgegebenheiten ausschlaggebend dafür, ob sie am Markt erfolgreich sind oder nicht. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind normalerweise gegeben und können durch Unternehmen nicht beeinflusst werden. Für Monopolisten gilt das allerdings nicht, da diese die Marktpreise selbst vorgeben können und nicht akzeptieren müssen. Das Gleiche gilt auch für Monopsonisten, häufig bezeichnet als Nachfragemonopolisten, einer Marktform, bei der ein Nachfrager vielen Anbietern gegenübersteht. In einem Nachfragemonopol regelt der Nachfrager und nicht der Anbieter die Preise. Genau diese Marktform ist beim HHN anzutreffen. Ryanair hat fast uneingeschränkte Preisfestlegungsmacht und nutzt diesen Marktvorteil aus, indem deutlich niedrigere Preise durchgesetzt werden, als am Markt üblich sind (und möglicherweise regulatorisch konform wären). Die niedrigen Betriebskosten von HHN für bestimmte Fluggesellschaften sind daher nicht der Betriebseffizienz, sondern vielmehr der Macht des einzelnen Nachfragers geschuldet. Die Verhandlungsmacht des Monopsonisten ist besonders groß, da ein mögliches Zurückziehen von Ryanair aus Hahn den Flughafen wirtschaftlich ruinieren würde.

Der strategische Investor bietet einen Ausweg an, der die Abhängigkeit von Ryanair verringert. Der Investor, der im Portfolio eine Projektgesellschaft hält, an der zu 5% der Präsident von Yangtze River Express (jetzt 100 %ige Mitglied der HNA Group) beteiligt ist, ist in der Lage, den Passagier und Frachtverkehr von asiatischen Fluggesellschaften und dritten Fluglinien, die mit dem Investor zusammen arbeiten wollen, zu gewinnen. Der Investor hat vor, 2 neue Fluggesellschaften, AU Airways („AU“ ist die Bezeichnung von Gold in der Chemie) und den Billigflieger (Charter) Long Haul Budget Airline. Die Situation des Investors ist einmalig, da er und seine Geschäftspartner in der Position sind, den Wert der eigenen Gesellschaftsanteile von FFHG zu bestimmen, d.h. durch aktive Gestaltung der Luftfahrtindustrie sowie des Umfelds des Flughafenbaus und der Ausrüstungs- und Zulieferindustrie (z.B. Einflussnahme auf die Anzahl der Luftfahrtgesellschaften, die Kosten des Baus von zusätzlichen Flughafenkapazität, die Kosten der Erneuerung der Flugsicherungselektronik und Telekommunikationsanlagen). Unter dieser Voraussetzung ist von entscheidender Bedeutung bei der Bestimmung des Unternehmenswerts im Rahmen einer Due Diligence, dass der Bieter sich glaubwürdig verpflichtete, eine Strategie umzusetzen, die durch Anpassung und Gestaltung des wirtschaftlichen Umfelds den positiven Turnaround und die Expansion bewirkt. Ein solcher Bieter ermittelt seine Bewertung nicht aufgrund des gegebenen Unternehmensumfelds, sondern vielmehr auf Grundlage des Umfeldes, das er als strategischer Investor selbst beeinflussen und steuern kann.

4.1 Vision und Mission: Sozialverträglicher Turnaround und Wachstum

Die **Vision** des Investors besteht darin, eine sozialverträgliche Sanierung und Expansion des HHN umzusetzen. Im Einklang mit der Unternehmenskultur der HNA Group, verfolgt der flexible „Fair Deal“ Investitionsplan im das Ziel, „etwas für die Gesellschaft zu tun und somit für anderen“ (ausdrückliches Wortlaut der Mission der HNA Group, zu dem Yangtze River Express gehört); somit wird soziale Gerechtigkeit durch Einzeltaten gefördert. Unter der Führung von Dr. Chou, durch die Gewinnung von zusätzlichen Passagier- und Frachtfluggesellschaften, beabsichtigt der Investor, den Wert der Investition der Anteilseigner nachhaltig zu steigern, aber gleichzeitig die Beschäftigung im Grossraum Hahn zu erhöhen und die Qualifikation der Arbeitnehmer, die am Flughafen tätig sind, durch Weiterbildung zu erhöhen. Ferner werden Geschäftsmöglichkeiten für mittelständische Unternehmen geschaffen, die Produkte und Dienstleistungen für (1) Bau und Outsourcing Firmen, die vom Flughafen engagiert werden; (2) Fluggesellschaften; (3) Immobilienplanung sowie –bau und –betrieb von Anlagen (Parkanlagen, Hotelanlagen, Einkaufszentrum, Bürogebäude, Mehrfamilienwohnhäuser, Flugakademie

Studentenwohnheim, Flugakademie Verwaltungs- und Unterrichtsgebäude. Darüber hinaus ist der Einsatz von Solartechnik (Photovoltaik) für die Stromversorgung vorgesehen, und somit wird etwas für den Schutz der Umwelt für künftige Generationen getan.

Die **Mission** des Investors unter der Führung von Dr. Victor Chou ist es, Mehrwert durch die Realisierung von Synergiepotenzialen, die sich aus den geographischen und logistischen strategischen Wettbewerbsvorteilen des HHN und der logistischen „One Belt One Road“ europäischen Luftdrehkreuz-Strategie der chinesischen Regierung ergeben, zu heben. Diese Strategie ist im Einklang mit der Kooperation mit der Europäischen Union (siehe oben „EU-China 2020 Agenda for Cooperation“), die Infrastrukturinvestition durch chinesische Unternehmen und Privatinvestoren in Europa vorsieht. Die zentrale Lage Hahns in der „Blue Banana“, die 24/7 logistische Unterstützung und die Beseitigung der Slotvergabe-Beschränkung in Verbindung mit der kostengünstigem Flugbenzintransport durch die CEPS-Pipeline, ziehen genau die asiatischen Fluggesellschaften an, mit denen Dr. Chou langfristige Kontakte aufgebaut hat. Gerade diese Fluggesellschaften sind Mitglieder der Sky Team Cargo Airline Alliance. Somit werden die Kapazitätsauslastungen und Skalenerträge erhöht, da sich bei der Verdopplung der Runway-Kapazitäten die Stückkosten pro Einheit verringern. Um die Synergien zu realisieren, beabsichtigt der Investor bis zu 3 Mitglieder der Sky Team Cargo Airlines Alliance, die von und zu Drehkreuzen in Asien fliegen und europäische Mitglieder der Sky Team Cargo Airlines Alliance, die entlang den Speichen von und zu HHN verbunden mit anderen Europäischen Grossflughäfen, als weitere Kunden zu gewinnen. Die andere Investitionsprojekten sind komplementär und hängen davon ab, inwiefern Dr. Chou mit seiner Koordination von EU-Chinesischer Kooperation im transkontinentalen Flugverkehr Erfolg hat (d.h. Anzahl der zusätzlichen Fluggesellschaften).

4.2 Geschäftsmodell: Skalen- und Verbundeffekte

Das Geschäftsmodell wird im Wesentlichen durch die Festlegung des Umfangs (Scale) und der Breite der Segmentierung (Scope) bestimmt. Angesichts der Ungewissheiten der Weltwirtschaft ist es notwendig, dass im Geschäftsmodell genügend Flexibilität besteht, die Zusagen von Finanzierung der Expansion und Diversifikation von der Anzahl der wichtigen Fluggesellschaften (und deren Passagier-Muttergesellschaften) abhängig zu gestalten.

Der **Umfang** des Flugbetriebs wird durch die Kapazität von Frachttransporten pro Jahr gemessen sowie die antizipierte Anzahl von Luftfahrtgesellschaften in den Jahren 2016-2020. Drei Szenarien werden in der Geschäftsplanung berücksichtigt (einschließlich der Investitionsplanung):

- **Base Case:** 1,2 Mio t/Jahr für 2-3 zusätzliche wichtige Frachtfluggesellschaften (Wahrscheinlichkeit: 50%)
- **Best Case:** 2,5 Mio t/Jahr für 4+ zusätzliche wichtige Frachtfluggesellschaften (Wahrscheinlichkeit: 33%)
- **Worst Case:** 0,5 Mio t/Jahr für 0-1 zusätzliche wichtige Frachtfluggesellschaften (Wahrscheinlichkeit: 17%)

Die optimistische Verzerrung bei den Annahmen über die Wahrscheinlichkeiten der Kapazitätsausbau Szenarien - trotz der Verlangsamung des Wachstums der Weltwirtschaft - basiert auf der Kernkompetenz des Investors, in Kooperation und Koordination mit der China Construction Group (die einen 9% igen Anteil an der China Construction Bank hält) sowie mit der HNA Group, eine nachhaltige, starke Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen. Der Hinweis auf 2 bis 3 zusätzliche Fluggesellschaften im Base Case ist eine Vereinfachung, die als sehr konservativ einzustufen ist. Zusätzlich zu Yangtze River Express, die bereits ihre Absicht erklärt hat, zurückzukehren, falls SYT den Zuschlag bekommt (siehe unten, Ziffer 14; Absichtserklärung), die HNA Group kontrolliert auch myCARGO. Dennoch werden die kombinierten Ladungen dieser zwei Fluggesellschaften vereinfacht als die Ladung einer Fluggesellschaft für die Planung betrachtet, da sie beide zur HNA Aviation Group gehören. Der Base Case sieht vor, im Einklang mit Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative, zusätzlich zu Yangtze River Express (einschliesslich myCARGO) 1 oder 2 von 4 möglichen Zielkunden, davon sind die drei mit der höchsten Wahrscheinlichkeit Mitglieder der Sky Team Cargo Airline Alliance und sind bereits Leasingnehmer von Tianjin Bohai Leasing, ein Mitglied der HNA Group. Diese Auswahl ist weiterhin konservativ, da die Neugründungen der HNA Aviation Group, AU Airway und Long Haul Budget Airways - beide Passagierfluggesellschaften - nicht dem Frachtfluggeschäft zugeordnet werden können, auch wenn sie Fracht transportieren und sind wahrscheinlich Leasingnehmer von Tianjin Bohai Leasing sind.

Diversifizierung von Umsatzquellen, um nachhaltiges und stabiles Wachstum sicher zu stellen, wird durch Erweiterung der Breite des Angebots sichergestellt, das vier Segmente (Lines of Business oder LOBs) umfasst. Zwei LOBs sind technisch mit dem Flugbetrieb (Aviation) unmittelbar verbunden: Infrastruktur (Start- und Landebahnen, Terminalgebäuden, Flugzeughallen, Brennstofftanklager); Dienstleistungen (Abfertigung von Passagier und Fracht). Zwei non-Aviation Segmente sind Real Estate (Immobilien) und Energie (Stromversorgung).

- **Infrastruktur**

Obwohl zurzeit das Segment Infrastruktur nicht in Form eines eigenständigen Tochterunternehmens der Holdinggesellschaft organisiert ist, sollen in Zukunft die Vermögenswerte für den Betrieb der Landebahn und Kraftstoffversorgung und Schutz und Sicherheit als „Infrastruktur“ zusammengefasst werden: Start- und Landebahn, Terminal, Hauptflugfeld, allgemeines Aviation-Flugfeld und Cargo-Terminal. Als separate Sparte generiert das Segment Infrastruktur-Umsätze aus den Start- und Landegebühen, während das Service-Segment (siehe unten) seine Umsätze aus den Servicegebühren für die Passagiere erlöst. Die Kostenmanagementthemen in dem Infrastruktur Segment betreffen technische Engineering Sicherheitsfragen und sind daher qualitativ von den Themen der weit weniger technischen Themen, wie Catering, Reinigung und innerer Flughafenpassagiertransport, abzugrenzen. Der Personalaufwand in Infrastruktur stellt einen hohen Fixkostenblock dar, weil, unabhängig vom Verkehrsvolumen, Spezialisten für die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften benötigt werden. Streng genommen beinhalten Fixkosten im Bereich Infrastruktur auch die (kalkulatorische) Mieten der Grundstücke, auf denen die Start- und Landebahnen sowie Terminals gebaut sind und für Gebäude an sich. Falls eine Geschäftseinheit eingesetzt würde, um die Infrastrukturbetriebskosten transparent zu gestalten, würde gezeigt werden, dass der Verlust pro Bewegung in den Operations drastisch reduziert werden könnte, sobald die Kapazitätsauslastung stark ansteige.

Im Base Case Szenario werden 2-3 zusätzliche Fluggesellschaften antizipiert (siehe Tabelle „Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative“ oben in Teil 1 Executive Summary und 10 Financial Projections-Assumptions). In der Turnaround (Sanierungs-) Phase (Phase 1:2016-2020) plant der Investor die Kapazitäten auf 1,2 Mio t/Jahr zu verdoppeln, um in der Lage zu sein, den Flugbewegungen der weltweit größten und schwersten Flugzeuge, wie den Airbus 380 oder die Boeing 747, Boeing 777 und eventuell Boeing 787-9 Dreamliner Freighter Rechnung zu tragen. Angesichts der aktuellen sehr geringen Kapazitätsauslastung würde solch ein Plan Signale an die asiatischen Fluglinien setzen und aufzeigen, dass HHN auch in den Spitzenauslastungszeiten ausreichend Kapazität zur Verfügung hätte. Die aktuelle 3,800 Meter Landebahn ist geeignet und in der Lage, 40 Flugbewegungen pro Stunde, d.h. 350,000 Bewegungen pro Jahr, abzufertigen. Für das Geschäftsjahr 2014 betrug die Zahl der Flugbewegungen 20,843, was eine 6%-ige Auslastung darstellt, die wie bereits erwähnt, etwa die Hälfte der realisierten Spitzenauslastung ist.

Im Best Case High Utilization Szenario wird geplant, bedeutende nicht-Flughafen Infrastruktur Investitionen zu tätigen, die jedoch die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens wesentlich verbessern. Die wichtigsten zusätzlichen Infrastrukturinvestitionen, die in Frage kommen, falls mindestens 5 zusätzliche chinesisch/asiatische Frachtfluggesellschaften sich verpflichten, HHN als europäisches Drehkreuz zu nutzen, sind: zweite Start- und Landebahn (geschätztes Volumen € 30 Mio durch interne und externe Finanzierung durch den Investor) und Build, Operate, Transfer (BOT) einer regionalen Hunsrück-Zugstrecke (€ 54 Millionen Eigenkapital, € 50 Million Projektfinanzierung). Die zwei Projekte demonstrieren in höchst sichtbarer Weise die Zielsetzung der „EU-China Agenda 2020 for Cooperation“, mit Infrastrukturinvestitionszusagen, die insgesamt € 84 Million betragen (€ 30 Million + € 54 Million), einschließlich Ausgaben für Flugüberwachungstechnologien, welche Huawei, die mit Siemens und SAP in Deutschland zusammenarbeiten, anbieten könnte; solche komplementäre elektrotechnische Investitionen kommen zur Start- und Landebahnbauminvestition hinzu.

- **Dienstleistungen**

Während der Bereich Infrastruktur ein sehr kapitalintensives Segment ist, stellt der Bereich Services einen sehr arbeitsintensiven Bereich dar. Gemessen an dem Anteil an den Gesamtkosten haben die

Passagierabfertigung und die Frachtabfertigung relativ hohe Personalkosten. Durch die Gruppierung unter der Segmentüberschrift „Aviation“ fehlt die Kostenstrukturtransparenz. Mit der Gründung einer eigenen Geschäftseinheit „Services“ könnte die Transparenz der Kostenstruktur erreicht werden. Im Hinblick auf die hohe Arbeitsintensität der Operations kann der Investor von der Erfahrung von Swissport und myTechnik der HNA Group profitieren, um Möglichkeiten für die Geschäftsprozessverbesserungen bei der Fracht- und Passagierabfertigung aufzuzeigen. Als Yangtze River Express noch HHN nutzte, wurde spezielle Fracht-Umschlag-Technologie verwendet (u.a. für Schwerlasten), die die Airline bei ihrer Standortverlagerung mit nach München nahm. Der Investor ist überzeugt, die Fluggesellschaft einschließlich ihrer speziellen Fracht-Umschlag-Technologie nach HHN zurückzuholen. Zudem plant der Investor eine Flugakademie in Zusammenarbeit mit der APEX Flight Academy in Taiwan zu etablieren, die 8.000 bis 10.000 Studenten in den Luftfahrtberufen ausbilden soll. Das entspricht der Anzahl chinesischer Teilnehmer in laufenden Programmen allein in den USA. Diese Programme werden von dort nach Hahn verlagert. Der Charme der Nähe zu den Sehenswürdigkeiten des Rheintals ist eine große Attraktion für die asiatischen Teilnehmer an flug- und flughafentechnische Weiterbildung. Die Diversifizierung des Dienstleistungsportfolios in der Berufsausbildung bedeutet eine neue Einnahmequelle durch die gezahlten Flugunterrichtsgelder der Airlines und anderer Flughafenbetreiber. Die bestehende Kooperationsvereinbarung mit der FH Worms könnte komplementär sein, aber es ist nicht auszuschließen, dass die Vereinbarung mit den Pläne der Flugakademie nicht übereinstimmen. Die Fortsetzung der Vereinbarung bedarf einer Klärung. Dank der engen Geschäftsbeziehung mit einem der führenden Telekommunikations- und Kommunikationstechnologieanbieter Huawei, der bereits Schulen am High-Tech Standort Darmstadt kostenlos bereitstellt, gibt es Möglichkeiten, neue Bildungstechnologien, die von dieser Gruppe entwickelt wurden, beim Unterricht in der Flugakademie einzusetzen.

• Immobilien

Das Immobilien-Geschäftsfeld ist unterteilt in drei sehr unterschiedliche Geschäftsbereiche: Gewerbe, Wohnen und soziale Einrichtungen. Auf diese Weise trägt der Investor weiter zu finanzieller Stabilität des Geschäftes bei durch das Einbeziehen von Einzahlungsströmen, die nicht in Zusammenhang mit dem Luftfahrt-Passagier und -Frachtverkehr stehen, sondern feste Einzahlungsströme darstellen, wenn auch im Umfang zunehmend. Erneut ist es das asiatische Netzwerk des Investors, seine Kernkompetenz, was diesen Geschäftsbereich antreibt. Die Vision, völlig vereinbar mit der „People to People“ Thema in der Veröffentlichung „**EU-China 2020 Agenda for Cooperation**“ ist, aus dem Großraum Hahn das neue Asia-Zentrum Deutschlands zu machen, was Düsseldorf früher für japanische Geschäftsleute und deren Familien war. Hotels für die Besucher der asiatischen Familien, Einkaufszentren zugeschnitten auf den Geschmack der asiatischen Bevölkerungsgruppe, Büroräume zur Vermietung von Flächen an die europäischen Niederlassungen asiatischer Handelsunternehmen mit Sitz im Großraum Hahn – dies alles sind konkrete Möglichkeiten, die vom Investor eingehend geprüft wurden. Auch in diesem Sektor muss keines dieser Projekte bilanziert werden (off-balance durch Partner), allerdings werden Cash-Flow und Renditen aus Projektentwicklungs-Gebühren, Vermietungs-Service Dienstleistungen etc. erzielt. Neben gewerbliche Immobilien sind zusätzlich auch Wohnimmobilien, einschließlich Wohnhäuser und Altersheim projektiert. Schließlich wird – aufgrund der hohen Nachfrage aus der asiatischen Bevölkerung nach hochqualitativer medizinischer Versorgung ein Krankenhaus errichtet, da vermögende Asiaten dort Behandlungen genießen sollen, die es so in ihren Herkunftsländern derzeit nicht gibt. Weiterhin entstehen Einnahmen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flugsakademie, die dort für 8.000 - 10.000 Studenten (und deren Familien) im Jahr Unterkünfte zur Verfügung stellen wird. Der Investor wird sein persönliches Netzwerk einbringen, um die chinesischen Piloten, die aktuell in den USA trainiert werden, für deren Berufsausbildung nach Europa umzulenken. Diese Flugschule wird im Herzen des neuen European Asia Center sein. Ein solcher Bau-Boom ist nicht ungewöhnlich in China.

Die China Construction Group, zu der der Investor bereits seit langer Zeit intensive Geschäftsbeziehungen unterhält, hat vom Bauboom in den letzten 20 Jahren in in China stark profitiert, insbesondere beim Bau von modernen Flughäfen. Jetzt, da der Bauboom in China allmählich nachlässt, schaut China Construction Group nach neuen attraktiven Märkten. Das Netzwerk des Investors verbessert die Aussichten, dass diese Gruppe den Großraum Hahn als einen attraktiven Standort für tausende Asiaten in Europa identifiziert hat und von der Bereitstellung von Büro, Wohnungen, Studentenwohnheimen (Verschönerung der vorhandenen Kasernen oder Errichtung neuer Gebäude

nach dem Abriss der alten Unterkünfte der US Airforce- Mitglieder und ihrer Familien) profitieren möchte.

- **Energie**

Die Aktivitäten in diesem Bereich konzentrieren sich auf das vorhandene 5MWp Kraftwerk, das ursprünglich von der US Air Force gebaut wurde, um den Flughafen Hahn unabhängig vom deutschen Stromnetz betreiben zu können. Dieses Kraftwerk ist mittlerweile überholt und muss ersetzt werden. Der Investor plant eine FFHG-eigene PV-Anlage zur Stromerzeugung auf ausgewählten Flächen, wie es ein privater Stromerzeuger bereits auf einer vom Flughafen gemieteten Fläche tut. China und Deutschland sind die beiden führenden Herstellern Solarmodulen und Wechselrichtern.

4.3 Wettbewerbsvorteil: Synergien zwischen „Blue Banana“-Einzugsgebiet und „One Belt-One Road)

Das einzigartige Geschäftsmodell des Investors ist darauf ausgelegt, potenzielle Synergien aus der Kombination des strategischen Wettbewerbsvorteil der zentralen Lage Hahns in der „Blue Banana“-Region in Europa und seines strategischen Wettbewerbsvorteils der Erreichbarkeit im 24/7 Betrieb ohne Slot Limitierungen, kombiniert mit der chinesischen Logistik-Strategie eines einzigartigen Luftverkehrsdrehkreuzes in Europa (One Belt - One Road) zu realisieren. Durch diese Gelegenheit hat der Investor ein optimales Werkzeug, um die Kapazitätsauslastung zu erhöhen, die Kosten pro Einheit zu senken und am Ende einen nachhaltigen Gewinn zu erzielen. Hahn wird damit ein bedeutender Nischen-Anbieter im Passagier- und Fracht-Transport-Segment („Sozialidentität“ nach Akerlof und Kranton).



- HHN liegt im Zentrum der „Blue Banana“-Region und hat damit eine ökonomisch vorteilhafte Positionierung;
- Durch seine Lage in Europas bedeutendster wirtschaftlicher Zone und seine hervorragende Infrastruktur hat der HHN das Potenzial, ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt zu werden: nicht nur für inner-europäische Logistik und Handel, sondern auch zum Vorteil einer asiatischen Logistik, die von einem einzelnen europäischen Verkehrsknotenpunkt aus Skaleneffekte erzielen möchte und zudem Verbundvorteile maximieren kann, wenn der Transportknoten in der zentralen Mitte des Netzwerkes liegt. Der Wert eines Netzwerkes verhält sich proportional zu der Anzahl miteinander verbundener Knotenpunkte, die verbunden sind (Netzwerk-Einsparungen);

- Die Nähe zum NATO CEPS-Pipeline, wie oben bereits erwähnt, bietet die Aussicht, die Kosten des Auftankens erheblich zu senken, da das Flugbenzin durch ein Rohrleitungssystem und nicht mit LKW transportiert wird (automatisierter Brennstofftransport).

4.4 Nachhaltigkeit des Wettbewerbsvorteils

Die Nachhaltigkeit des Wettbewerbsvorteils, der durch die Realisierung der oben stehenden Synergien entsteht, ist sicher gestellt durch die Kernkompetenzen des Investors. Das Alleinstellungsmerkmal des Investors ist im Schwerpunkt die Harmonisierung der chinesisch-europäischen Wirtschaft und der technischen Zusammenarbeit damit EU staatliche Betriebshilfe gewährt werden kann und ferner die dauerhaft realisiert werden können. Diese Schlüssel-Führungsrolle ergibt sich aus den einzigartigen "6C" Kernkompetenzen des Investors.

<u>Coherent Concept</u>	Synergien durch die besondere, zentrale Lage von HHN in der „Blue Banana“-Region, den 24/7 Betrieb mit unlimitierten Slots und direktem Anschluss an die CEPS-Pipeline, alle in Verbindung mit Chinas "One Belt-One Road", führen zu einer einzigartigen, kostengünstigen Logistik-Strategie zur Stärkung des Verkehrsknotenpunkts HHN; koherente kunden-, geographie- und produktspezifische Diversifizierung, um hohe Kapazitätsauslastung, Netzwerkekonomien, zunehmende Skalenträge, wettbewerbsfähige niedrige Fixe Kosten, wettbewerbsfähige variable Kosten (Flugbenzintransport Kostenersparnis) und nachhaltiges Wachstum
<u>Credible Commitment</u>	<p>€229 Mio. Investitionsvolumen geplant von 2016 bis 2024 für</p> <ul style="list-style-type: none"> • € 14,14 Mio. Kaufpreis für 82,5% Anteile an FFHG (€14,85 einschliesslich Grunderwerbssteuer) • € 215 Mio. Interne und externe Eigenkapitalfinanzierung von 11 Projekten ausführlich beschrieben in dem sozialverträglichen "Fair Deal" Investitions-Plan
<u>Coordinate Cooperation</u>	<p>Konsortium, geführt vom Investor, das aus sich gegenseitig ergänzenden Chinesischen Weltklasse-Akteuren ("Das Team") besteht und deren globalen Partnern zur Realisierung des Konzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fluggesellschaften: Yangtze River Express (100% Hainan Airlines), Etihad Airlines, My Cargo, Thai Wings (Smile), AU Airways (Neugründung von Yangtze River Express), Long Haul Charter (Neugründung mit Yangtze River Express) und chinesische Mitglieder der Sky Team Cargo Airline Alliance: China Cargo Airlines (100% China Eastern), China Southern Airlines, China Airlines (Taiwan) als Zielgruppe im Rahmen der HHN Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative ○ Baufirmen: China Construction Group ○ Flughafenbetrieb: Hong Kong International Airport (gebaut von China Construction Group) durch Yangtze River Express parent Hainan Airlines Zugang zur HNA Group Mitglied Swissport ○ Finanzdienstleister/Banken: Projektfinanzierungsbanken der China Construction Group; China Construction Bank ○ Touristik/Hotel- und Gaststättenbetrieb: Durch Yangtze River Express HNA Konzernmuttergesellschaft, Zugang zur HNA Touristik; HNA Real Estate (Tourism); Caissa Touristic; HNA Hospitality; NH Hotels ○ Logistik: HNA Logistics ○ Immobilien und Weiterbildung: APEX; Huawei education technology

5 Implementierung I: Anpassung der Organisation an die Strategie

5.1 Menschen: Zusätzliche Arbeitskräfte und wachsende Qualifikation

Um einen Turnaround bei der Profitabilität am Flughafen Hahn zu bewirken ist ein Anstieg der Kapazitätsauslastung erforderlich. Kostensenkungen durch Personalreduktion sind kein effektives Mittel für den Turnaround eines kapitalintensiven Betriebs mit hohen Fixkosten. Um die Auslastung zu erhöhen sind motivierte und qualifizierte Menschen erforderlich. Daher wird es in der Sanierungsphase keine Jobverluste geben, jedoch Neuordnungen und Maßnahmen zur Weiterqualifikation im Rahmen der Businessprozesse. Die Aussicht auf eine gesicherte Beschäftigung lässt die Arbeitsmotivation wahrscheinlich steigen. Es ist beabsichtigt, im Base Case Low Utilization Szenario bis 2024 die Beschäftigung auf mindestens 400 Personen (ca. + 100) zu erhöhen.

In den folgenden fünf Bereichen schafft die Anpassung des Unternehmens an die neue Strategie sogar zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeiten:

- **Infrastruktur:** Bauarbeiten zur Verdopplung der Kapazität, Übernahme laufender Instandhaltungsarbeiten;
- **Dienstleistungen:** trotz Prozessautomatisierung erhöht sich das Volumen mehr als durch den Anstieg der Produktivität kompensiert wird. Die Flugschule wird als Bildungseinrichtung das Dienstleistungsportfolio breiter fächern. Hierfür wird Englisch sprechendes, technisch hochqualifiziertes Personal aus China und Deutschland benötigt. Der Ausbau der Arbeitsplätze im Flugschulbetrieb wird die durch die Optimierung der Prozesse im Fracht- und Passagier-Handling möglicherweise freizusetzenden Arbeitskräfte (andere Beschäftigung innerhalb der HHN) deutlich überkompensieren; Kooperationsvereinbarung mit FH Worms ist zu überprüfen.
- **Immobilien:** Schaffung von Jobs im Bau sowie der Verwaltung von Immobilien; der Betrieb der privaten Flugschule, Eigentum der FFHG, benötigt hochqualifizierte Mitarbeiter/innen aus China und Deutschland, die fließend Englisch (Unterrichtssprache) können.
- **Energie:** Errichtung und Betrieb eines PV-Kraftwerks

5.2 Architektur: Gründung von Geschäftseinheiten

Wie in der Beschreibung des Geschäftsmodells dargestellt, müssen vier verschiedene Sparten / Segmente definiert und neu formiert werden, die nebeneinander unabhängig ihre Geschäftsaktivitäten organisieren und eventuell in einer Holdingstruktur organisiert werden.

Der Aufsichtsrat erhält das Mandat, seine Aufsichtsfunktion im Sinne des deutschen Mitbestimmungsrechts und der politischen Verantwortung im Rahmen der Überwachung des Flughafen-Managements sicher zu stellen. Ein zusätzliches Gremium von internationalen Beratern (Beirat, Board of Advisers) wird spezielles strategisches, unternehmenskritisches Wissen einbringen in Bezug auf die folgenden Kompetenzen: Bau, Bankwesen/Finanzierung und Strukturierung, Flugzeugwartung, Handel mit China, Boeing und Airbus, Einkaufsmanagement, luftfahrtbezogene Berufsausbildung. Mehrere Mitglieder des Beratungsgremiums könnte enge Geschäftsbeziehung zu China Construction Group und HNA Group oder könnten selbst Mitglieder der Aufsichtsräten oder Vorständen von diesen Gesellschaften sein.

5.3 Routinen: Verbesserte Geschäftsprozesse durch Innovation

Yangtze River Express beabsichtigt, seine Schwerlast-Frachtumschlagsysteme zurück zu bringen. Technologietransfer, auch von Swissport Flughäfen im Portfolio des Investors, wäre möglich durch Kollaboration des Investors mit HNA Technik, einschließlich myTECHNIK für den Umschlag von Waren in der „cold supply chain“ (Transport von gekühlten Lebensmittel). Das Gleiche trifft auf state-of-the-art Schwerlast Frachtumschlagsysteme. Wie bereits mehrfach erwähnt, stellt die Verbindung zum NATO CEPS Flugbenzinrohrleitung eine signifikante Verbesserung von Geschäftsprozessen (Flugzeuge auftanken) dar, dadurch dass der Transport automatisiert wird, d.h. der Transport durch LKW überflüssig wird

5.4 Kultur des Unternehmens : Sozial verantwortungsvolle, Werte basierte Führung

Wie durch den sozialverträglichen Fair-Deal Investitionsplan gezeigt (siehe unten) ist der Investor ein Verfechter *Werte basierter Führung*, was wertbasiertes Management nicht ausschließt, sondern sinnvoll ergänzt durch die Motivierung von Mitarbeiter/Innen sowie durch die Bildung von gegenseitigen Vertrauen, das notwendig ist, um gerechte und effiziente Lösung von betrieblichen Koordinationsproblem herbeizuführen.

- „Fair Deal“ sozialverträglicher Investitionsplan

Die Flugakademie (Projekt 2), Altersheim (Projekt 10) sind kulturelle und soziale Investitionen die keinen Gewinn oder sogar Verluste verursachen könnten (genauer, sie verdienen „ökonomisch“ weniger als ihre Kapitalkosten, selbst wenn sie „finanziell“ einen Überschuss erwirtschaften). Die Infrastrukturinvestitionen in der Phase 2 in Best Case High Utilisation Szenario (Projekt 9 2. Start- und Landebahn; Projekt 11: BOT Eisenbahn) sind volkswirtschaftlich vorteilhaft für den regionalen Großraum Hahn, aber die Renditen sind ebenfalls geringer als die Kapitalkosten. Somit sind diese Investitionen auch „sozialverträglich“. Sie sind deshalb im Rahmen der „EU-China Agenda 2020 for Cooperation“ staatlich förderungswürdig. Die Bewertung des Unternehmens FFHG verwendet eine geförderte Verzinsung des Eigenkapitals von 15% zur Abzinsung von künftigen Cash Flows. Daher zeigen die Berechnungen für Bewertungen in den Szenarien „ökonomischen Verlust“ weil die Renditen unter dieser geforderten, risikoangepassten Verzinsung liegen.

- Eventualgewinnbeteiligung des Landes Rheinland-Pfalz

Angesichts der voraussichtlichen staatlichen Investitionshilfe von € 22,5 Million, die von 2016 bis 2019 als Subvention erhalten werden soll, hat der Investor nicht ausgeschlossen, dass das Land Rheinland-Pfalz häufig am Gewinn (Nettoeinnahme nach Steuern)beteiligt wird, obwohl das Land kein Gesellschafter ist. Die Beteiligung wäre davon abhängig, ob Free Cash Flow verfügbar sein wird, um Dividende an den Staat zu zahlen. Die Basis dieser Gewinnbeteiligung ist eine implizierte Eigenkapitalbeteiligung, vor allem durch die staatliche Investitionshilfe von 22,5 Millionen.

Die staatliche Beihilfe wird in den Projektionen als „Other Operating Income“ („sonstige betriebliche Erträge“) behandelt. Diese Förderung im Rahmen des EU Programms für Airlines und Airports wird nicht als Eigenkapitalzufuhr behandelt, obwohl es zur Stärkung sowohl der Kapitalstruktur als auch der Liquidität führt. Die staatliche Investitionshilfe wird als Subvention in den Projektionen behandelt, ist also steuerfrei (aber effektiv, negative Steuer). Es ist ungefähr in der gleichen Größenordnung wie der Kaufpreis. Somit wäre eine 50-%ige effektive Beteiligung „impliziert“. Danach wäre es „gerecht“ („fair“), dass die Hälfte des Gewinns nach Steuern als Dividende an das Land Rheinland-Pfalz ausgezahlt wird.

Andererseits, erhält der Staat durch Turnaround und Expansion Steuerzahlungen von FFHG, und somit einen „Ertrag“ aus der staatlichen Investitionshilfe. *Dividenden wäre demzufolge als eine Doppelzahlung anzusehen.* Auch zu bedenken ist, dass das Investitionsprogramm von dem Investor durch hohe Dividendenzahlungen gefährdet wird, d.h. die Expansion wird verlangsamt. Deswegen ist die Verfügbarkeit von Free Cash Flow in dieser Situation eine Voraussetzung für die Auszahlung. Free Cash Flow ist eine Kennzahl, die angibt, wieviel vom Cash Flow für Dividendenauszahlung (im % des Jahresüberschusses) verfügbar ist, nachdem Investitionsausgaben (einschließlich Betriebsmittel Investition) abgezogen sind.

Ein Kompromiss wäre die Verteilung von 50% des Jahresüberschusses, vorausgesetzt, der Betrag ist nicht größer als der Free Cash Flow. Mit anderen Worten, der Free Cash Flow setzt eine Obergrenze an diese Dividendenzahlung.

Die folgende Tabelle vergleicht die Beträge, die für Dividendenauszahlung an Rheinland-Pfalz verfügbar wären, unter der Annahme, dass die Dividende aus dem Jahresüberschuss durch Free Cash Flow gedeckt ist:

Scenario	Profit Sharing contingent upon Free Cash Flow Availability									
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Base Case Low Utilization										
Net Income	5.765	301	431	(942)	(3.132)	(2.944)	(1.832)	239	2.546	
Free Cash Flow	(771.3)	923.3	(26.059.9)	473.4	(1.634.2)	(2.216.5)	(4.712.0)	(1.506.1)	(197.7)	
50% Divident Payout	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	

Angesichts der staatlichen Betriebshilfe und der staatlichen Investitionshilfe, ist eine Dividendenzahlung in den ersten drei Jahren sinnlos. Danach, aufgrund fortlaufender Investitionen, ist Free Cash Flow negativ. Diese Möglichkeit der Gewinnbeteiligung unter Vorbehalt wird in Betracht gezogen und wird in den Verhandlungen über den Kaufvertrag (SPA) entgeltlich geregelt, beziehungsweise gestrichen.

- **EU-China Agenda 2020 for Cooperation: Menschen zu Menschen und Deutsche Mitbestimmungsgesetze**

Völlig konform mit der „EU-China 2020 Agenda for Cooperation“ (siehe http://eeas.europa.eu/china/docs/20131123_agenda_2020_en.pdf) via Mensch zu Mensch, der Kernkompetenz des Investors, ist die Koordination von Kooperationen zwischen China und Europa, vor allem durch das Zusammenbringen von komplementären Ressourcen und Fähigkeiten der „Mannschaft“ (einschließlich Sky Team Cargo Airline Alliance) von kooperierenden Unternehmen und Organisationen. Dies ist die entscheidende Führungsrolle vom Dr. Chou. Die Normen der HNA Group sind vereinbar mit den Anforderungen des deutschen Mitbestimmungsgesetzes. Somit werden die Betriebsräte von FFHG nicht in einen organisatorischen Kulturkonflikt geraten, da die Normen von Unternehmensführung miteinander vereinbar sind.

6 Implementierung II: “Fair Deal” Investitionsplan

6.1 Infrastruktur

PROJEKT 3: CEPS PIPELINE-ANBINDUNG UND TANKLAGERERWEITERUNG (2 TANKS)

Derzeit beliefern 5 Mineralölunternehmen die Airlines mit Kerosin und anderen Kraftstoffen, wobei die Versorgung ausschließlich durch gewerblichen Güterverkehr (Tanklastzüge) sichergestellt wird, die die Kraftstoffe (120.000-160.000 Tonnen (150.000-200.000 Kubikmeter) direkt zu den Vorrattanks liefern. Es ist beabsichtigt, das Tanklager an das 5.500 km dichte NATO Central European Pipeline System anzuschließen. Diese Verbindung würde die Transportkosten dramatisch verringern sowie auch gleichzeitig Umweltrisiken für die Bevölkerung minimieren, die aus möglichen Unfällen der 5.500 bis 8.500 hochexplosiven und toxischen Lieferungen pro Jahr über lokale Bundesstraßen resultieren könnten. Gleichzeitig kann eine konstant hohe Lieferverfügbarkeit sichergestellt werden. Durch effiziente Optimierung und Vereinfachung der Versorgungslogistik zusammen mit der Tanklagererweiterung werden bis zu 70% der spezifischen Transportkosten, die letztendlich von den Airlines getragen werden müssen, eingespart. Dieser strategische Wettbewerbsvorteil ist äußerst attraktiv für die Airlines, die die Kostenvorteile z.T. an die Kunden weiter geben können.

Die derzeitige Planung sieht ein Kerosin-Durchsatz von rund 240.000 tonnes, d.h. 300.000 m³ vor (basierend auf dem Planungsansatz der FFHG) sowie die Erweiterung um zwei weitere Tanklager. Die Anbindung der Pipeline wird mit € 5 Mio. veranschlagt. Die zusätzlichen zwei Tanklager mit einem Volumen von jeweils 3.000 m³ werden nach Schätzungen der FFHG mit € 6 Mio. geplant. Derzeit ist die Tanklagerkapazität nicht ausgelastet, so dass das mittelfristige Wachstum durch die Flughafenerweiterung mit den zwei Zusatztanks ausreichend ist. Staatliche Investitionshilfen in Höhe von € 3 Mio. sind ebenfalls in die Kalkulation mit eingeflossen. Die Umsetzung dieses strategisch außerordentlich wichtigen Projekts erhöht die Attraktivität des Flughafens Frankfurt-Hahn dramatisch, da die Airlines Kostenvorteile in € Mio.-Höhe pro Jahr realisieren können. Die voraussichtliche Bauzeit wird gut 1 Jahr betragen. Das Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von € 6 Mio. wird bis zu 24 neue Arbeitsplätze während der Bauperiode schaffen. Die deutlich gestiegene Attraktivität des HHN wird zu einer optimalen Kapazitätsauslastung führen und somit Arbeitsplatzsicherheit für die gesamte Belegschaft schaffen.

Drei unterschiedliche Betriebsmodelle werden derzeit geprüft: (1) ausschließlicher Besitz/Betrieb durch FFHG; (2) Vergabe einer Konzession an einen Dritten, der sowohl Bau als auch Betrieb sicherstellt; (3) Joint Venture. Der Investor plant derzeit den Eigenbetrieb, da dieser ein überzeugendes Signal an die Airlines senden würde, dass die Transportkostenvorteile ohne zusätzliche Marge direkt an die Abnehmer (Airlines) weiter gereicht werden.

PROJEKT 9: ZWEITE RUNWAY

Annahmen:

- Ähnliche Dimensionen wie die bestehende Runway: 3.800 m x 45 m mit 7,5 m verstärkten Seitenschürzen, Taxiwegen und Vorfeld;
- € 3.000/Meter (45 m Breite) für den Bau der Runway einschließlich Taxiwegen und Vorfeld.

Das Projekt wird nur in Angriff genommen, wenn 4+ zusätzliche Frachtfluggesellschaften HHN als europäisches Drehkreuz benutzen. Die Gesamtkosten betragen geschätzte € 40 Mio, wovon der Investor € 30 Mio. beisteuern wird. Die Restsumme von € 10 Mio. wird langfristig bankenfinanziert (3% p.a.).

Die langjährige Verbundenheit des Investors mit der China Construction Group trägt dazu bei, dass die veranschlagten Investitionskosten eher unter Branchendurchschnitt liegen, da Arbeitsproduktivität und ausgewiesene Projektmanagementexpertise verbunden mit chinesischer Disziplin dazu beitragen werden, das Projekt innerhalb der ambitionierten Zeitvorgaben effizient zu realisieren. Selbstverständlich werden dabei übliche vorgeschriebene Ausschreibungsverfahren berücksichtigt; die China Construction Group ist jedoch zuversichtlich, ein wettbewerbsfähiges und überzeugendes Angebot auch als Joint Venture (ArGe/Arbeitsgemeinschaft) mit einem lokalen deutschen Anbieter zusammen abzugeben und auch gewinnen. Selbstverständlich werden nach Möglichkeit lokale Subunternehmer mit eingebunden, die die örtlichen Gegebenheiten bereits kennen.

Von herausragender Bedeutung sind in diesem Zusammenhang auch die engen Beziehungen des Investors zur HNA Group, die im Jahre 2015 Swissport übernommen hat. Swissport ist weltweit die führende Flughafenbetreiber und Managementberater Dies sichert Zugang zu Know-how und internationaler Spitzentechnologie, sowohl im Bereich des Baus, der Ausstattung nach neuestem Stand der Technik sowie im späteren effizienten Betrieb. Die Attraktivität von HHN für Mitglieder der Sky Team Cargo Airline Alliance steigt signifikant. Daher wird für das Szenario Best Case High Utilization eine Wahrscheinlichkeit von 17% angenommen.

Die Cashflow-Prognose berücksichtigt erste positive Auslastungseffekte nach Bauabschluss nach 3 Jahren. Jedoch erhöht sich der operative Cashflow sukzessive, da der Investor weitere asiatische Airlines nach Hahn kontrahieren wird. Flankiert wird der Flughafeninfrastrukturausbau durch komplementäre Immobilienprojekte wie Shopping Areas/Einkaufszentrum und Hotels (Projekt 5) unter anderem für die besonderen Ansprüche asiatischer Kunden sowie eine große Flugakademie (Projekt 2) mit Platz für 8.000 bis 10.000 Kadetten.

PROJEKT 11: ZUGVERBINDUNG

Um FFHG für die Zukunft optimal zu rüsten ist die gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr essenziell wichtig, um Passagiere und Güter zu und vom Flughafen Hahn bestmöglich transportieren zu können. Während Autobahn- und Straßen-Anbindung als hinreichend betrachtet werden kann, ist der Flughafen noch nicht an das deutsche Schienen-System angeschlossen. Initiale Konzepte sehen die Modernisierung von mehr als 60 km existierender, aber ungenutzter Trassen der Deutschen Bahn AG vor, was in Summe ein Investitionsvolumen von rund € 100 Mio. erfordert. Davon werden € 60 Mio. als Eigenkapital beigesteuert und € 40 Mio. fremdfinanziert. Die Kombination von hochqualifizierter deutschen Arbeitskräften und leistungsfähigem, hochtechnologischem chinesischen Zug-Know-How – bereitgestellt vom Investor – resultiert in € 1,67 Mio. Kosten pro Schienenkilometer. Für den zukünftigen Betrieb der Anlage wird ein in der Durchführung von Regionalem Zugverkehr erfahrener Dienstleister / Verkehrsbetrieb beauftragt. Dieses Projekt wird nur unternommen im Best Case High Utilization Szenario, mit angenommener 17 %iger Eintrittswahrscheinlichkeit der Realisierung. CSEC mit dem Investor werden eine Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative durchführen mit einer Neukunden Zielgruppe bestehend aus HNA Aviation (Yangtze River Express), China Southern, China Eastern China Airlines und Air China Cargo.

6.2 Passagier- und Frachtdienstleistungen: Personenverkehr: Modernisierung des Terminals und Prozessverbesserung

PROJEKT 1 UND PROJEKT 8: PASSAGIER- UND FRACHTTERMINALS

Um die Anforderungen der neuen Fluggesellschaften zu erfüllen sind neue Passagier- und Frachtterminals geplant. Obwohl die gegenwärtige Kapazitätsauslastung unterdurchschnittlich ist, hat der Investor über seine gewachsenen Geschäftsbeziehungen die Möglichkeit, kurzfristig die beiden Airlines Yangtze River Express und Thai Wings zurück nach Hahn zu bewegen. Darüber hinaus wird der Investor die Pläne für das oben beschriebene Drehkreuz der "One Belt-One Road"-Brücke zwischen Asien und Europa dazu nutzen, schnellst möglich weitere asiatische Airlines mit langfristigen Zusagen zu kontrahieren; gerade wegen der oben beschriebenen Attraktivität des 24/7-Betriebs sowie keinerlei Slot-Restriktionen und kostengünstigen Auftanken. Dieses wird die strategischen Entscheidungen stützen, die Kapazität kontinuierlich auszubauen.

Das neue Frachtterminal soll auf 45.000 m² hochautomatisiert eine Jahreskapazität von 500.000 Tonnen abfertigen können. Baukosten werden mit € 300 / m² kalkuliert, also insgesamt € 15 Mio. Je zur Hälfte soll das Bauvorhaben mit Eigenkapital und langfristigem Fremdkapital finanziert werden. Allein die zweijährige Bauphase wird für 60 Arbeiter Beschäftigung sichern.

Das neue Passagierterminal wird für eine maximale Kapazität von 3 Mio. Fluggästen ausgelegt. Bei veranschlagten Baukosten von € 25 / Passagier ergibt sich eine Gesamtinvestitionssumme von € 75 Mio. Im Geschäftsplan sind 10% Eigenkapital des Investors, 30% Fördermittel (€ 22,5 Mio.) sowie Fremdkapital (Bankkredit) von € 45 Mio. veranschlagt. Während der Bauzeit von gut 2 Jahren werden bis zu 300 Arbeiter beschäftigt werden.

In der Phase 2, im Szenario Base Case High Utilization als auch in beiden Best Case Szenarien (Low und High Utilization), sind zusätzliche Terminals für die Abwicklung von Passagieren und Fracht geplant mit Investitionen von € 10 Mio. (Projekt 8).

PROJEKT 4: FRACHTABFERTIGUNG

Mit der Verlagerung von Yangtze River Express' Cargo Kapazitäten nach München hat Hahn seine state-of-the-art Schwergut-Leistungsfähigkeit verloren. Die Rückkehr von Yangtze River Express reduziert FFHG's Abhängigkeit von Drittpartnern, die nicht die erforderlichen Frachtabfertigungsdienstleistungen erbringen können, dass die Airline dringend benötigt. € 5 Mio. sind eingeplant für Investitionen in state-of-the-art Automatisierungs-Equipment, um die Geschwindigkeit der Abwicklung zu erhöhen, eine Reduzierung der Kosten von Spezialgütern pro Stück oder Tonne zu bewirken und um Beschädigungen durch Schwergut in der Abfertigung zu vermeiden. Der volle Betrag von € 5 Mio. wird finanziert vom Investor. Natürliche Fluktuation schwächt die nachteilige Wirkung auf die Beschäftigung ab.

PROJECT 5: AU PLAN

Der AU Plan ist ein integriertes Projekt, bei dem erstklassige Fluggastbetreuung mit moderner, innovativer Immobilienentwicklung vereint wird. Das Kürzel AU ist abgeleitet vom chemischen Element Aurum (Gold) und steht für ein Premium Traveller Programm, bei dem Fluggästen VIP-Services, wie bevorzugte Check-In, Nutzung von Business Lounges und anderen Wohlfühl-Einrichtungen mit einem erstklassigen Shopping-Erlebnis und exklusiven Übernachtungsmöglichkeiten kombiniert werden. Die Gesamtinvestitionen in Höhe von € 60 Mio. für dieses Projekt sind ab dem 4. Jahr im Investmentplan budgetiert mit einem Fremdkapitalanteil von € 40 Mio.

Marktbeobachtungen zeigen, dass sich asiatische Reisende einen individuellen Service mit persönlich auf sie zugeschnittenen Leistungen wünschen. HHN wird für die "AU Airline" (eine separat zu gründende und nicht im Investitions-Plan berücksichtigte Fluggesellschaft) ebenso wie für andere asiatische Airlines als europäisches Drehkreuz fungieren. Die AU-Einrichtungen werden Teil des bestehenden Passagier-Terminals, jedoch mit einem eigenen Eingang und speziell darauf abgestimmter Einrichtung und Ausstattung. Der Investor geht davon aus, dass bis zu ein Viertel aller Passagiere das AU Premium Traveller Programm nutzen werden. Auf seine Initiative

soll zusammen mit Geschäftspartnern eine neue am Flughafen Hahn stationierte AU Airways genannte Fluggesellschaft gegründet werden, die den Flughafen Hahn als Basisflughafen in der „Blue Banana“-Region zur Fluganbindung nach Asien nutzt. Als Flotte sind Boeing 787 Maschinen eingeplant, die von einer FFHG-eigenen Tochter Gesellschaft verleased werden (die zusätzlichen Kosten des AU Premium Traveller Programm werden von den Reisenden und/oder der Fluggesellschaft getragen).

Das Projekt in Base Case High Utilization Szenario wie in beiden Best Case Szenarien schafft bei geschätzten € 250.000 Investitionsvolumen pro Arbeitsplatz Im Bau des neuen Passagier Terminals 240 neue Arbeitsplätze für über 2 Jahre im Erstellungszeitraum sowie weitere 150-200 neue Arbeitsplätze für den Betrieb des AU Premium Traveller Programms und die damit verbundenen Einrichtungen.

PROJEKT 6: ABRISS DER HANGARS

Als ein Teil der langfristig geplanten Expansion des Flugbetriebs sowie Passagier- und Frachtabfertigung werden € 5 Mio. für den Abriss der ehemaligen US Army Hangar Gebäude budgetiert, die derzeit ungenutzt und ungünstig gelegen sind. Durch diese Maßnahme können zudem Betriebs- und Instandhaltungskosten eingespart werden.

6.3 Immobilienverwaltung: Business Park, Hotellerie und Shopping Mall

Das Geschäftsmodell der gesamten Organisation des Investors ist es gewerbliche Immobilien zu entwickeln, zu bauen, zu führen und zu bewirtschaften und diese an andere Konzerngesellschaften zu vermieten. Die Investitions-Projekte wurden in den Punkten 6.1. und 6.2. beschrieben, die zugehörigen gewerblichen Immobilien-Projekte hier projiziert und verwaltet.

PROJEKT 5 AU PLAN (SIEHE OBEN)

Das Geschäftskonzept des Investors ist so ausgerichtet, dass es zu der globalen Strategie der HNA Group passt, einschliesslich HNA Real Estate. Es ist daher beabsichtigt, gewerbliche Immobilienprojekte zu planen, entwickeln, bauen und betreiben, und die Objekte an andere Mitglieder dieser Gruppe zu vermieten. Die gewerbliche Immobilien Projekte werden in der Geschäftseinheit „Immobilien“ verwaltet, vor allem die Objekte, die mit dem AU Plan verbunden sind.

PROJEKT 2: FLUGSCHULE

Als Teil des langfristig orientierten Investitionsplans plant der Investor, in Jahr 7 eine voll ausgestattete Flugschule mit Kursräumen, Schlafräumen und Verwaltungs-Gebäuden zu errichten. Die maximale Kapazität zur Ausbildung internationaler Flugschüler liegt bei 8.000-10.000 Kadetten pro Jahr. Brutto-Investition sind € 5.000 pro Flugschüler, insgesamt € 40 Mio., davon € 30 Mio. finanziert über Bank-Darlehen oder einen externen Fonds. Die verbleibenden € 10 Mio. verbleiben Eigenkapital-Investitionen. Die Investitionen werden im Jahre 1 getätigt, aber das Projekt wird terminiert im Worst Case Szenarien mit Low Utilisation (8% angenommene Eintrittswahrscheinlichkeit). In diesem unwahrscheinlichen Fall würden die Studentenwohnheime in Hotels oder Airline Crew Wohnheime konvertiert.

PROJEKT 10: ALTENHEIM

Um der steigenden Nachfrage nach bezahlbaren, barrierefreien Wohnungen mit Betreuungs-/Pflegeangebot für ältere Mitmenschen nachzukommen, wird der Investor den wirtschaftlichen Erfolg der FFHG gemeinnützig in ein Altersheim reinvestieren. Die Investitionshöhe beträgt € 10 Mio., um eine Unterbringung für 50-70 betagte Bewohner zu schaffen. Abgesehen davon entstehen ca. 50 neue Jobs in diesem Umfeld. Dieses Projekt wird in den Base Case High Utilization Szenario unternommen aber auch in beiden Best Case Szenarien (Low und High Utilization), und daher hat eine 58-% Chance der Realisierung (25% + 33%).

6.4 Erneuerbare Energieversorgung

PROJEKT 7: SOLAR KRAFTWERK (STROMERZEUGUNG)

Der derzeitige Stromverbrauch von HHN einschließlich aller Kunden und Partner beträgt ungefähr 13.000 MWh, wovon ca. 40% auf HHN anfallen. Um die zukünftige Stromnachfrage der neuen FFHG (mit ca. einer Doppelung der Kapazität) zu bedienen, plant der Investor CO₂-neutrale Stromproduktion. Daher wird in erneuerbare Energien basierend auf Photovoltaik-Technologie investiert. Mit einer geschätzten Stromerzeugungskapazität

von 5MWp wird die FFHG die Abhängigkeit von externen Stromversorgern reduzieren, die Kontrolle über die Kosten übernehmen, und zur ökologischen Nachhaltigkeit beitragen (z.B. nationale und globale CO₂-Emissionsziele einhalten). Das Kraftwerk, mit einem Investitionsvolumen von € 25 Millionen, wird zur Steigerung der Beschäftigung während des Baus, und danach kann zwischen 10-20 Arbeitsplätze in der Betriebsphase sicherstellen (Wartung, Verwaltung, Überwachung). Realisierbar ist das Projekt nur im Best Case High Utilization Szenario.

7 Staatliche Investitionshilfe: € 22,5 Millionen

Der überarbeitete Finanzplan macht von der staatlichen Investitionshilfe in der Höhe von € 22,5 Millionen vollen Gebrauch. Auf der Grundlage von Annahmen über die Anzahl der Luftfahrtgesellschaften und Volumen von Passagieren und Fracht, die abgefertigt und umgeschlagen werden, ist absehbar, dass der Einnahmenüberschuss (Cash Flow) von HHN in den Jahren 2016-2020 nicht ausreicht, um die Anforderungen des Turnarounds sowie der Vorbereitung der Expansion zu erfüllen. Auch die Diversifizierung zur nicht-Aviation, aber Aviation-bezogene Geschäftssegmente (z.B. Flugakademie) ist ohne staatliche Investitionshilfe für die Aviation Investitionen gefährdet.

Flexible Investment Contingency Plan and Investment Aid												
Project No.	Project Name	Investment Amount EUR mio	Scenarios: Phase 1 (Capacity Commitment) and Phase 2 (Capacity Utilization)						State Investment Aid (Other Operating)			
			Base Case: 1.2 Yr		Best Case: 7.5 Yr		Worst Case: 0.5 Yr		Total (Excluding Safety and Security)	Year of Disbursement		
			High Util	Low Util	High Util	Low Util	High Util	Low Util		1	2	3
1	Renewal Existing Facilities*	35	35	35	35	35	35	35	17	7,5	7	2,5
2	Flight School	10	10	10	10	10	10	0	0	0	0	0
3	CEPS Pipeline + Fuel Tanks*	6	6	6	6	6	6	6	3	3	0	0
4	Cargo Handling*	5	5	5	5	5	5	5	2,5	0	0	2,5
5	AU Plan	20	20	0	20	20	0	0	0	0	0	0
6	Hangar Removal	5	5	0	5	5	0	0	0	0	0	0
7	PV Power Plant	25	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0
8	Passenger and Cargo Terminal	15	15	0	15	15	0	0	0	0	0	0
9	2nd Runway	30	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0
10	Home for Aged	10	10	0	10	10	0	0	0	0	0	0
11	BOT Railway	54	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0
Total Budget		215	106	56	215	106	56	46	22,5	10,5	7	5

* Core Investment Project

8 Staatliche Betriebshilfe: € 25,3 Millionen

8.1 Grundlage der Berechnung der staatlichen Betriebshilfe: Aviation Adjusted EBITDA

Die Berechnung des Bedarfs an staatlichen Betriebshilfe wird gemäß der Methodologie der **Guidelines on State aid to airports and airlines (EU 2014/C 9903)** durchgeführt, wie in der Anlage 5.1.1 (iii) des Kaufvertrags (Share Purchase Agreement) vorgeschrieben ist. (<http://docplayer.it/1199917-Communication-from-the-commission-guidelines-on-state-aid-to-airports-and-airlines-2014-c-99-03.html>)

Die Arbeitsmappe mit der Berechnung mit Hilfe der Daten aus dem Base Case Low Utilization Szenario ist in den **Data Appendix 13.1.1. Aviation Adjusted EBITDA, Base Case Low Utilization** (excel File) zu finden.

Der Zuwendungsbescheid vom Land Rheinland-Pfalz basiert auf FFHG Adjusted EBITDA, d.h. **Adjusted EBITDA für Aviation und Non-Aviation Betrieb zusammen, wie es im Share Purchase Agreement steht und wie es im Business Plan vom 8. April 2016 berechnet wurde und steht exakt in der Berechnung enthalten in diese Überarbeitung basiert auf dem Business Plan vom 8. April 2016.**

8.2 Szenario: Base Case mit Flexibilität und niedriger Kapazitätsauslastung – 1,2 Mio t/Jahr Kapazität

8.2.1 EC GuidelinesM Berechnungen mit Verwendung der Projektionen vom Business Plan 8. April 2016 – AVIATION Adjusted EBITDA

Das Szenario, das für die Berechnung ausgewählt wurde, wird als „Base Case with Flexibility with Low Utilization in Phase 2“ exakt bezeichnet. Die Frachtabwicklungskapazität beträgt 1,2 Mio. t/Jahr. Dieser Ausbau für die langfristige Nachhaltigkeit des Betriebs ergibt sich aus dem Erfolg in der Turnaround Phase 1 (2016-2020) gemäß der **Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative, 2** (aber nicht 3) zusätzliche Fluggesellschaft „Äquivalente“ zu gewinnen. Wie in den Guidelines vorgeschrieben, ist das Nettobetriebsergebnis vor Steuern in 2024 positiv. Basierend auf der Kapazität von Boeing 747F-Frachtflugzeugen, nimmt der Financial Plan folgendes an:

- 100.000 Tonnen zusätzliche Fracht bis zum Jahresende 2020 von **2 zusätzlichen Fluggesellschaften**
- Fracht transportiert von **4 chinesischen Fluggesellschaften mit internationalen Drehkreuzen** mit 747 F „Äquivalenten“
- Flüge zu und von HHN **3 Mal pro Woche und damit 24 zusätzliche Flugbewegungen pro Woche**
- Mit einer Ladung von **80% Kapazität 747 F „Äquivalent“ Kapazitätsauslastung (80 Tonnen pro Ladung)**

Während der Turnaround Phase wird staatliche Betriebshilfe von **insgesamt € 25,3 Millionen für die erste drei Jahren von 2016 bis 2018 benötigt.**

Flughafen HHN - Flughafen HHN Adjusted ERP

euro thousands	Detailed Forecast									
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Income Statement										
Aviation Revenues	22,029	27,750	31,260	34,375	36,438	37,531	38,657	39,817	41,011	42,241
Non-Aviation Revenues	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aviation Labor & Material Expenses (83,3% COGS=Labor & Materials Expense)	(29,551)	(29,629)	(30,538)	(33,645)	(33,332)	(32,514)	(28,137)	(28,152)	(27,320)	(28,280)
Other Income	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aviation Depreciation Expense (83,3% Dep)	(9,305)	(9,782)	(9,003)	(8,132)	(8,563)	(8,540)	(9,422)	(9,456)	(9,659)	(9,747)
Other Expense (83,3% SGA)	(4,655)	(5,666)	(6,805)	(5,872)	(7,133)	(6,253)	(6,440)	(6,302)	(6,505)	(5,278)
Reported EBITA	(21,243)	(13,730)	(15,800)	(14,274)	(12,550)	(9,781)	(5,243)	(4,174)	(1,785)	826
Amortization of Goodwill	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Intangibles Amort. (Excl. Goodwill)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reported EBIT	(21,243)	(13,730)	(15,800)	(14,274)	(12,550)	(9,781)	(5,243)	(4,174)	(1,785)	826
Other Non-Oper Income	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Interest Income	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Interest Expense	(2,528)	(1,500)	(1,175)	(352)	(524)	(551)	(537)	(558)	(751)	(770)
Special Items	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Operating Earnings before Taxes	(23,771)	(13,890)	(15,975)	(14,626)	(13,224)	(10,832)	(6,990)	(4,842)	(2,535)	56
Aviation EBITDA	(12,877,5)	(8,940,5)	(7,796,5)	(6,142,0)	(4,027,2)	(1,230,5)	4,078,4	5,322,7	7,873,7	10,573,0
Aviation EBITA	(21,242,8)	(13,729,8)	(15,799,8)	(14,274,2)	(12,550,2)	(9,781,0)	(5,242,8)	(4,173,8)	(1,785,0)	826,4
Aviation Depreciation	(8,365,8)	(8,783,2)	(8,002,8)	(6,131,8)	(8,563,0)	(8,545,5)	(9,422,2)	(9,456,4)	(9,659,5)	(9,745,6)
Adjusted EBITDA (Bereinigtes EBITDA)		2018	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total output (1), (2), (3) [see Notes below]:Aeronautical Revenue	27.750,0	31.250,0	34.375,0	36.437,5	37.530,6	38.656,6	39.816,2	41.010,7	42.241,0	
Operating expenses (Excluding Financial result) (3), (4) [see Notes below]	(41.478,9)	(47.049,8)	(48.649,2)	(49.027,7)	(47.311,7)	(37.558,4)	(37.688,6)	(38.989,7)	(36.137,6)	
Net Operating Income	(13.728,9)	(15.799,8)	(14.274,2)	(12.590,2)	(9.781,0)	1.097,1	2.127,6	4.022,0	6.104,1	
Adjustments										
Depreciation	8.793,2	9.002,9	8.131,6	8.563,0	8.545,5	9.422,2	9.456,4	9.659,5	9.745,6	
Financial result	190	176	252	284	291	297	298	251	270	
Other out-of-period income	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	
Adjustment state grants for non-tourism functions	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Revenues: passenger controls/security services	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Services purchased/security services	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
State grants (air traffic control)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	
Provisions for contingent losses	(453,1)	(368,7)	(500,0)	(250,0)	(250,0)	(453,1)	(368,7)	(300,0)	(300,0)	
Losses from the retirement of fixed assets	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Marketing Activities	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	
Rearrangement of interest expenses and repayment for the rental of Rysneit	(642,6)	(655,4)	(668,5)	(661,5)	(655,5)	(709,5)	(723,6)	(783,1)	(725,5)	
Adjusted Aviation (Aeronautical) EBITDA	(7.981,9)	(8.644,2)	(8.905,1)	(4.325,0)	(1.990,9)	9.934,0	11.200,6	13.348,0	15.689,0	
Sum: (29.151)										

Siehe Datenanhang 13.1.1. für Annahmen und Herleitung.

Die wichtige Annahme, daß AVIATION Labor & Materials Expense, AVIATION Depreciation, and AVIATION "SGA" (Other Operating Expenses" 83,3% der gesamten FFHG Aviation und Non-Aviation Einkünfte bilden basiert auf die Tatsache, daß die Business Plan Rechnung vom 8. April 2016 Depreciation als 7,5% der gesamten Nettoanlagenvermögen (Net PPE) annimmt; spätere Versionen haben 10% von Net PPE angenommen um kürzere Lebensdauer, vor allem der IT Infrastruktur, zu berücksichtigen. In gleicher Weise wurde der AVIATION Anteil am gesamten Aviation und Non-Aviation Personal- und Materialaufwand sowie sonstigen betrieblichen Aufwand („SGA“) erhöht auf 83,3% um eine bessere Annäherung an die Proportion des Gesamtaufwands zwecks der AVIATION Adjusted EBITDA Berechnung darzustellen.

Anmerkungen:

(1) Total Output – Aviation Revenue Streams (Aeronautical Revenues)

EOY (€ 000)	2015 est	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airport charges (Aeronautical Revenue)										
Landing fees	2.903,8	3.108,2	3.614,2	4.131,7	4.551,7	4.704,1	4.858,6	5.013,4	5.202,2	5.448,3
Passenger charges	2.652,5	2.808,3	3.116,2	3.297,5	3.521,5	3.649,2	3.798,5	3.982,2	4.101,1	4.224,4
Parking fees for aircraft	215,8	225,8	252,5	289,6	318,6	328,9	306,6	398,2	410,1	422,4
Other	0,0	651,3	784,2	802,2	1.001,3	1.037,7	1.546,3	1.592,7	1.640,4	1.689,7
Security Charges	181,1	205,4	213,3	224,4	234,2	237,5	385,6	398,2	410,1	422,4
Ground Handling Services	7.573,8	9.183,7	10.797,5	12.185,7	13.260,0	13.687,4	20.101,6	20.306,5	20.915,7	21.120,7
Total Airport Charges	22.029,0	27.750,0	31.250,0	34.375,0	36.437,5	37.530,6	38.656,6	39.816,6	41.011,1	42.241,5
Passengers (000)	3.500,0	2.864,9	3.294,6	3.624,1	3.895,9	4.090,7	4.192,9	4.192,9	4.234,9	4.319,6
Aeronautical Revenues per PAX	6,3	9,7	9,5	9,5	9,4	9,2	9,2	9,5	9,7	9,8

(2) Passagier und Fracht: Mengen und Erlöse

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Passengers (000)	3.500,0	3.749,2	3.920,3	3.947,5	3.858,6	3.770,7	3.680,8	3.590,0	3.607,5
Rate of growth of passenger traffic	30,0%	7,1%	4,6%	0,7%	-2,2%	-2,3%	-2,4%	-2,5%	0,5%
Passenger Airport Revenue Services per PAX	2,70	2,83	2,98	2,95	3,11	3,28	3,46	3,66	3,75
Passenger Revenue	9.435,0	10.625,0	11.687,5	11.660,0	12.009,8	12.370,1	12.741,2	13.123,4	13.517,1
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Cargo (000 t/year)	222,0	252,0	279,0	297,0	308,0	319,0	330,0	342,0	348,0
Rate of growth of cargo	178%	14%	11%	6%	4%	4%	3%	4%	2%
Cargo Revenue per tonne	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0
Cargo Revenue	19.315,0	20.625,0	22.687,5	24.777,5	25.520,8	26.286,4	27.075,0	27.887,3	28.723,9
Aviation Revenues	27.750,0	31.250,0	34.375,0	36.437,5	37.530,6	38.656,5	39.816,2	41.010,7	42.241,0

(3) Aviation Betriebsaufwand

Aviation Labor and Materials Expense=83,3% COGS	(26.628,8)	(32.539,1)	(33.645,4)	(33.331,9)	(32.513,5)	(28.137,3)	(28.192,2)	(27.329,8)	(26.390,4)
Aviation Labor Costs	(11.451,5)	(13.015,6)	(13.458,2)	(13.332,7)	(13.005,4)	(11.254,9)	(11.278,0)	(10.931,0)	(10.558,1)
Aviation Materials Costs	(17.177,3)	(19.523,4)	(20.187,2)	(19.999,1)	(19.508,1)	(16.882,4)	(16.915,3)	(16.397,8)	(15.834,2)
SGA Expense (83,3% Aviation+Non-Aviation SGA Exper	6.087,9	6.507,6	6.872,3	7.132,8	8.252,6	6.440,2	6.301,8	5.807,6	5.278,1
Depreciation Expense: Aviation (83,3% Aviation+Non-A	6.763,2	8.002,9	8.131,6	8.563,0	8.545,5	9.422,2	9.498,4	9.658,9	9.746,6

Betriebsaufwand ist erhöht während der Turnaround-Phase, um FFHG so zu positionieren, dass die Synergien der Kombination von der chinesischen Logistik Strategie von „One Belt-One Road“ mit dem unbegrenzten Zugang zum Drehkreuzflughafen (24 Stunden/keine Slot Einschränkungen), die asiatischen Fluggesellschaften brauchen, die am Rhein-Main Flughafen mit solchen Begrenzung des Zugangs derzeit operieren müssen. Der Großteil dieser Aufwendungen sind für das Personal, um eine nachhaltige Expansion in der Phase 2 (2021-2024) sicherzustellen.

- Trennungsgelder und Frühpensionierung für Arbeitskräfte, die nicht umgeschult werden können
- Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen
- Outsourcing (Materialaufwand) während der Umstrukturierungsphase und während der Fortbildung zwecks Insourcing
- Rückstellungen für künftige vorzeitige Pensionierung, Abfindungen für freiwillige Trennung und für Fortbildung
- Löhne und Gehälter während der Start-up Phase von neuen Geschäftsfeldern (Tanklagerbetrieb von Jet Fuels GmbH) sowie der Flugakademie

Zum Schluss der Projektionsperiode sind wichtige Verbesserungen von Geschäftsprozessen bei der Frachtabwicklung (Automation) dafür verantwortlich, den Personalaufwand stark zu senken. Freigesetzte Arbeitskräfte werden zahlreiche Beschäftigungsmöglichkeiten in Nicht-Aviation Geschäftssegmente finden. Betrieblicher Aufwand wird während der ganzen Periode reduziert, da von Outsourcing immer weniger Gebrauch gemacht wird, sowie die Fortbildung von Mitarbeitern/Innen gelingt.

8.2.2 Rheinland-Pfalz Zuwendungsbescheid mit Projektionen vom Business Plan 8.April 2016: FFHG Adjusted EBITDA

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Adjusted EBITDA (Bereinigtes EBITDA)									
Total output (1), (2), (3) [see Notes below]	35.483,1	39.734,4	43.533,1	45.907,1	47.441,4	49.043,5	50.743,5	52.484,4	54.298,4
Operating expenses (Excluding Financial result) (4), (5), (6) [See Notes below]	49.790,7	59.482,3	59.402,4	59.856,8	59.759,7	52.820,7	52.809,8	51.278,1	49.717,9
Earnings before taxes (Including Financial result)	(14.507,1)	(19.822,5)	(16.034,2)	(13.828,2)	(9.972,0)	(4.394,3)	(2.735,1)	367,3	3.809,4
Adjustments									
Depreciation	8.143,1	9.807,2	9.781,8	10.279,7	10.258,7	11.311,1	11.406,2	11.595,3	11.700,6
Financial result	174,5	175,2	179,7	639,6	616,7	637,0	666,0	751,0	770,0
Other cut-of-period income	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)	(400,0)
Adjustment state grants for non-aviation functions	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Revenues passenger control/security services	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Services purchased's security services	0	0	0	0	0	0	0	0	0
State grants (air traffic control)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)
Provisions for contingent losses	(453,1)	(268,7)	(580,0)	(250,0)	(250,0)	(453,1)	(368,7)	(300,0)	(300,0)
Losses from the retirement of fixed assets	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Marketing Activities	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0
Rearrangements of interest expenses and repayment for the rental of Ryanair	(642,6)	(655,4)	(663,6)	(661,9)	(656,6)	(709,5)	(723,6)	(733,1)	(725,9)
Adjusted EBITDA	(7.325,3)	(8.161,0)	(6.394,2)	(3.541,6)	(220,0)	6.351,3	1.241,5	11.820,5	15.256,1
Sum:			(25.294)						

Siehe 12 DATA APPENDIX FINANCIAL PROJECTIONS 12.1.1.A für excel file (zipped) Anhang zum Business Plan vom 8. April 2016.

Notes to Adjusted EBITDA (Bereinigtes EBITDA)
TOTAL OUTPUT

(1) Total Output=Total Revenues

Total Revenues (=Revenues + Other Operating Revenues)	30.465,1	29.734,4	43.538,1	49.507,1	47.441,4	49.023,5	50.743,5	52.494,4	54.288,4
Aviation (From I/S) (Revenues)	27.750,0	31.250,0	34.375,0	28.437,5	37.590,0	38.559,9	39.816,0	41.011,1	42.241,5
Passenger	11.100,0	12.167,5	13.002,5	13.481,9	13.611,0	13.528,9	13.557,7	13.533,7	13.899,7
Cargo	16.650,0	19.082,5	21.312,5	22.955,6	24.019,8	25.127,0	26.279,0	27.477,5	28.361,8
Reconciliation: Aviation Revenue (Sum)	27.750,0	31.250,0	34.375,0	28.437,5	37.590,0	38.559,9	39.816,0	41.011,1	42.241,5
Non-Aviation (Other Operating Revenues)	7.715,1	8.484,4	9.163,1	8.029,6	9.810,8	10.408,6	10.928,9	11.473,2	12.046,9
Real Estate (=OCF-Energy)	7.019,3	7.703,1	8.303,7	8.618,7	8.972,5	9.440,1	9.931,5	10.447,9	10.950,9
Energy (=2,5% Aviation)	695,8	781,3	859,4	910,9	938,3	968,4	996,4	1.025,3	1.095,0
Reconciliation: Real Estate as Residual	7.019,3	7.703,1	8.303,7	8.618,7	8.972,5	9.440,1	9.931,5	10.447,9	10.950,9

(2) Passenger and Cargo Volumes

Passengers (000/year)		6.024,8							
Passengers (000)	3.500,0	3.749,2	3.920,3	3.947,5	3.859,8	3.770,7	3.680,8	3.590,0	3.607,5
Rate of growth of passenger traffic	30%	7%	5%	1%	-2%	-2%	-2%	-2%	0%
Revenue per Passenger	8,17	8,20	8,33	8,42	8,50	8,69	8,68	8,77	8,80
Revenue per Passenger Growth Factor	1,025								
Cargo (000 t/year)	222,0	251,7	278,8	297,1	307,8	319,8	330,1	341,7	348,5
Rate of growth of cargo	15%	12%	11%	7%	4%	4%	4%	4%	2%
Revenue per tonne	75,00	75,75	75,51	77,27	78,05	78,83	79,61	80,41	81,21
Revenue per tonne Growth Factor	1,01								

(3) Real Estate Space Rental Revenues (including Parking facilities, Offices, Dormitories other non-aviation, non-energy)

Revenues	7.019,3	7.703,1	8.303,7	8.618,7	8.972,5	9.440,1	9.931,5	10.447,9	10.950,9
Infrastructure	525,0	535,9	552,7	556,2	560,8	501,7	613,0	647,4	663,2
Parking	3.109,7	3.500,0	3.771,9	3.972,2	4.182,5	4.448,2	4.785,0	5.102,1	5.436,1
Rental	1.311,7	1.355,8	1.582,3	1.588,8	1.640,9	1.701,7	1.734,3	1.761,2	1.787,2
Commercial fees	894,0	1.190,3	1.247,7	1.301,1	1.357,3	1.430,7	1.515,6	1.648,8	1.788,0
Supply Line	1.078,9	1.121,1	1.149,2	1.179,3	1.211,3	1.257,8	1.283,8	1.290,4	1.294,4
Reconciliation: Line 412 with Sum Lines 412 to 417	7.019,3	7.703,1	8.303,7	8.618,7	8.972,5	9.440,1	9.931,5	10.447,9	10.950,9

OPERATING EXPENSES

Operating Expenses (from I/S)

(4) Cost of Goods Sold

Cost of Goods Sold (from I/S)	49.795,7	55.482,3	58.402,4	58.855,8	55.795,7	52.820,7	52.809,6	51.376,1	49.717,9
Labor Costs	15.874,7	17.490,6	17.952,3	17.832,6	17.053,8	14.634,8	14.542,1	14.004,6	13.608,7
Material Costs	18.593,6	21.591,9	22.438,4	22.491,4	21.978,0	19.149,4	19.302,1	18.724,3	18.092,4
COGS Reconciliation (Labor Costs+Material Costs)	34.368,3	39.082,5	40.390,6	40.314,3	39.031,9	33.778,2	33.844,1	32.808,9	31.681,1
Employees	250	306	328	340	344	249	253	258	262
Revenue pro Employee	101.320,0	130.050,0	132.551,0	135.304,0	138.010,1	140.770,2	143.595,7	146.467,4	149.388,6
Growth Factor Revenue pro Employee starting 2017	1,02								

Derivation/Assumptions:

Split of Labor Costs and Material Costs: KPMG Info Memorandum Vendor Baseline Case									
Labor Costs Vendor Baseline Case	15.851,40	15.500,0	15.500,0	15.501,4	15.505,9	15.518,6	15.530,5	15.718,3	15.970,2
Material Costs Vendor Baseline Case	18.504,3	19.136,7	19.373,3	19.973,6	19.984,4	20.296,9	20.614,0	20.926,1	21.283,1
Total COGS Vendor Baseline Case	34.355,7	34.636,7	34.873,3	35.378,0	35.491,3	35.815,5	36.144,5	36.644,4	37.253,4
Distribution of Labor Costs and Material Costs: KPMG Info Memorandum Vendor Baseline Case									
Labor Costs as % of COGS	46%	45%	44%	44%	44%	43%	43%	43%	43%
Material Costs as % of COGS	54%	55%	56%	56%	56%	57%	57%	57%	57%
Sum of shares of Labor and Material Costs	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(5) Sales, General Administrative Expense

SGA Expense	7.284,4	7.912,5	8.250,0	8.902,8	7.600,1	7.721,4	7.555,2	6.971,9	6.338,2
-------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

(6) Depreciation Expense

Depreciation	9.143,1	9.807,3	9.781,8	10.279,7	10.258,7	11.211,1	11.400,3	11.595,3	11.700,6
--------------	---------	---------	---------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Reconciliation Operating Expenses (Sum)

Operating Expenses (I/S)	49.795,7	55.482,3	58.402,4	58.855,8	55.795,7	52.820,7	52.809,6	51.376,1	49.717,9
--------------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

RECONCILIATION AND DERIVATION: NON-AVIATION REVENUES (Real Estate, etc)

Real Estate Space Rental Revenues (including Parking facilities, Offices, Dormitories other non-aviation, non-energy)									
Other Operating Revenues except Energy	7.019,3	7.703,1	8.303,7	8.618,7	8.972,5	9.440,1	9.931,5	10.447,9	10.950,9
Infrastructure	525,0	535,9	552,7	556,2	560,8	501,7	613,0	647,4	663,2
Parking	3.109,7	3.500,0	3.771,9	3.972,2	4.182,5	4.448,2	4.785,0	5.102,1	5.436,1
Rental	1.311,7	1.355,8	1.582,3	1.588,8	1.640,9	1.701,7	1.734,3	1.761,2	1.787,2
Commercial fees	894,0	1.190,3	1.247,7	1.301,1	1.357,3	1.430,7	1.515,6	1.648,8	1.788,0
Supply Line	1.078,9	1.121,1	1.149,2	1.179,3	1.211,3	1.257,8	1.283,8	1.290,4	1.294,4
Reconciliation: (OOB Info Energy = Sum 439 to 443)	7.019,3	7.703,1	8.303,7	8.618,7	8.972,5	9.440,1	9.931,5	10.447,9	10.950,9

Source: KPMG Info Memorandum

Composition of Non-Aviation Revenues: KPMG Info Memorandum Vendor Baseline Case + Extrapolation for 2023 and 2024									
Infrastructure	1.025,9	1.074,0	1.080,5	1.095,7	1.113,2	1.128,9	1.146,8	1.192,7	1.240,4
Parking	6.254,5	7.013,6	7.374,2	7.694,6	8.020,7	8.362,6	8.822,1	9.389,7	9.869,7
Rental	2.638,2	2.717,0	2.933,6	3.098,0	3.148,5	3.185,4	3.244,7	3.244,7	3.244,7
Commercial fees	1.598,3	2.393,3	2.439,4	2.520,4	2.602,8	2.686,0	2.835,4	3.033,9	3.246,2
Supply Line	2.170,0	2.248,7	2.246,7	2.284,5	2.322,9	2.361,8	2.401,4	2.377,4	2.363,6
Total	14.111,9	15.436,6	16.234,3	16.695,2	17.206,4	17.726,3	18.650,4	19.249,3	19.654,6
Distribution of Non-Aviation Revenues: KPMG Info Memorandum Vendor Baseline Case + Extrapolation for 2023 and 2024 (% of Total)									
Infrastructure	7%	7%	7%	7%	6%	6%	6%	6%	6%
Parking	44%	45%	45%	46%	47%	47%	48%	49%	49%
Rental	18%	18%	18%	18%	18%	18%	17%	17%	16%
Commercial fees	14%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	16%	16%
Supply Line	15%	15%	14%	14%	14%	13%	13%	12%	12%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

8.3 Nachhaltigkeit der Sanierung: Positive Adjusted EBITDA 2021-2024

Der Turnaround wird durch die Erhöhung der Kapazitätsauslastung und geographische Diversifizierung ab 2021 erreicht. Danach ist das FFHG Adjusted EBITDA nachhaltig positiv, wie die Berechnungen für die Jahre 2021 bis 2024 zeigen. **Nettobetriebsergebnis vor Steuern ist positiv ab Jahre 2023.**

9 Risiken und Risikominderungsmaßnahmen

9.1 Rezession: Konjunkturabschwächung und rückläufiges Passagier- und Frachtaufkommen

Größtes allgemeines Risiko ist die generelle Abschwächung der Weltwirtschaft bzw. der deutschen Wirtschaft im Besonderen. HHN wäre hier in zweifacher Hinsicht betroffen: (1) eine Schwächung der privaten Konsumausgaben würde direkten Einfluss auf den Passagierverkehr, gerade im Tourismusbereich, bedeuten; und (2) würde eine Stagnation oder sogar Rezession besonders die exportorientierte deutsche Volkswirtschaft treffen, wobei die Auswirkungen sowohl im Geschäftsreiseverkehr als auch im Frachtbereich spürbar wären.

Die Strategie des Investors zielt auf Limitierung dieses Risikos ab, indem durch vertikale Integration entlang der Wertschöpfungskette weitere Geschäftsaktivitäten in das bestehende Portfolio integriert werden. Gerade die Diversifikation in Richtung ethnischer bzw. Luxussegmente (AU Plan) sowie der konsequente Ausbau als europäisches Drehkreuz für Kundschaft aus Asien/China wird Passagierverkehr von anderen Flughäfen nach HHN umleiten.

9.2 Standortnachteil: Fehlender Zugang zu Transportinfrastruktur

Obwohl der HHN einen 24/7-Dauerbetrieb genießt, so fehlt doch der Anschluss an moderne Logistikinfrastruktur. Es gibt derzeit keine direkte Verbindung zu Wasserwegen und Bahnnetz, sodass diese spezifischen Transportkosten die Kundenkalkulation belasten und ggf. wegen des intensiven Wettbewerbs nicht an die Endkunden weiter gereicht werden können. Sollte darüber hinaus nach Realisierung der aufgeführten Projekte durch den stark gestiegenen Luftverkehr der Dauerbetrieb z.B. durch Nachtflugverbote beeinträchtigt werden, müsste das gesamte Geschäftsmodell des HHN in Frage gestellt werden.

Die Investitionen in den Ausbau der Logistik-Infrastruktur, die für große Transportflugzeuge in Zukunft benötigt werden, erfordern eine enge Zusammenarbeit mit dem Land, den Kommunen und Behörden, um den einzigartigen Wettbewerbsvorteil auch nachhaltig zu sichern. Durch weitere Investitionen und Lagerkapazitäten/Logistikzentren sowie die beabsichtigte Anbindung an das Bahnnetz soll der existierende Standortnachteil beseitigt werden.

9.3 Kostenüberschreitungen: Professionelles Projektmanagement zur Vermeidung von nicht sachgemäßer Kalkulation und Durchführung

Inhärentes Risiko eines jeden Investmentprojekts ist die Kostenüberschreitung, die im Wesentlichen aus zwei Gründen resultieren kann: (1) Bauverzug bzw. nicht fristgerechte Abnahme sowie (2) unvorhersehbare Ereignisse, die die Kosten in die Höhe treiben.

Der Investor und die mit ihm verbundenen Unternehmen beabsichtigen, professionelle Projektmanagementexpertise und Technologiekompetenz einzubringen. Von entscheidender Bedeutung wird der Know-how-Transfer sein, das der Investor im Zusammenhang mit Bau und Betrieb des Hong Kong Airports sowie weiterer internationaler Flughäfen sammeln konnte. Darüber hinaus bewirkt eine enge Verzahnung mit den lokalen Experten des HHN und seiner Lieferanten eine hohe Erfolgswahrscheinlichkeit, die Projekte wie geplant auch realisieren zu können.

9.4 Kapazitätsbeschränkungen: unzureichende Anpassung der Wachstumspläne an die Kapazitätserfordernisse des neuen chinesischen Airlines

Absolut kritisch für den nachhaltigen Erfolg des HHN ist die Vermeidung zukünftiger Kapazitätsengpässe. Obwohl derzeit deutlich unterausgelastet, wird die bestehende maximale Kapazität langfristig nicht den Erfordernissen der neuen Airlines genügen. Dieses gilt sowohl für den Passagier- als auch den Frachtbereich.

Aus den fortgeschrittenen Gesprächen mit Neukunden, die als wesentliche Bedingung die Kapazitätserweiterung adressieren, ergibt sich auch die Notwendigkeit, die zweite Runway zu bauen und die bestehenden Terminals auf modernen Standard zu bringen. Nur dann wird der HHN als Drehkreuz von insb. chinesischen Airlines als genutzt werden können.

9.5 Hohe Fixkosten: zu geringe Auslastung der kapitalintensiven Operations

Analysen zeigen deutlich, dass der hohe Fixkostenblock, im Wesentlichen Personal-, Wartungs- und Instandhaltungskosten verbunden mit den kapitalintensiven Einrichtungen, das Ergebnis einer unzureichenden Auslastung der vorhandenen Kapazität sind. Eine Fortführung des bisherigen Geschäftsmodells wird zwangsläufig zu weiteren operativen Verlusten führen in letzter Konsequenz in die drohende Insolvenz führen. Übliche Anpassungsmaßnahmen wie Reduzierung der Belegschaft würden jedoch dazu führen, dass kritische Geschäftsprozesse (für Kunden) nicht mehr ordnungsmäßig durchgeführt werden können. Dieses wird zudem noch überschattet von den Überlegungen der Ryanair, das Passagiergeschäft zukünftig auf andere Flughäfen zu verlagern.

Der Investor benötigt jedoch die bestehende Belegschaft, um die ambitionierten Ziele der Kapazitätserweiterung auch umzusetzen. Dieses ist eine notwendige Bedingung, um Airlines wie Yangtze River Express, Thai Wings etc. wieder in HHN abzufertigen. Dieses wird den Flugverkehr deutlich erhöhen und so die Auslastung auf optimalem Level heben. Flankierend muss sichergestellt werden, dass die Modernisierung und Expansion der bestehenden Infrastruktur ohne Einschränkungen umgesetzt werden kann.

10 Finanzplan: Annahmen und Szenarien

Die Finanzplanung nimmt drei Fällen und insgesamt 6 Szenarien als Ausgangspunkt

- Base Case: 1,2 Mio t/Jahr Kapazität
 - o Niedrige Kapazitätsauslastung: 2 zusätzliche Fluggesellschaften
 - o Hohe Kapazitätsauslastung: 3 zusätzliche Fluggesellschaften
- Best Case: 2,5 Mio t/Jahr Kapazität
 - o Niedrige Kapazitätsauslastung: 4 zusätzliche Fluggesellschaften
 - o Hohe Kapazitätsauslastung: 4+ zusätzliche Fluggesellschaften
- Worst Case: 0,5 Mio t/Jahr Kapazität
 - o Niedrige Kapazitätsauslastung: 0 zusätzliche Fluggesellschaften
 - o Hohe Kapazitätsauslastung: 1 zusätzliche Fluggesellschaft

HHN Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative: Equivalent 747F Cargo Payloads and Flight Movement Approximations							
Number of Additional Airlines*	Annual Cargo Volume (tonnes/year)	Cargo per Week (tonnes/week)	Chinese Airline International Airport Hubs	Total Additional Flight Movements per week	Cargo Load/Unload (tonnes)	747 F Capacity (tonnes)	747 F Capacity Utilization
1	50.000	962	2	12	80	100	80%
2	100.000	1.923	4	24	80	100	80%
3	150.000	2.885	6	36	80	100	80%
4	200.000	3.846	6	48	80	100	80%
5	250.000	4.808	7	60	80	100	80%

* Excludes AU Airways and Long Haul Discount Airways (established in collaboration with HNA Aviation in Phase 1)

Airline Hub Airports/Destinations from HHN	
PEK	Beijing
PVG	Shanghai
CAN	Guangzhou (Canton)
KMG	Kunming
HKG	Hong Kong
TPE	Taipei
SAW	Istanbul

International Hub Airports of Targeted Additional Airlines		
ICAO Code	Airline	International Hubs
YZR	Yangtze River Express (51% Hainan Airlines)	PVG, HKG
RUN	MyCargo (majority-owned HNA Group)	SAW
CKK	China Cargo Airlines (51 % China Eastern)**	PVG, KMG
CSN	China Southern Cargo (including Xiamen Air)**	PEK, CAN
CAL	China Airlines Cargo**	TPE
CAO	Air China Cargo	PEK, PVG, CAN

** Members of SkyTeam cargo airline alliance

Es wird angenommen, dass jede Fluggesellschaft zu und von einem oder zwei Drehkreuzen in China oder Türkei fliegt. Im Szenario Base Case Low Utilization fliegen 2 zusätzliche Fluggesellschaften zu und von HHN von insgesamt 4 Drehkreuzen in China. Die Flugfrequenz ist 3 mal pro Woche pro Drehkreuz, mit zwei Flugbewegungen (Ankunft und Abflug) pro Flug. Insgesamt hat jede Fluggesellschaft 12 Flugbewegungen pro Woche zu und von seinen Drehkreuzen in Asien. Im Base Case Low Utilization Szenario gibt es 2 zusätzliche Fluggesellschaften; daher 24 zusätzliche Flugbewegungen pro Woche. Die Ladung ist das Äquivalent eines Boeing 747 F bei 80 %-iger Kapazitätsauslastung, d.h. 80 Tonnen, die entladen oder beladen werden pro Flug. Jährlich aggregieren diese Vorgänge zu ungefähr 50.000 t/Jahr pro Fluggesellschaft.

Tatsächlich wird es so sein, dass eher kleinere Flugzeuge tendenziell häufiger fliegen. Dennoch erlaubt die vereinfachte Modellrechnung, die Bedeutung der Agenda 2020 Strategic Marketing Initiative hervorzuheben. Bis zum Jahre 2020 hat sich das Frachtvolumen um fast 180.000 Tonnen erhöht im Base Case Low Utilization Szenario mit zwei zusätzlichen Fluggesellschaften. Die Fracht, die von diesen Fluggesellschaften transportiert wird, muss gesammelt oder verteilt werden, sodass für jede 100.000 Tonne, die nach China oder von China transportiert werden muss, ungefähr die gleiche Menge gesammelt oder verteilt werden entlang den europäischen Speichern des HHN Drehkreuzes. Die andere Szenarien sind ähnlich kalkuliert, je nachdem wie viel zusätzliche Fluggesellschaft aus China gewonnen werden. Alle sind grosse Fluggesellschaften, und daher werden sie vereinfacht als „repräsentative“ Fluggesellschaften gleich behandelt.

Andere Annahmen, die für die Aufteilung der Aviation Umsatz zwischen Passagier- und Frachtsegmenten sind:

- Der Priorität für das Frachtgeschäft wird dadurch Rechnung getragen, dass der Anteil von Aviation Umsätzen von 66% im Jahre 2016 auf 67% im Jahre 2024 im Base Case Low Utilization steigt; wenn das Projekt AU Plan realisiert wird, ist Non-Aviation wesentlich höher wie auch Passagierumsatz.

- Umsatz pro Passagier wächst mit CAGR 1,3% pro Jahr von einer abnormalen niedrigen Ausgangshöhe, Dank der geographischen Diversifizierung der Kundensegmente (m.a.W. mehr Passagieren aus Asien und Nahost bzw Türkei)
- Umsatz pro Tonne Fracht bleibt konstant bei € 75 pro Tonne wegen nicht-inflationärem Umfeld und sehr intensivem Wettbewerb unter den Flughäfen.

Die Aufteilung des Umsatzes zwischen Aviation und Nicht-Aviation basiert auf der Einschätzung, das Nicht-Aviation insb. die Immobilienaktivitäten beinhaltet (einschliesslich Parkanlagen für PkWs). Sie wachsen mehr oder weniger in Proportion zu Umsätzen in Aviation. In Base Case Low Utilization Szenario wird Immobilienumsatz positiv durch die Flugakademie beeinflusst sowie bei gewerbliche Immobilien durch Mleteinnahmen (Büros) und Studentenwohnheimgebühren. Wachstum ist mehr oder weniger parallel zum Aviationumsatz. Im Base Case High Utilization Szenario und in den beiden Best Case Szenario, Nicht-Aviation Umsatzwachstum ist höher wegen der Realisierung des AU Plan Projektes.

Die Anzahl der Beschäftigten wird abgeleitet durch Annahme von € 100.000 pro Beschäftigten im Jahre 2015 und danach mit einer Wachstumsrate von 2% pro Jahr (EZB Inflationstarget) erhöht.

Die Höhe der Sachanlageninvestitionen wird in Jahren, in denen keine Projektinvestitionen getätigt werden, mit Ersatzinvestitionen bestimmt, und zwar durch die Hinzufügung eines Betrags entsprechend den Abschreibungen.

Die Finanzierung von Projekten und CAPEX wird generell entweder intern oder - wenn externe Finanzierung benötigt wird - durch „Balancing Debt“ in der Cash Flow-Rechnung aufgezeigt. Wenn Cash Flow ausreichend ist, die Projekte intern zu finanzieren, gibt es keine Balancing Debt bzw keine Erhöhung des Balancing Debt trotz Sachanlageninvestition. Im Base Case Low Utilization Szenario gibt es keinen externen Finanzierungsbedarf.

Andere Annahmen über Abschreibung (10 Jahre), Vorratsumschlaghäufigkeit, Dauer der Forderungen aus Lieferung und Leistung, Dauer der Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung werden in „Forecast Drivers“ Arbeitsblatt der jeweiligen Szenarioprojektion im DATA APPENDIX 12 angegeben. Sie sind im Wesentlichen aus den historischen Werten der letzten drei Jahresabschlüsse hergeleitet.

4-P-4750-32-14/2016



Freshfields Bruckhaus Deringer

Anlage 6

Frankfurt am Main
Freshfields Bruckhaus Deringer LLP
Bockenheimer Anlage 44
60322 Frankfurt am Main
T +49 69 27 30 80 (Zentrale)
+49 69 27 30 86 57 (Durchwahl)
F +49 69 23 26 64
E heiner.braun@freshfields.com
www.freshfields.com

Gutachten im Zusammenhang mit dem Verkaufsprozess für den Flughafen Hahn

Für den
Rechnungshof Rheinland-Pfalz

Von
Dr. Heiner Braun, Dr. Sabine Stricker-Kellerer, Sarah Bitzer, Maike Pröhl

Datum
18. Januar 2016



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Heiner Braun'.

A. Untersuchungsauftrag

Im Zusammenhang mit dem letztlich gescheiterten Verkauf der Anteile des Landes Rheinland-Pfalz (das *Land*) an der Betreibergesellschaft des Flughafens Frankfurt-Hahn, der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (*FFHG*) im Juni 2016 an einen chinesischen Investor, die Shanghai Yiqian Trading Co. Ltd. mit Sitz in Shanghai (*SYT*), hat der Rechnungshof des Landes Rheinland-Pfalz um gutachterliche Stellungnahme zu ausgewählten Rechtsfragen gebeten.

Der Verkauf an SYT scheiterte daran, dass SYT nicht in der Lage war, den Kaufpreis für einen mit dem Flughafengeschäft in Zusammenhang stehenden Grundstückskauf zu zahlen. Eine Übertragung von Geschäftsanteilen an der FFHG auf SYT ist nicht erfolgt. Inzwischen wurde der Kaufvertrag durch das Land angefochten und ein neuer Verkaufsprozess initiiert. Dennoch hat der gescheiterte Verkauf an SYT auf Seiten des Landes zu Opportunitätskosten sowie erheblicher negativer Publizität in den Medien geführt.

Das nachfolgende Gutachten soll die Anforderungen an die Prüfung der Existenz, Seriosität und Bonität eines chinesischen Käufers beschreiben und darlegen, welche Prüfungsmöglichkeiten und Prüfungsverfahren in Transaktionen mit chinesischen Investoren generell üblich sind bzw. im Einzelfall geboten sein können. Bezogen auf den vorliegenden Sachverhalt sollen sodann der Inhalt und die Bedeutung der Stellungnahme einer Pekinger Anwaltskanzlei sowie mehrerer (vermeintlicher) Bankbestätigungen beurteilt werden, die dem Land und dessen Beratern im Rahmen des Verkaufsprozesses von SYT vorgelegt wurden. Bei unserer Bewertung sollen auch die (negativen) Erfahrungen berücksichtigt werden, die das Land in den vergangenen Jahren im Zuge des Verkaufsprozesses um den Nürburgring gewonnen hatte.

Das vorliegende Gutachten erfolgt im Rahmen der Beurteilung des Verkaufsprozesses „Flughafen Frankfurt-Hahn“ durch den Rechnungshof im Auftrag des Landtags von Rheinland-Pfalz.

B. Zusammenfassung

Aus den vorgelegten Unterlagen ergibt sich eine Vielzahl von Ungereimtheiten, die sich im Rahmen des Verkaufsprozesses über einen Zeitraum von mehreren Monaten zeigten und die dem Land Anlass zu einem sehr viel vorsichtigeren Umgang mit SYT hätten geben sollen. Dafür spricht auch, dass das Land nach den Erfahrungen mit dem Verkaufsprozess für den Nürburgring zu besonderer Aufmerksamkeit angehalten war und seine Berater entsprechend hätte instruieren müssen. Insbesondere die von SYT vorgelegte, offensichtlich unechte Bankbestätigung der HSBC Bank hätte eine besonders aufmerksame und vorsichtige Prüfung der weiteren von SYT vorgelegten Bankbestätigungen (die vorgeblich von China Construction Bank bzw. Bank of China stammten) nahegelegt und zudem Anlass zu einer Neubewertung der Eignung von SYT als Käuferin geben sollen.

C. Detaillierte Ausführungen

Bei der Auswahl eines geeigneten Käufers sind für den Verkäufer in einem Auktionsverfahren verschiedene Punkte von Relevanz: Hierzu zählt zunächst die Überprüfung der Existenz der Käufergesellschaft und die Feststellung, dass diese den Kaufvertrag wirksam eingehen kann. Darüber hinaus spielt die Bonität des Käufers und damit dessen Fähigkeit, den vereinbarten Kaufpreis zu leisten, eine zentrale Rolle.¹ Die Fähigkeit zur Kaufpreiszahlung wird dabei in der Regel durch eigene Mittel, Mittel von verbundenen Unternehmen im Konzern des Käufers (typischerweise der Konzernmutter) und/oder fest zugesagte Fremdmittel unterlegt und ist durch entsprechende Nachweise zu belegen, die in der Regel bedingungsfrei sein sollen bzw. nicht an andere Bedingungen geknüpft sein dürfen als es der Vollzug des Kaufvertrags insgesamt ist. Diese Anforderungen gelten dem Grunde nach für jede Art von Bietern, und insbesondere auch für chinesische Bieter.

Die vorgenannten Kriterien sollen im Folgenden sowohl für chinesische Investoren im Allgemeinen als auch jeweils mit Bezug auf den Sachverhalt „Flughafen Frankfurt-Hahn“ erörtert werden.

I. Existenz und Bonität der SYT

Bei den chinesischen Unternehmen, die typischerweise in Deutschland und Europa als Erwerber von bedeutenden Unternehmen auftreten, handelt es sich in der Regel um Staatsunternehmen oder prominente Privatunternehmen bzw. deren Beteiligungsgesellschaften. Sie gehören zumeist einem staatlich oder privat kontrollierten Konzern an, dessen Name auch in Europa bekannt ist. Die entsprechenden Konzerne sind zumeist börsennotiert oder verfügen anderweitig über eine Unternehmenshistorie, die sich zumindest anhand von Recherchen im Internet nachvollziehen lässt. All dies trifft auf SYT nicht zu. SYT gehört zu keiner bekannten oder gar börsennotierten Gruppe, die Gesellschaft verfügte über keinen aussagekräftigen Internet-Auftritt und war auch ansonsten im internationalen Geschäftsverkehr nicht bekannt. Es handelte sich vielmehr um eine erst unlängst gegründete Gesellschaft mit einem – wie noch zu zeigen sein wird – wechselnden und intransparenten Gesellschafterkreis. Auch bei diesen Gesellschaftern bzw. den für SYT im Rahmen des Verkaufsprozesses auftretenden Personen handelte es sich nicht um Individuen mit einer nachvollziehbaren Reputation im Geschäftsverkehr.

Umgekehrt hatte SYT einen ambitionierten *Business Plan* für die Fortführung und den Ausbau des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt-Hahn vorgelegt. Dies warf die offensichtliche Frage auf, woher ein Unternehmen ohne einschlägige Historie und Reputation wie SYT die Mittel und auch die Expertise für die Durchführung dieses Vorhabens, zumindest aber für die Zahlung des Kaufpreises nehmen würde.

¹ Im Hinblick auf das Unternehmen selbst kann darüber hinaus für den Verkäufer relevant sein, ob der Käufer dieses auch in Zukunft weiterführen bzw. entwickeln kann und möchte. Auf diesen Gesichtspunkt soll dieses Gutachten jedoch nach Rücksprache mit dem Rechnungshof des Landes Rheinland-Pfalz nicht näher eingehen.

Dementsprechend, und dem Grunde nach folgerichtig, hatten sich das Land und seine Berater Bankbestätigungen sowie Nachweise der Existenz der SYT und ihres Gesellschafterkreises sowie auch der für SYT handelnden Personen vorlegen lassen. Diese Unterlagen wiesen jedoch eine Reihe von Ungereimtheiten und anderen Anhaltspunkten auf, die Anlass zu einer sehr viel kritischeren Beleuchtung von SYT, wenn nicht sogar zum Ausschluss von SYT aus dem Bieterverfahren, gegeben hätten.

1. Bonität der SYT; Bankbestätigungen

Wie bereits ausgeführt, hätte SYT den Nachweis ihrer Bonität durch Darlegung entsprechender Eigenmittel, etwa im Wege der Vorlage einer geprüften Bilanz, oder aber entsprechender Finanzierungszusagen erbringen können.

aa) *Registriertes Kapital*

Vergleichbar mit dem deutschen Handelsregister unterhält die chinesische *State Administration for Industry and Commerce* (中华人民共和国 国家工商行政管理总局) (*SAIC*) ein System, in dem Informationen zu Gesellschaften, die bei SAIC registriert sind, auch online abgerufen werden können (<http://www.gsxt.saic.gov.cn>).

Basierend auf den bei SAIC veröffentlichten Informationen beträgt das registrierte Kapital der SYT CNY 500.000, d.h. rund EUR 70.000. Für die Tätigkeit der SYT als Handels- und Logistikunternehmen stellt dies einen üblichen Betrag dar. Für eine Gesellschaft, die eine grenzüberschreitende Transaktion, noch dazu den Erwerb eines Flughafens plant, handelt es sich jedoch um einen vergleichsweise geringen Betrag. Da das tatsächlich verfügbare Vermögen der Gesellschaft das registrierte Kapital um ein Vielfaches überschreiten kann, ist ein niedriges registriertes Kapital für sich genommen noch kein zwingendes Negativkriterium. Allerdings handelt es sich um einen Punkt, der im Rahmen der Prüfung der Gesellschaft auffallen musste und der – auch im Hinblick auf den vereinbarten Kaufpreis von EUR 13,5 Mio. – spätestens mit Abgabe des Reports vom 20. April² bekannt war und zu Nachfragen beim Käufer hätte führen müssen.

Dem Jahresabschluss der SYT für 2015, der ebenfalls bei SAIC hinterlegt und einsehbar ist, ist zudem zu entnehmen, dass das registrierte Kapital der Gesellschaft nicht vollständig eingezahlt war. Eingezahlt war lediglich ein Betrag von CNY 100.000 (rund EUR 14.000). Es ist uns nicht bekannt, inwieweit dieser Umstand bei den Verhandlungen eine Rolle gespielt hat.³ Eine nur teilweise Einzahlung des registrierten Kapitals ist nach chinesischem Recht, abhängig von den jeweiligen Satzungsregelungen der Gesellschaft, grundsätzlich zulässig. Im Verkaufsprozess hätte ein derart niedriges eingezahltes Kapital aber zu der Forderung nach anderweitigen Finanzierungsbestätigungen führen müssen, die offenbar vom Land und seinen Beratern auch angefordert wurden – wie nachstehend ausgeführt allerdings mit keinem befriedigenden Ergebnis.

² Vgl. Report "Know Your Counterparty – Due Diligence" vom 20. April 2016, S. 5.

³ Im Report "Know Your Counterparty – Due Diligence" vom 20. April 2016, S. 5 bei der Darstellung des registrierten Kapitals unter "Financials" und auch in der Version vom 30. Mai 2016, S. 9 wird es nicht erwähnt.

bb) Bankbestätigungen

Nach den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen wurden von SYT mehrere "Bankbestätigungen" zum vermeintlichen Beweis ihrer Bonität vorgelegt.⁴ Nach den Unterlagen bestehen zumindest bei zwei dieser Bestätigungen konkrete Anhaltspunkte dafür, dass diese gefälscht waren.⁵

Die folgenden drei Bankbestätigungen wurden uns in Kopie zur Verfügung gestellt:

(1) Bestätigung HSBC, Hongkong ("Proof of Funds")

Die erste Bestätigung wurde am 16. Oktober 2015 von Herrn [redacted] als Vertreter von SYT (bzw. für SYT auftretende Person) per Email an [redacted] übersandt. Zuvor hatte Dr. Chou Yu Tao, ein gesetzlicher Vertreter der SYT, diese Bestätigung Herrn [redacted] als Whatsapp Bild übermittelt.⁶ Eine Nachreichung des Originals oder einer beglaubigten Kopie erfolgte ausweislich der Unterlagen nicht.⁷ Das Schreiben weist HSBC Hongkong als bestätigende Bank aus und lautet auf einen Betrag von USD 200 Mrd. (sic!) zugunsten eines Herrn Weng Jianlin.

Diese Bestätigung erscheint bereits aufgrund des vorgenannten Betrages als völlig unglaubwürdig. Es ist nicht vorstellbar, dass einer Einzelperson auf einem Konto USD 200 Mrd. zur Verfügung stehen. Zudem sind die von der ausstellenden Bank vermeintlich abgegebenen Bestätigungen im Hinblick auf die eigene Haftung und die Herkunft der Gelder praxisfremd. So heißt es in der Bestätigung "*We, the Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited, Hong Kong Head Office, hereby confirm with full bank responsibility and liability that the aforementioned customer has on deposit an available amount of...*". Der Begriff "full bank responsibility and liability" ist inhaltlich unklar (Verantwortung und Haftung wem gegenüber und wofür?) und darüber hinaus nach unserer Erfahrung unüblich und praxisfremd.

Weiter heißt es "*We further confirm that the said funds are clean, cleared legally earned, of non-criminal origin and of no lien and/or encumbrances.*" Eine solche Bestätigung kann und wird eine Bank erfahrungsgemäß nicht ausstellen, schon gar nicht im Hinblick auf den vorstehend genannten Betrag von USD 200 Mrd. Zwar ist ein Hinweis, dass das Guthaben nicht verpfändet ist, nicht unüblich, insoweit als die ausstellende Bank dies für das betroffene Konto und Guthaben verifizieren kann.⁸ Die vorstehend genannten Bestätigungen wird die Bank aber letztlich mangels Überprüfbarkeit gar nicht abgeben können. Zudem fallen sprachliche Holprigkeiten des englischen Textes

⁴ Vgl. Schreiben Rechnungshof Rheinland-Pfalz an [redacted] vom 1. September 2016, Frage 15.

⁵ Vgl. Schreiben RSBK vom 29. Juli 2016 und Schreiben Auswärtiges Amt vom 29. Juli 2016.

⁶ Email [redacted] an [redacted], vom 16. Oktober 2015, 10:27 Uhr.

⁷ Vgl. Schreiben [redacted] an Rechnungshof Rheinland-Pfalz vom 12. Oktober 2016, S. 10.

⁸ Vgl. die Bestätigung der Bank of China vom 23. Mai 2016.

auf. Der abschließende Satz des Schreibens "*For the authentication / verification, the depositor shall present this Original at our Counter but shall be arranged by the fund transferred company.*" ist aus unserer Sicht nicht verständlich. Sprachliche Unklarheiten beruhend auf Übersetzungsfehlern halten wir dabei bei einer der weltweit größten Banken wie der HSBC für nicht wahrscheinlich. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die HSBC bei Bestätigungen dieser Art – sofern sie eine solche überhaupt abgeben würde – ein sprachlich eindeutiges Formular vorrätig hält. In formaler Hinsicht passt das Unterschriftenfeld unter der Bankbestätigung zudem nicht zum Gesamtbild.

Als problematisch einzustufen ist darüber hinaus, dass die Bankbestätigung nicht auf SYT oder einen ihrer Gesellschafter lautet. Wir verstehen aus den Unterlagen, dass der (vermeintliche) Kontoinhaber Weng Jianlin laut Dr. Chou Yu Tao als Finanzier der SYT im Bieterprozess involviert gewesen sein soll.⁹ Um der Bankbestätigung im Kontext des Verkaufsprozesses Bedeutung beimessen zu können, hätte es allerdings eines eindeutigen Nachweises der Finanzierungsabsicht durch Weng Jianlin bedurft.

Diese offensichtlichen Ungereimtheiten der vorgelegten Bestätigung hätten zwingend zu Nachfragen führen müssen, sowohl bei SYT als auch bei der ausstellenden Filiale der HSBC. Sofern die HSBC aus Gründen der Vertraulichkeit der Kundenbeziehung eine Auskunft verweigert hätte, hätte SYT um die Einholung einer entsprechenden Zustimmung ersucht werden können. Wäre auch diese Zustimmung verweigert worden, hätte dies zu einer negativen Beurteilung der Bonität und Ernsthaftigkeit der SYT im Rahmen des Verkaufsprozesses führen müssen.

Eine Ansprache von HSBC hätte aller Wahrscheinlichkeit nach zu dem Ergebnis geführt, dass es sich bei der Bestätigung um eine Fälschung handelt. Dies wiederum hätte jedenfalls dann zu einem Ausschluss der SYT aus dem Bieterverfahren führen müssen, wenn SYT die Vorlage dieser „Bankbestätigung“ durch Herrn [redacted] autorisiert hatte.

Darüber hinaus datierte die „Bankbestätigung“ auf Januar 2015 und war daher im Oktober 2015 bereits nicht mehr aktuell; angesichts des offensichtlich absurden Inhalts der Bestätigung fällt dieser Aspekt indes kaum noch ins Gewicht. Diese Bankbestätigung war als Bonitätsnachweis klar untauglich und musste schwerwiegende Zweifel an der Seriosität der SYT als Bieterin wecken.

⁹ Vgl. Schreiben Rechnungshof Rheinland-Pfalz an [redacted] vom 1. September 2015, Frage 15, zweiter Bulletpunkt.

vom 1. September 2015, Frage 15, zweiter

(2) Bestätigung China Construction Bank

Weiter wurde im Rahmen der Verkaufsgespräche eine Bestätigung der China Construction Bank vom 28. November 2015 vorgelegt.¹⁰ Nach den im Anschluss an das Scheitern des Verkaufs eingeholten Auskünften von verschiedenen Stellen stellt dieses Schreiben eine Fälschung dar.¹¹ In welcher Form das Schreiben von SYT vorgelegt wurde, ist uns nicht bekannt.

Das Dokument an sich wirkt etwas zu simpel vor dem Hintergrund seines Zwecks als Liquiditätsnachweis und der Tatsache, dass es sich bei der China Construction Bank um eine der größten Banken Chinas handelt. Zudem sind einige Auffälligkeiten ersichtlich. So weist das Dokument als Firma der SYT nicht (das an sich richtige) "Shanghai Yiqian Trading Co., Ltd." (上海裔谦贸易有限公司) sondern (fälschlich) "Shanghai Yiqian Trading Joint Stock Co." (上海裔谦贸易股份公司) aus, lautet also auf eine Aktiengesellschaft statt einer GmbH. Weiter fällt auf, dass das Dokument durch die Niederlassung der China Construction Bank in Taizhou ausgestellt ist. Das ist zwar rechtlich nicht unzulässig, führt aber zu der Frage, warum SYT mit Sitz in Shanghai ein Konto dort unterhalten sollte. Beide Punkte machen das Dokument nicht augenscheinlich zu einer Fälschung, sind aber auf den ersten Blick erkennbar.

Zusätzlich fallen noch weitere, wenn auch kleinere Punkte, auf. Die Summe der Bestätigung lautet "216212221.23 元整". "元整" bedeutet "Yuan, in ganzen Zahlen", d.h. aufgerundet, was hier offensichtlich nicht der Fall ist, da die Summe inklusive zweier Dezimalstellen aufgeführt wird. Die Zahl wird zudem nicht in chinesischen Schriftzeichen dargestellt, was nicht zwingend falsch, nach unserer Erfahrung aber ungewöhnlich ist.

Diese Ungereimtheiten hätten zum einen zu Nachfragen beim Käufer führen müssen, insbesondere vor dem Hintergrund der kurz zuvor vorgelegten, offensichtlich falschen HSBC-Bestätigung. Es hätte sich daher angeboten, eine Rückbestätigung der ausstellenden chinesischen Bank über die Echtheit einzuholen. Zwar ist eine solche Rückbestätigung nach unserer Erfahrung in Bieterprozessen dieser Art jedenfalls bislang nicht übliche Praxis. In diesem Fall hätte hierzu jedoch aufgrund der inhaltlichen Ungereimtheiten und der zuvor vorgelegten HSBC-Bestätigung offensichtlich Anlass bestanden.

Auch bei dieser Bankbestätigung gilt zudem, dass sie unabhängig von der Erkennbarkeit gewisser Fälschungsmerkmale schon deshalb nicht im Juni 2016 als Liquiditätsbeleg für den Kaufpreis dienen konnte, da sie bereits aus dem November 2015 stammte.

¹⁰ Eine nicht offizielle englische Übersetzung des Schreibens findet sich in Annex 2.

¹¹ Vgl. Schreiben Auswärtiges Amt vom 29. Juli 2016.

(3) Bestätigung Bank of China ("Certificate of Corporate Deposit")

Als weitere Bestätigung wurde ein als "Certificate of Corporate Deposit" betiteltes Schreiben der Bank of China vom 23. Mai 2016 vorgelegt. Auch dieses Schreiben wird mittlerweile als Fälschung angesehen.¹² In welcher Form das Schreiben von SYT vorgelegt wurde, ist uns nicht bekannt.

Dieses Dokument wirkt auf den ersten Blick unauffällig und entspricht im Format Bankbestätigungen, die wir auch in anderen Verfahren gesehen haben. Dennoch lassen sich auch hier einige Unstimmigkeiten erkennen. Zunächst ist die Zahl in chinesischen Schriftzeichen falsch. Bei der Angabe des "Amount in Words" müsste das erste Zeichen für "2" "貳" lauten anstatt "两". In der angegebenen Summe befindet sich noch an zwei weiteren Stellen die Zahl "2" und wird dort auch mit dem korrekten Schriftzeichen dargestellt ("貳"). In der Unterschriftenzeile ist zudem ein Schreibfehler enthalten. Dort heißt es "Bank of China Limned" anstatt "Bank of China Limited". Die fehlende Unterschrift ist hingegen nicht unüblich und wird durch den Stempel ersetzt, der insoweit dieselbe Aussagekraft wie eine Unterschrift hat. Trotz der genannten Auffälligkeiten ist die Bestätigung der Bank of China wohl nicht als augenscheinliche Fälschung anzusehen.

Im Hinblick auf das Datum ist diese Bestätigung zwar deutlich zeitnäher als die beiden vorausgehenden Bestätigungen, allerdings war sie zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrages am 2. Juni 2016 ebenfalls bereits eine Woche alt. Es hätte daher nahegelegen, eine aktualisierte Bestätigung anzufordern. In der Praxis wird dies unterschiedlich gehandhabt; es ist aber nicht unüblich, in Verkaufsprozessen auch täglich aktualisierte Bestätigungen zu erhalten.

In Bezug auf die Form des Dokuments hätte hier aufgrund der bestehenden Unstimmigkeiten das Original oder zumindest eine beglaubigte Kopie vorgelegt werden müssen. Eine Vorlage als bloße Kopie oder Whatsapp Bild wäre hier nicht ausreichend gewesen.

Damit hatte SYT im Ergebnis keinen befriedigenden Nachweis ihrer Bonität erbracht: Das nachgewiesene Eigenkapital reichte zur Kaufpreiszahlung ersichtlich nicht aus. Eine Bestätigung von finanzierenden Banken oder anderen Kapitalgebern, wonach SYT bei Vollzug des Kaufvertrags über die erforderlichen Mittel verfügen würde, wurde nicht vorgelegt. Die vorgelegten Bankbestätigungen waren aus den vorstehend genannten Gründen untauglich.

Allerdings ist zu bedenken, dass nach dem Kaufvertrag eine Übertragung der Anteile an der FFHG auf die SYT erst mit Kaufpreiszahlung erfolgen konnte. Ferner sind im Kaufvertrag weitere Absicherungen des Landes, wie etwa die Vorabanzahlung des vereinbarten Kaufpreises auf ein Notaranderkonto sowie schützende vertragliche

¹² Vgl. Schreiben RSBK vom 29. Juli 2016 und Schreiben Auswärtiges Amt vom 29. Juli 2016.

Rücktrittsrechte, vereinbart worden.¹³ Diese haben es dem Land ermöglicht, nach dem Scheitern des Verkaufs an SYT relativ zeitnah ein neues Bieterverfahren zu initiieren. Insofern ist dem Land kein Schaden in dem Sinne entstanden, dass SYT die Anteile an der FFHG ohne Kaufpreiszahlung erworben hätte. Es bleiben jedoch die bereits eingangs erwähnten Opportunitätskosten aufgrund des gescheiterten ersten Verkaufsprozesses sowie die negative Wirkung in der Öffentlichkeit und den Medien.

2. Existenz und Vertretungsverhältnisse der SYT

Neben der Bonität der SYT waren aus Sicht des Landes auch deren wirksame Gründung, Existenz sowie die Identität ihrer Gesellschafter und vertretungsberechtigten Personen zu prüfen. Um die gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse der SYT besser einordnen zu können, geben wir nachstehend zunächst einen kurzen Überblick über die Gesellschaftsform der SYT und die im Hinblick auf eine solche Gesellschaft und ihrer Gesellschafter bestehenden Recherchemöglichkeiten in China.

aa) Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach chinesischem Recht

Bei der SYT handelt es sich um eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach chinesischem Recht. Diese ist in vielen Punkten vergleichbar mit der deutschen Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH). Unterschiede gibt es jedoch bei den Organen, da die Organisationsverfassung chinesischer Gesellschaften einem viergliedrigen Aufbau folgt.

(1) Gesellschafterversammlung

Die Gesellschafterversammlung ist das "höchste" Organ der Gesellschaft und entscheidet über für die Gesellschaft wichtige Angelegenheiten.¹⁴ Gesetzlich werden der Gesellschafterversammlung dabei die folgenden Befugnisse eingeräumt:¹⁵

- Beschluss über den geschäftlichen Kurs der Gesellschaft und den Investitionsplan;
- Wahl und Abwahl von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern¹⁶ und Beschluss über ihre Bezahlung;
- Prüfung und Genehmigung von Berichten des Vorstands;
- Prüfung und Genehmigung der Berichte des Aufsichtsrats bzw. der Aufsichtspersonen;
- Prüfung und Genehmigung der Planung für den Jahreshaushalt und die Jahresabschlussrechnung der Gesellschaft;

¹³ Vgl. Ziffern 5.1.1 und 5.1.5 des Kaufvertrags, Urkunde des Notars Dr. Alexander Jänecke vom 2. Juni 2016, UR-Nr. 30/2016.

¹⁴ § 4 des chinesischen Gesellschaftsgesetzes (Revision 2013).

¹⁵ § 37 des chinesischen Gesellschaftsgesetzes (Revision 2013).

¹⁶ Hinsichtlich der Aufsichtsratsmitglieder nur soweit diese nicht als Vertreter der Arbeitnehmer bestellt werden.

- Prüfung und Genehmigung der Planung für die Verteilung der Gewinne und die Deckung der Verluste der Gesellschaft;
- Entscheidung über Erhöhungen und Herabsetzungen des registrierten Kapitals der Gesellschaft;
- Entscheidung über Ausgabe von Gesellschaftsschuldverschreibungen;
- Entscheidung über Vereinigung, Aufteilung, Auflösung und Abwicklung der Gesellschaft und über eine Änderung der Gesellschaftsform;
- Entscheidung über Änderungen des Gesellschaftsvertrages.

Weitere Entscheidungsbefugnisse können in der Satzung geregelt werden. Gesellschafterversammlungen finden regelmäßig einmal im Jahr statt. Außerordentliche Sitzungen können entsprechend der Satzung einberufen werden.

Bei der Entscheidung zum Erwerb des Flughafens Frankfurt-Hahn dürfte es sich für SYT um eine Entscheidung im Rahmen der erstgenannten Kategorie (geschäftlicher Kurs der Gesellschaft und Investitionsplan) gehandelt haben, die folglich der Zustimmung der Gesellschafter bedurfte. Dies gilt insbesondere, da die Transaktion nicht zum bisherigen Kerngeschäft der Gesellschaft gehörte. Für eine abschließende Beurteilung müsste hierzu jedoch die Satzung der SYT herangezogen werden.¹⁷

Als Verkäufer würde man sich in einem solchen Fall üblicherweise der ordnungsgemäßen Zustimmung der Gesellschafterversammlung versichern. Dies erfolgt meist durch Aufnahme einer entsprechenden Verkäufergarantie im Kaufvertrag.¹⁸ Zudem würde ein Verkäufer sich in der Regel den Zustimmungsbeschluss zeigen und eine Prüfung durch seine eigenen Rechtsberater vornehmen lassen. Alternativ kann sich der Verkäufer aber grundsätzlich auch auf ein vom Käufer vorgelegtes Rechtsgutachten verlassen, sofern dieses das Vorliegen eines wirksamen Zustimmungsbeschlusses bestätigt.¹⁹

(2) *Vorstand*

Der Vorstand (*Board of Directors*) ist das den Gesellschaftern nachgeordnete Organ. Hier weicht die chinesische Gesellschaft mit beschränkter Haftung von der deutschen GmbH ab, indem das chinesische Gesellschaftsrecht zwei Geschäftsführungsorgane vorsieht. Dies ist zum einen der Vorstand, der die Führung der Gesellschaft auf einer

¹⁷ Diese lag uns bei unserer Untersuchung nicht vor und ist auch nicht öffentlich verfügbar.

¹⁸ Vgl. dazu Abschnitte 9.1.1 und 9.1.5 des Kaufvertrags, Urkunde des Notars Dr. Alexander Jänecke vom 2. Juni 2016, UR-Nr. 30/2016.

¹⁹ Zur Bedeutung der Legal Opinion in diesem Zusammenhang unten C.I.3.

übergeordneten Ebene betreibt, und zum anderen der Geschäftsführer (*General Manager*) und dessen Stellvertreter, die die täglichen Geschäfte der Gesellschaft führen. Die Begrifflichkeiten "Vorstand" und "Geschäftsführer" sind insoweit frei gewählt und orientieren sich an der in der deutschen Literatur zu diesem Thema überwiegend gewählten Terminologie²⁰. Sie sind aber nicht mit dem Vorstand und Geschäftsführer nach deutschem Recht gleichzusetzen. Im englischen werden in der Regel die Begriffe *director* oder *board of directors* für das einzelne Vorstandsmitglied bzw. den Vorstand als Kollegialorgan und *general manager* und *deputy/vice general manager*²¹ für den Geschäftsführer und dessen Stellvertreter verwendet.²²

Der Vorstand besteht grundsätzlich aus drei bis 13 Mitgliedern.²³ Für kleine Gesellschaften und Gesellschaften mit nur wenigen Gesellschaftern besteht die Möglichkeit, anstelle eines Vorstands als Kollegialorgan nur einen geschäftsführenden Direktor zu ernennen (im englischen meist als *executive director* bezeichnet). Bei mehreren Vorstandsmitgliedern hingegen ist ein Vorsitzender zu ernennen.²⁴ Die Vorstandsmitglieder werden von den Gesellschaftern ernannt.²⁵

(3) *Geschäftsführer und Stellvertreter*

Die laufenden Geschäfte einer chinesischen Gesellschaft mit beschränkter Haftung werden vom Geschäftsführer und seinen Stellvertretern geführt. Die Bestellung eines Geschäftsführers ist im Gegensatz zur chinesischen Aktiengesellschaft für die chinesische Gesellschaft mit beschränkter Haftung optional, aber in der Praxis üblich.²⁶ Der Geschäftsführer untersteht dem Vorstand.

(4) *Aufsichtsperson(en)/Aufsichtsrat (supervisor(s)/supervisory board)*

Die Einrichtung eines Aufsichtsorgans als viertes Gesellschaftsorgan ist für die chinesische Gesellschaft mit beschränkter Haftung obligatorisch. Die Funktion des Aufsichtsorgans wird durch den Aufsichtsrat wahrgenommen, der grundsätzlich aus mindestens drei Mitgliedern zu bestehen hat. Jedoch kann – wie im Fall der Vorstandsmitglieder – eine kleine Gesellschaft oder eine Gesellschaft mit einer begrenzten Anzahl an Gesellschaftern anstelle eines Aufsichtsrats auch nur ein oder

²⁰ Vgl. etwa die deutsche Übersetzung des chinesischen Gesellschaftsgesetzes: *K.B. Pibler*, Gesellschaftsgesetz der VR China (Revision 2013), ZChinR 2014, 254 ff.; *Blaurock*, Die neue "Corporate Governance" im chinesischen Gesellschaftsrecht, ZChinR 2009, 1 ff..

²¹ Eine englische Übersetzung des chinesischen Gesellschaftsgesetzes wird zum Beispiel vom chinesischen Handelsministerium veröffentlicht, http://www.fdi.gov.cn/1800000121_39_4814_0_7.html.

²² Zur Rolle des Geschäftsführers nachfolgend (3).

²³ § 44 Abs. 1 des chinesischen Gesellschaftsgesetzes (Revision 2013).

²⁴ § 44 Abs. 3 des chinesischen Gesellschaftsgesetzes (Revision 2013).

²⁵ Ausnahmen gelten in diesem Zusammenhang für Gesellschaften die, zumindest teilweise, in staatlicher Hand liegen. Dort muss der Vorstand auch Vertreter der Arbeitnehmer umfassen.

²⁶ § 49 des chinesischen Gesellschaftsgesetzes (Revision 2013).

zwei Aufsichtspersonen bestellen. Die Ernennung der Organmitglieder bzw. der Aufsichtsperson(en) erfolgt durch die Gesellschafter.²⁷ Vorstandsmitglieder oder Angehörige der oberen Leitungsebene können dem Aufsichtsrat nicht angehören.²⁸

Der Aufsichtsrat nach chinesischem Recht hat eine im Vergleich zum deutschen Aufsichtsrat untergeordnete Rolle. Er steht hierarchisch unter der Gesellschafterversammlung und dem Vorstand und hat eher die Funktion eines Compliance-Beirats.

(5) *Gesetzlicher Vertreter*

Die Vertretung der Gesellschaft erfolgt nach chinesischem Recht nur durch eine Person, den gesetzlichen Vertreter (im Englischen in der Regel als *legal representative* bezeichnet). Diese Position hat entweder der Vorsitzende des Vorstands, der geschäftsführende Direktor oder der Geschäftsführer inne.²⁹ Wer von diesen Personen die Position hält, ergibt sich aus der Satzung. Der gesetzliche Vertreter ist die einzige Person, die die Gesellschaft nach außen vertreten und im Namen der Gesellschaft wirksam Verpflichtungen eingehen kann. Die übrigen Vorstandsmitglieder oder der Geschäftsführer (wenn der gesetzliche Vertreter ein Vorstandsmitglied ist) dürfen die Gesellschaft nicht im Rahmen ihrer Organstellung, sondern nur aufgrund gesonderter Vollmacht vertreten.

bb) *Öffentlich einsehbare Informationen zu Gesellschaften und Einzelpersonen*

(1) *State Administration for Industry and Commerce*

Bei dem bereits vorstehend erwähnten chinesischen Handelsregister SAIC sind Informationen in fünf Rubriken abrufbar:

In einer ersten Rubrik finden sich Informationen zu Firma, Geschäftssitz, Unternehmensgegenstand, Stammkapital, gesetzlichem Vertreter, Gesellschaftern, Vorstandsmitgliedern, Geschäftsführern, Aufsichtsratsmitgliedern, Rechtsform, Gründungsdatum und Laufzeit. Die Informationen in dieser Rubrik sind grundsätzlich als aktuell anzusehen und gelten allgemein als verlässlich. Sie stellen die wichtigste öffentlich verfügbare Informationsquelle für eine Gesellschaft chinesischen Rechts dar.

Die zweite Rubrik enthält Informationen, die von SAIC eingestellt werden. Diese können etwa die Verpfändung von Anteilen oder In-

²⁷ Das chinesische Recht sieht auch für die Gesellschaft mit beschränkter Haftung grundsätzlich eine entsprechende Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat vor. Diese Aufsichtsratsmitglieder werden nach festgelegten Verfahren von den Beschäftigten bestimmt.

²⁸ § 51 des chinesischen Gesellschaftsrechts (Revision 2013).

²⁹ § 13 des chinesischen Gesellschaftsgesetzes (Revision 2013).

formationen zu Ordnungswidrigkeiten oder Gesetzesverletzungen betreffen.

In einer dritten Rubrik legt die Gesellschaft selbst bestimmte Informationen offen. Diese umfassen (i) nähere Informationen zur Gesellschaft, wie etwa zu Post- und Emailadressen, Beteiligungen an anderen Gesellschaften, Anzahl der Arbeitnehmer, (ii) Informationen zur Website oder einem vorhandenen Internetshop, (iii) Informationen zum eingezahlten registrierten Kapital,³⁰ (iv) weitere Informationen zu Beteiligungen und Investitionen der Gesellschaft, (v) Informationen zum Gesellschaftsvermögen und Gewinnen und Verlusten der Gesellschaft, (vi) Informationen zu Garantien und Sicherheiten, (vii) Informationen zu Änderungen in der Gesellschafterstruktur und (viii) Berichtigungen vorheriger Veröffentlichungen. Dabei ist zu beachten, dass Informationen zu den Arbeitnehmern und die unter (v) genannten Informationen freiwillig veröffentlicht werden, insbesondere besteht keine Verpflichtung zur Veröffentlichung des Jahresabschlusses.

Die vierte und fünfte Rubrik enthalten Informationen von (i) anderen Behörden und (ii) zu vorhandenen Verpfändungen oder der Übertragung von Gesellschaftsanteilen im Rahmen von Vollstreckungsverfahren.

Im Gegensatz zur ersten Rubrik, in der grundlegende Informationen zu einer Gesellschaft veröffentlicht werden, bieten die vier weiteren Rubriken keine verlässlichen Daten über eine Gesellschaft. Bei den von der Gesellschaft selbst veröffentlichten Informationen erfolgt keine Inhaltskontrolle durch die SAIC, d.h. die veröffentlichten Dokumente können unrichtig sein. Ein etwaiges Fehlen von Informationen in diesen zusätzlichen Rubriken hat zudem keine Aussagekraft dahingehend, dass es in dieser Hinsicht keine relevanten Informationen gibt. Ist jedoch in diesen Rubriken Inhalt hinterlegt, sollte dieser unter Berücksichtigung der vorgenannten Einschränkungen durchaus Beachtung finden.

Neben dem online verfügbaren SAIC Register besteht die Möglichkeit, die Akten der Gesellschaft bei der lokalen SAIC Behörde am Sitz der Gesellschaft einzusehen. Eine solche Einsichtnahme erfolgt üblicherweise durch einen Anwalt, da Anwälte grundsätzlich berechtigt sind, Einsicht in die lokalen SAIC Akten zu nehmen. Andere Personen bedürfen zur Einsichtnahme der Zustimmung der Gesellschaft. Diese Akten enthalten historische Informationen zur Gesellschaft wie etwa Änderungen im Gesellschaftsvertrag oder bei den gesetzlichen Vertretern. Im Rahmen der Prüfung (sog. *Due Diligence*) einer zu erwerbenden Zielgesellschaft ist die Einsichtnahme in die lokalen Akten in China üblich. Bei der Überprüfung einer Käufergesellschaft wird hier-

³⁰ Im Fall von SYT wurde in dieser Rubrik veröffentlicht, dass von dem registrierten Kapital in Höhe von CNY 500.000 nur CNY 100.000 eingezahlt worden waren.

von in der Regel kein Gebrauch gemacht. Vielmehr sind für die Überprüfung der ordnungsgemäßen Errichtung und Existenz einer Käufergesellschaft die im Onlineregister enthaltenen Informationen regelmäßig ausreichend, sofern nicht besondere Anhaltspunkte vorliegen, die Anlass zu weiteren Prüfungen geben.

(2) *Datenbank zu Vollstreckungsverfahren*

In einer vom Obersten Volksgericht der Volksrepublik China (中华人民共和国最高人民法院- *Supreme People's Court of the Peoples Republic of China, SPC*) veröffentlichten Datenbank (<http://www.zhixing.court.gov.cn>) sind Informationen zu Vollstreckungstiteln hinterlegt, die auf einem rechtskräftigen Urteil beruhen und auf die Zahlung einer Geldschuld gerichtet sind. Erfüllt die unterlegene Partei die Verpflichtungen aus einem rechtskräftigen Urteil nicht, so kann die obsiegende Partei eine Vollstreckung des Urteils beantragen. Die Datenbank beinhaltet aktuelle Vollstreckungstitel sowie offene Vollstreckungsverfahren seit Januar 2007. Die Informationen, die aus diesem Register erkennbar sind, umfassen den Namen des Vollstreckungsschuldners, die Personalausweisnummer/Organisationsnummer, das zuständige Gericht, das Datum, an dem die Vollstreckung beantragt wurde, das Aktenzeichen sowie die Vollstreckungssumme.

(3) *China Judgments Online*

In der Datenbank *China Judgements Online* (中国裁判文书网) werden rechtskräftige Urteile publiziert (<http://www.wenshu.court.gov.cn>). Diese Datenbank wird ebenfalls vom SPC geführt. Grundsätzlich werden in der Veröffentlichung auch die Parteien genannt, sofern nicht bestimmte Vertraulichkeitsgründe dagegen sprechen. Insoweit können auch aus dieser Datenbank Erkenntnisse zu Personen und Gesellschaften eingeholt werden. Weitere Identifikationsmerkmale wie etwa die Personalausweisnummer dürfen hier jedoch nicht veröffentlicht werden. Es ist zudem zu beachten, dass die Datenbank keine vollständige Sammlung aller rechtskräftigen Urteile enthält.

In der Praxis ist die Einsichtnahme in diese, sowie in die unter bb) genannte Gerichtsdatenbank bei der Prüfung einer Zielgesellschaft im Rahmen einer *Due Diligence* üblich, um zu sehen, ob die Zielgesellschaft in Rechtsstreitigkeiten verwickelt war oder ist. Für die Überprüfung eines Bieters werden diese Datenbanken im Einzelfall auch herangezogen, zum Standardprüfungsprogramm zählt dies allerdings nicht.

Bei der Überprüfung von Privatpersonen anhand der Datenbank besteht die Problematik, dass aufgrund von häufig auftretender Namensgleichheit oft nicht mit Sicherheit bestimmt werden kann, ob die in der

Datenbank aufgeführte Person auch die gesuchte Person ist. Im Fall der oben unter bb) genannten Vollstreckungstiteldatenbank wird zusätzlich zum Namen einer Person auch deren Personalausweisnummer abgefragt, die bei Namensgleichheit grundsätzlich eine eindeutige Identifizierung ermöglicht. Sofern also ein Interesse besteht, herauszufinden, ob eine in der Datenbank aufgeführte Person auch die gesuchte ist, lässt sich dies mithilfe der Personalausweisnummer herausfinden. Mangels Angabe näherer Personendetails im Rahmen der unter cc) genannten Datenbank kann es hier passieren, dass aufgrund von Namensgleichheit eine eindeutige Zuordnung nicht möglich ist. Unter Hinzuziehung der jeweiligen Sachverhalte und Urteilsbegründungen wird jedoch in den meisten Fällen zumindest eine Eingrenzung der relevanten Urteile möglich sein.

(4) *Website/sonstige frei verfügbare Quellen*³¹

Die Suche nach Informationen über einen Käufer in frei verfügbaren Internetquellen (Google etc.) ist heute als Standard anzusehen. Neben der Homepage der gesuchten Gesellschaft ist hierbei auch an online verfügbare Nachrichten über die bzw. im Zusammenhang mit der Gesellschaft zu denken. Hingegen zählt eine Suche der hinter einer Käufergesellschaft stehenden Personen über soziale Medien wie bspw. *Facebook* nach unserer Einschätzung grundsätzlich (noch) nicht zum Standardprogramm bei der Überprüfung eines Bieters – auch wenn sich dies bei SYT aufgrund des Mangels an sonst verfügbaren Informationen möglicherweise angeboten hätte.

cc) *Vom Käufer zu übergebende Informationen*

Zum Nachweis der Identität der für den Käufer handelnden Personen werden üblicherweise Kopien des Reisepasses oder vergleichbarer amtlicher Personaldokumente verlangt. Hierbei genügen in der Regel einfache Kopien. Im Zusammenhang mit chinesischen Käufern ist es auch nicht als unüblich anzusehen, derartige Nachweise in Form von *Whatsapp* Bildern oder ähnlichem zu übermitteln. Eine Kommunikation über soziale Netzwerke ist in China heutzutage auch in Geschäftskreisen üblich. Sofern sich anhand der vorgelegten Dokumente bzw. Dateien keine Auffälligkeiten ergeben, wird die Vorlage der entsprechenden Originale oft nicht mehr verlangt.

3. Überprüfung der SYT im Fall Flughafen Frankfurt-Hahn

Wie zuvor dargelegt, werden in einem Verkaufsprozess nicht immer alle zur Verfügung stehenden Mittel umfassend ausgeschöpft, um die Existenz einer Käufergesellschaft und die dahinter stehenden Gesellschafter zu überprüfen. So würde man bei einer chinesischen Bietergesellschaft üblicherweise die bei der SAIC verfügbaren In-

³¹ Der Report "Know Your Counterparty – Due Diligence" vom 20. April 2016, S. 4, führt noch weitere Quellen auf, in denen verschiedene Identifikationsnummern veröffentlicht werden (Shanghai AIC, National Administration of Code Allocation to Organizations – NACAO, State Administration of Taxation – SAT, China State Council, Unified Social Credit Code). Viele dieser Informationen werden auch auf der SAIC Seite veröffentlicht. Über die entsprechende Identifikationsnummer hinaus enthalten diese Quellen jedoch keine weiteren relevanten Informationen.

formationen einschließlich der Vertretungsbefugnisse der handelnden Personen prüfen, etwaig erforderliche Zustimmungsbeschlüsse anfordern und online eine kurze Recherche über den Bieter vornehmen. Eine detailliertere Recherche zu der Käufergesellschaft und Überprüfung der hinter dieser stehenden Personen, einschließlich eines Rückgriffs auf die SPC-Datenbanken, würde ein Verkäufer regelmäßig nicht durchführen. Eine solche weitergehende Prüfung unter Rückgriff auf Mittel, die nicht zum Standardprüfungsprogramm gehören, bietet sich jedoch dann an bzw. kann sogar geboten sein, wenn die von der Käufergesellschaft vorgelegten Informationen und/oder die Erkenntnisse aus der Standardüberprüfung Unstimmigkeiten erkennen lassen. Dies dürfte im Rahmen der Überprüfung der SYT der Fall gewesen sein.

Die käuferseitig vorgelegten Informationen zu den Gesellschaftern der SYT und zu deren Organen widersprachen sich. Die in dieser Hinsicht von den Käufern getroffenen Angaben wurden während des Verkaufsprozesses über einen Zeitraum von sechs Monaten mehrfach geändert.³² Dieser Punkt wurde auch im Report vom 20. April 2016 als hoher Risikofaktor eingestuft.³³ Kurz vor Unterzeichnung des Vertrages kam es – wohl bedingt durch die verkäuferseitig gestellten Rückfragen – erneut zu einer Änderung der Gesellschafterstruktur. Grundsätzlich führen widersprüchliche Angaben zur Gesellschafterstruktur und kurzfristige Änderungen in dieser Hinsicht zu einem erhöhten Prüfungsbedarf. Üblicherweise würde sich ein Verkäufer bei offensichtlichen Unstimmigkeiten Unterlagen vorlegen lassen, die die käuferseitig behauptete Gesellschafterstruktur belegen. Im Fall der SYT hätten hierfür schon die schlechten Erfahrungen aus dem Verkaufsprozess um den Nürburgring gesprochen, die das Land Rheinland-Pfalz zu besonderer Vorsicht hätten bewegen müssen.

Fraglich ist, ob die von den Käufern vorgelegte Stellungnahme der chinesischen Kanzlei Jingtian & Gongcheng vom 27. Mai 2016 (*Legal Opinion*) die oben genannten Unstimmigkeiten und die sich daraus ergebende Unsicherheit hinreichend beseitigen konnte. Inhaltlich sollte die Legal Opinion ausweislich der vorliegenden Unterlagen bestätigen, dass (i) die Gesellschaft SYT ordnungsgemäß errichtet wurde, ordnungsgemäß besteht und berechtigt ist, den Kaufvertrag über die Anteile an der FFHG zu schließen und (ii) die aufgezeigte Struktur der Anteilseigner im Einklang mit dem chinesischen Recht steht und die Befähigung der für SYT handelnden Personen vollständig und ordnungsgemäß sind.³⁴

Grundsätzlich ist ein derartige "Capacity Opinion" als nicht unüblich anzusehen. Bei Jingtian & Gongcheng handelt es sich um eine sowohl in China als auch international anerkannte Wirtschaftskanzlei. Die Tatsache, dass die Legal Opinion von SYT statt vom Verkäufer in Auftrag gegeben wurde könnte gegen ihre inhaltliche Belastbarkeit sprechen. Allerdings ist die Legal Opinion ausdrücklich an das Land Rheinland-Pfalz

³² Vgl. Übersicht über die käuferseitig zu den Gesellschaftern der SYT im Rahmen des Verkaufsprozesses gemachten Angaben, erstellt durch den Rechnungshof des Landes Rheinland-Pfalz (Datei „Anteilseigner SYT für Gutachten, übersandt von Herrn Dr. Siebelt an Herrn Dr. Braun per E-Mail vom 15. Dezember 2016).

³³ Vgl. Report "Know Your Counterparty – Due Diligence" vom 20. April 2016, S. 2, "Overall risk indicator: **HIGH**".

³⁴ Vgl. Schreiben an Rechnungshof Rheinland-Pfalz vom 12. Oktober 2016, S. 11.

adressiert,³⁵ so dass sich allein aus der Person des Auftraggebers noch keine Einschränkung im Hinblick auf die Aussagekraft der Legal Opinion ergibt.

Die Legal Opinion bestätigt die Existenz der Gesellschaft, die Gesellschafterstruktur und die Vertretungsmacht von Dr. Chou Yu Tao (Ziffern 1, 2, 6 bis 8). Die neue Gesellschafterstruktur wurde zudem nach dem Gesellschafterwechsel am 26. Mai 2016 im Handelsregister entsprechend reflektiert, so dass Legal Opinion und Inhalt des Handelsregisters übereinstimmen.

In Ziffern 3 bis 5 bestätigt die Legal Opinion, dass SYT die Verpflichtungen unter dem Kaufvertrag eingehen darf und auch erfüllen kann. Zumindest die letztgenannte Bestätigung ist insofern nicht aussagekräftig, als die Kanzlei den Inhalt des Kaufvertrages ausweislich der Einleitung der Legal Opinion nicht kannte³⁶ und daher nicht einschätzen konnte, ob SYT in der Lage gewesen wäre, die vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen.

Zweifel am Aussagegehalt der Legal Opinion ergeben sich jedoch vor allem im Zusammenhang mit Ziffer 9. Darin wird festgestellt, dass nach chinesischem Recht der wirtschaftliche und der rechtliche Eigentümer einer Gesellschaft grundsätzlich auseinanderfallen können. Diese Aussage erscheint aus dem Zusammenhang gerissen und ist nicht aus sich heraus verständlich. Problematisch ist Ziffer 9 insbesondere vor dem Hintergrund, dass die im Rahmen des Verkaufsprozesses offengelegten widersprüchlichen Angaben zur Gesellschafterstruktur der SYT zuvor käuferseitig damit erklärt worden waren, dass nach chinesischem Recht rechtlicher und wirtschaftlicher Eigentümer auseinanderfallen können.³⁷ Durch den kurz vor Erstellen der Legal Opinion erfolgten Gesellschafterwechsel hätte eben dieses Auseinanderfallen eigentlich behoben werden sollen. Ziffer 9 der Legal Opinion liest sich jedoch so, als könnten rechtlicher und wirtschaftlicher Eigentümer der SYT weiterhin auseinanderfallen. Eine Aussage darüber, ob dies tatsächlich der Fall ist, trifft die Legal Opinion nicht. Sie gibt ferner auch keine Auskunft darüber, was die Konsequenzen eines Auseinanderfallens wären (wäre z.B. auch der wirtschaftliche Eigentümer als "Gesellschafter" von den kaufvertraglichen Verpflichtungen betroffen?). Zudem weist die Legal Opinion darauf hin, dass das Auseinanderfallen von rechtlicher und wirtschaftlicher Eigentümerstellung unter bestimmten Voraussetzungen chinesischem Recht widersprechen kann ("Article 52 of the Contract Law"), ohne jedoch näher darauf einzugehen, ob die entsprechende Vorschrift im vorliegenden Fall verletzt ist. Vor diesem Hintergrund konnte die Legal Opinion im Hinblick auf die Zweifel an der Gesellschafterstruktur der SYT letztlich keine Abhilfe schaffen und hätte zumindest in dieser Hinsicht Anlass zu weitergehenden Nachfragen geben müssen. So hätten insbesondere Nachfragen bei der chinesischen Kanzlei, die die Legal Opinion ausgestellt hat, nahegelegen.

Im Rahmen einer Standardprüfung der Käufergesellschaft hätte darüber hinaus auffallen können, dass SYT soweit ersichtlich über keinen eigenen Internet-Auftritt

³⁵ Vgl. Legal Opinion S. 1, oben im Adressfeld und S. 4 unten, letzter Abschnitt.

³⁶ Legal Opinion, S. 1 unten: "In rendering this Opinion expressed below, we have assumed that we are only required to review the corporate documents of the Company ...".

³⁷ Vgl. Schreiben an Rechnungshof Rheinland-Pfalz vom 12. Oktober 2016, S. 10 f.

(Homepage) verfügt. Nach den uns vorliegenden Unterlagen waren auch sonst zu der Gesellschaft und den dahinterstehenden Personen im Internet keine bzw. nur wenige Informationen verfügbar.³⁸ Das Fehlen internetbasierter Informationen über eine Biertergesellschaft muss nicht zwangsläufig zu Misstrauen führen und kann grundsätzlich auch positiv dahingehend ausgelegt werden, dass keine negativen Informationen vorhanden sind.³⁹ Es unterstreicht aber den mangelnden Bekanntheitsgrad der SYT im Geschäftsverkehr. Dies wiederum steht im Gegensatz zur Eigendarstellung der SYT im Verkaufsprozess. Dort hatte sich SYT in ihrem Business Plan als eines der größten international tätigen Handels- und Logistikunternehmen Shanghais präsentiert.⁴⁰ Dass ein Unternehmen der beschriebenen Größenordnung keine eigene Internetpräsenz hat, erscheint zumindest als ungewöhnlich und hätte die Verkäuferseite zu weiteren Nachforschungen veranlassen können.

II. Wirksamer Abschluss eines Kaufvertrages

Damit ein Verkäufer seine Ansprüche gegen eine existente und solvente Käufergesellschaft geltend machen und durchsetzen kann, ist ferner der Abschluss eines wirksamen Kaufvertrages erforderlich, bei dessen Abschluss die Käufergesellschaft wirksam vertreten wurde. Beim Abschluss des Kaufvertrages in Sachen „Flughafen Frankfurt-Hahn“ wurde SYT vorliegend aufgrund einer Vollmacht von

vertreten. Das Handeln aufgrund von Vollmachten ist im Transaktionsgeschäft üblich, vor allem bei der Beteiligung ausländischer Gesellschaften und Personen. Die Vollmacht muss zunächst wirksam für die Gesellschaft ausgestellt werden. Dazu muss sie vom Gesellschaftsvertreter unterzeichnet werden. Die Vollmacht wurde vorliegend am 2. Juni 2016 vor dem den Kaufvertrag beurkundenden Notar von Dr. Chou Yu Tao erteilt.

Bei der Beurteilung der Wirksamkeit der Vollmacht spielt vorliegend auch die Legal Opinion eine Rolle. Nach Ziffer 8 der Legal Opinion wird bestätigt, dass Dr. Chou Yu Tao als Gesellschaftsvertreter berechtigt ist, eine entsprechende Vollmacht auszustellen. Es wird dabei explizit auf die Vollmacht an und die Berechtigung zum Abschluss des Unternehmenskaufvertrags Bezug genommen. Unabhängig von den oben angemerkten Zweifeln an der Aussagekraft der Legal Opinion im Hinblick auf die Gesellschafterstruktur (vgl. oben C.I.3), muss Ziffer 8 wohl so gelesen werden, dass keine Zweifel an der Wirksamkeit der Vollmacht aufkommen mussten. Dafür spricht auch, dass es sich bei der Vollmacht um eine notariell beglaubigte Vollmacht handelt und der Kaufvertrag, zu dessen Abschluss die Vollmacht diente, notariell beurkundet wurde. Die Prüfungsmaßstäbe der Parteien sind in einem

³⁸ Vgl. Report "Know Your Counterparty – Due Diligence" vom 20. April 2016, S. 9, "SYTCL has a low public profile. References in online sources primarily relate to its business activities." Zu den hinter SYT stehenden Personen, S. 12, 14, 17 und 19. Dies entspricht unseren eigenen Recherchen in der in China hauptsächlich verwendeten Suchmaschine "Baidu" wonach über SYT oder die dahinterstehenden Personen kaum Informationen zu finden sind.

³⁹ Vgl. die Aussage im Report "Know Your Counterparty – Due Diligence" vom 20. April 2016, S. 9, "low public profile", die in diesem Zusammenhang und unter der Deutung "no news = good news" nicht negativ für den Käufer gedeutet werden muss.

⁴⁰ Vgl. Business Plan vom 31. Mai 2016, S. 4.

solchen Fall als geringer anzusehen, da sie sich darauf verlassen dürfen, dass der Notar die wirksame Vertretungsmacht prüft.

Annex:

Nicht-offizielle englische Übersetzung der Bestätigung der China Construction Bank



Certificate

It is hereby certified that as of 28 November 2015, Shanghai Yiqian Trading Joint Stock Co., Ltd. (Account: 6236681480000064786) has a cash balance in the amount of RMB 216212221.23 (round numbers) with our bank.

[Chopped by:] China Construction Bank Taizhou Juxiang Branch

Signature:

28 November 2015

签名:



2015年11月28日

競天公誠律師事務所
JINGTIAN & GONGCHENG

34/F, Tower 3, China Central Place, 77 Jianguo Road, Chaoyang District, Beijing 100025, China

May 27, 2016

Federal State of Germany Rhineland-Palatinate
Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Germany

(the "Addressee")

Dear Sir or Madam:

Jingtian & Gongcheng ("We" or "Our Firm") is a law firm legally registered in the People's Republic of China ("China" or "PRC" which, for the purposes of this Legal Opinion (to be defined below), excludes Hong Kong and Macau and Taiwan). Our Firm is duly qualified to practice law within the PRC and is authorized by the PRC Ministry of Justice to practice and to issue legal opinions in relation to the PRC laws, and such qualification and authorization have not been revoked, suspended, restricted or limited in any manner whatsoever.

We are acting as the PRC counsel for **Shanghai Yiqian Trading Co., Ltd.** (上海裔謙貿易有限公司) (the "Company") and are required to deliver this legal opinion (this "Opinion") in connection with a share purchase agreement to be entered into between the Addressee as seller and the Company as purchaser relating to the acquisition of the Addressee's shares in Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH ("SPA").

This Opinion is rendered on the basis of the PRC laws (other than the laws of Hong Kong, Macao or Taiwan) effective as of the date hereof. We do not purport to be experts on, and do not purport to be generally familiar with or qualified to express legal opinions based on, any laws other than the laws of PRC and accordingly express no legal opinions herein based upon any laws other than the laws of PRC.

In rendering this Opinion expressed below, we have assumed that we are only required to review the corporate documents of the Company and analyze the applicable rules and

658
regulations themselves, and that we do not have to conduct any interview in any forms with any authorities or institutions.

Based on the foregoing assumptions, we are of the opinions that:

1. The basic registered information of the Company can be summarized as below:

Name of the Company	Shanghai Yiqian Trading Co., Ltd. (上海裔谦贸易有限公司)
Unified Social Credit Code	91310106082084534B
Registration Address	Room 1716, Silver Building, No.138 Ping Xing Guan Rd., Zhabei Area, Shanghai
Legal Representative	CHOU YU TAO
Company Type	limited liability company
Registered Capital	500,000.00 CNY
Business Scope	Building materials, textiles, general merchandise, office supplies, electronic products, communications equipment, furniture, electrical and mechanical equipment, hardware, computer software and hardware, garments, rubber products sale, conference services, exhibition services, investment consulting, company management consulting, business information consulting, equipment maintenance (except for special equipment), import and export of goods and technology, landscaping engineering, architectural decoration construction and engineering design and construction. Business activities required approval of the relevant department may only be carried out upon receipt of such approval.
Date of Incorporation	November 14 th , 2013
Term of Operation	From November 14 th , 2013 to November 13 th , 2033.

2. The Company is a limited liability company duly registered and validly existing under the laws of PRC.

3. The Company has the corporate power and legal capacity to enter into and perform its obligations under the SPA.
4. The Company has taken all necessary corporate action to authorize the execution of the SPA and to authorize its entry into and performance of its obligations thereunder.
5. The execution of the SPA does not result in any breach of or constitute any default under the articles of association of the Company or any applicable law requirements.
6. The shareholding of the Company can be summarized as below:

No.	Name of Shareholder	Passport/ID No.	Subscribed Registered Capital (CNY)	Shareholding Proportion
1.	Zhu Qing (朱清)	E33928139	255,000.00	51%
2.	Wu Zhanqing (吴展庆)	G47478815	195,000.00	39%
3.	Wang Kan (王侃)	3101021983030444 39	50,000.00	10%
Total			500,000.00	100%

7. The shareholders of the Company as registered with Shanghai Jing'an Market Supervision and Administration Bureau are Zhu Qing (朱清) holding 51% of the shares in the Company, Wu Zhanqing (吴展庆) holding 39% of the shares in the Company and Wang Kan (王侃) (a.k.a. Kyle Wang) holding 10% of the shares in the Company.
8. Chou Yu Tao is the sole legal representative of the Company and has the corporate authority to grant legally binding power of attorney of any kind on behalf of the Company to any third parties (including, but not limited to, Mr. Hans Werner Müller, with business address at Aurech 6, 55743 Idar-Oberstein, Germany) (collectively, the "Proxy") as a result of which the Proxy is entitled to execute the SPA on behalf of the Company with legally binding effect.
9. It does not contravene PRC laws that the nominal shareholder deviates from the actual contributor, i.e. the economical owner of a company, as long as such arrangement does not conflict with Article 52 of the Contract Law.

This Opinion is subject to the following qualifications:

- (a) This Opinion relates only to PRC Laws and we express no opinion as to any laws other than PRC Laws. There is no guarantee that any of such PRC Laws will not be changed,

660

amended, replaced or revoked in the immediate future or in the longer term with or without retroactive effect;

- (b) This Opinion is governed by the PRC laws and regulations and subject to the jurisdiction of the PRC;
- (c) This Opinion is limited to paragraph 1 to 9 above only, and
- (d) In accordance with Article 52 of the Contract Law, a contract shall be null and void under any of the following circumstances:
 - (1) a contract is concluded through the use of fraud or coercion by one party to damage the interests of the State;
 - (2) malicious collusion is conducted to damage the interests of the State, a collective or a third party;
 - (3) an illegitimate purpose is concealed under the guise of legitimate acts;
 - (4) damaging the public interests; or
 - (5) violating the compulsory provisions of laws and administrative regulations.

This Opinion is intended to be used in the context which is specifically referred to herein and each paragraph should be looked at as a whole and no part should be extracted and referred to independently.

This Opinion is provided to the Addressee by us in our capacity as the Company's PRC legal adviser and may not be relied upon by any other persons or corporate entities other than the Addressee and the Company or used for any other purpose without our prior written consent.

Yours faithfully



CHENG Xiaofeng (Senior Partner)

Jingtian & Gongcheng

Gericht: EuGH 1. Kammer
Entscheidungsdatum: 16.07.2015
Aktenzeichen: C-39/14
Dokumenttyp: Urteil

Quelle: 
Zitiervorschlag: EuGH, Urteil vom 16. Juli 2015 - C-39/14 -, juris

Fundstellen

ABI EU 2015, Nr C 302, 5 (Leitsatz)
 EuZW 2015, 749-752 (Leitsatz und Gründe)
 RIW 2015, 682-686 (red. Leitsatz und Gründe)
 NVwZ 2015, 1747-1750 (Leitsatz und Gründe)

weitere Fundstellen

ZAP EN-Nr 709/2015 (red. Leitsatz)
 VR 2015, 395 (Leitsatz)

Diese Entscheidung wird zitiert

Literaturnachweise

Dirk Schuhmacher, jurisPR-AgrarR 4/2015 Anm. 1 (Anmerkung)
 Helge Heinrich, EuZW 2015, 752-753 (Anmerkung)
 Theresa Ilgner, NVwZ 2015, 1750-1751 (Anmerkung)

Praxisreporte

Dirk Schuhmacher, jurisPR-AgrarR 4/2015 Anm. 1 (Anmerkung)

Tenor

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Erste Kammer) für Recht erkannt:

Art. 107 Abs. 1 AEUV ist dahin auszulegen, dass eine nationale Regelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, die es zum Schutz der Interessen der landwirtschaftlichen Betriebe einer dem Staat zuzurechnenden Einrichtung verbietet, ein landwirtschaftliches Grundstück an den Höchstbietenden einer öffentlichen Ausschreibung zu verkaufen, wenn dessen Angebot nach Ansicht der zuständigen örtlichen Behörde in einem groben Missverhältnis zu dem geschätzten Wert des Grundstücks steht, nicht als staatliche Beihilfe qualifiziert werden kann, sofern die Anwendung dieser Regelung zu einem Preis führen kann, der möglichst nahe beim Marktwert des betroffenen landwirtschaftlichen Grundstücks liegt; dies zu prüfen ist Sache des vorlegenden Gerichts.

Gründe

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 107 Abs. 1 AEUV.
- 2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (im Folgenden: BVVG) und dem Landkreis Jerichower Land über dessen Weigerung, den Verkauf eines landwirtschaftlichen Grundstücks an Herrn und Frau Erbs (im Folgenden: Eheleute Erbs) zu genehmigen.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

- 3 Abschnitt II Ziff. 1 Abs. 1 der Mitteilung der Kommission vom 10. Juli 1997 betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand (ABl. C 209, S. 3, im Folgenden: Mitteilung) bestimmt:

„Der Verkauf von Bauten oder Grundstücken nach einem hinreichend publizierten, allgemeinen und bedingungsfreien Bietverfahren (ähnlich einer Versteigerung) und die darauf folgende Veräußerung an den meistbietenden oder den einzigen Bieter stellt grundsätzlich einen Verkauf zum Marktwert dar und enthält damit keine staatliche Beihilfe. ...“

- 4 In Abschnitt II Ziff. 2 Buchst. a der Mitteilung heißt es:

„Wenn die öffentliche Hand nicht beabsichtigt, das unter [Abschnitt II Ziff. 1] dargelegte Verfahren anzuwenden, sollte vor den Verkaufsverhandlungen eine unabhängige Bewertung durch (einen) unabhängige(n) Sachverständige(n) für Wertermittlung erfolgen, um auf der Grundlage allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards den Marktwert zu ermitteln. ...

...

Unter Marktwert ist der Preis zu verstehen, der zum Zeitpunkt der Bewertung aufgrund eines privatrechtlichen Vertrages über Bauten oder Grundstücke zwischen einem verkaufswilligen Verkäufer und einem ihm nicht durch persönliche Beziehungen verbundenen Käufer unter den Voraussetzungen zu erzielen ist, wobei das Grundstück offen am Markt angeboten wurde, die Marktverhältnisse einer ordnungsgemäßen Veräußerung nicht im Wege stehen und eine der Bedeutung des Objektes angemessene Verhandlungszeit zur Verfügung steht ...“

Deutsches Recht

- 5 § 1 Abs. 1 des Gesetzes über Maßnahmen zur Verbesserung der Agrarstruktur und zur Sicherung land- und forstwirtschaftlicher Betriebe (Grundstückverkehrsgesetz - GrdstVG) vom 28. Juli 1961 (BGBl. I 1091) bestimmt:

„Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten für landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Grundstücke ...“

- 6 § 2 Abs. 1 GrdstVG sieht vor:

„Die rechtsgeschäftliche Veräußerung eines Grundstücks und der schuldrechtliche Vertrag hierüber bedürfen der Genehmigung. ...“

- 7 § 4 GrdstVG bestimmt:

„Die Genehmigung ist nicht notwendig, wenn

1. der Bund oder ein Land als Vertragsteil an der Veräußerung beteiligt ist;

...“

- 8 § 9 GrdstVG sieht vor:

„(1) Die Genehmigung darf nur versagt oder durch Auflagen (§ 10) oder Bedingungen (§ 11) eingeschränkt werden, wenn Tatsachen vorliegen, aus denen sich ergibt, dass

1. die Veräußerung eine ungesunde Verteilung des Grund und Bodens bedeutet oder
2. durch die Veräußerung das Grundstück oder eine Mehrheit von Grundstücken, die räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängen und dem Veräußerer gehören, unwirtschaftlich verkleinert oder aufgeteilt würde oder

3. der Gegenwert in einem groben Missverhältnis zum Wert des Grundstücks steht.

...

(4) Wird das Grundstück für andere als land- oder forstwirtschaftliche Zwecke veräußert, so darf die Genehmigung aus Absatz 1 Nr. 3 nicht versagt werden.

...“

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

- 9 Aus der Vorlageentscheidung ergibt sich, dass die BVVG eine juristische Person des Privatrechts ist, deren Geschäftsanteile der Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) zustehen. Die BVVG erfüllt u. a. den gesetzlichen Auftrag, staatseigene land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen und Gebäude zu privatisieren. Dabei handelt sie als zivilrechtliche Eigentümerin im eigenen Namen, jedoch auf Rechnung der BvS.
- 10 Nach einer öffentlichen Ausschreibung, bei der sie das Höchstgebot abgegeben hatten, kauften die Eheleute Erbs mit notariell beurkundetem „Kauf- und Übereignungsvertrag“ vom 31. März 2008 von der BVVG eine ca. 2,6 Hektar große Landwirtschaftsfläche für 29 000 Euro (im Folgenden: fragliches Grundstück).
- 11 Mit Bescheid vom 5. Juni 2008 versagte der Landkreis Jerichower Land als die für die Genehmigung dieser Veräußerung und des Vertrags hierüber zuständige örtliche Behörde die Genehmigung dieses Geschäfts gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG mit der Begründung, der vereinbarte Kaufpreis stehe in einem groben Missverhältnis zu dem landwirtschaftlichen Verkehrswert des fraglichen Grundstücks.
- 12 Aus der einschlägigen nationalen Rechtsprechung ergibt sich nämlich, dass ein solches Missverhältnis vorliegt, wenn der Kaufpreis den „landwirtschaftlichen Verkehrswert des Grundstücks“ um mehr als 50 % übersteigt. Dieser Wert ist der Preis, der für Grundstücke gleicher Art und Lage im Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags im Grundstücksverkehr unter Landwirten zu erzielen ist. Auch Veräußerungen an Nichtlandwirte sind bei der Ermittlung dieses Werts zu berücksichtigen, sofern die Veräußerung zwecks weiterer landwirtschaftlicher Nutzung des Grundstücks erfolgt.
- 13 Die BVVG und die Eheleute Erbs beantragten beim Amtsgericht – Landwirtschaftsgericht, diesen Bescheid des Landkreises Jerichower Land aufzuheben. Das Amtsgericht wies ihren Antrag auf der Grundlage einer Schätzung des Verkehrswerts des fraglichen Grundstücks durch einen Gutachterausschuss zurück.
- 14 Das mit einer Beschwerde gegen diese Entscheidung befasste Beschwerdegericht holte ein zweites Sachverständigengutachten ein, aus dem sich ergab, dass der landwirtschaftliche Verkehrswert des Grundstücks bei Einbeziehung anderer BVVG-Verkäufe in dem betreffenden Gebiet in den Vergleich 14 168,61 Euro und ohne Einbeziehung 13 648,19 Euro betrage. Das Beschwerdegericht bestätigte daher, dass der von den Eheleuten Erbs angebotene Preis von 29 000 Euro den Verkehrswert des fraglichen Grundstücks um mehr als 50 % übersteige und dass somit ein „grobes Missverhältnis“ im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG gegeben sei.
- 15 Das Beschwerdegericht führte weiter aus, dass eine Genehmigung eines Verkaufs an Hobbylandwirte wie die Eheleute Erbs zu diesem Preis ungünstige Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Betriebe hätte, weil Landwirte bei überhöhten Preisen der noch verfügbaren landwirtschaftlichen Grundstücke ein zur Aufstockung ihres Betriebs benötigtes Grundstück nicht mehr erwerben könnten. Die Genehmigung des Verkaufs eines landwirtschaftlichen Grundstücks könne jedoch nur dann versagt werden, wenn es einen Landwirt gebe, der zum Erwerb des Grundstücks bereit sei. Das Beschwerdegericht stellte fest, dass mindestens ein Berufswirtschaftler, auch wenn er nicht an der öffentlichen Ausschreibung teilgenommen habe, bereit gewesen sei, das fragliche Grundstück zu einem Preis, der bis zu 50 % über dem landwirtschaftlichen Verkehrswert liege, zu erwerben, und wies daher die Beschwerde der BVVG und der Eheleute Erbs zurück.

- 16 Die BVVG rief den Bundesgerichtshof mit einer Rechtsbeschwerde an. Das vorlegende Gericht hat Zweifel, ob der Verkauf von öffentlichem Grundeigentum durch die BVVG zu einem Preis, der unter dem durch eine öffentliche Ausschreibung ermittelten Preis liege, zu einer Begünstigung des Käufers führe, und, falls ja, ob diese Begünstigung durch den Zweck von § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG, die Interessen der landwirtschaftlichen Betriebe zu schützen, gerechtfertigt sein könne. Ferner stelle sich die Frage, ob die Versagung des Verkaufs zu dem in einer öffentlichen Ausschreibung ermittelten Preis gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV verstoße, da zum Zeitpunkt der Versagung noch nicht entschieden sei, an wen das betreffende Grundstück verkauft werde.
- 17 Unter diesen Umständen hat der Bundesgerichtshof das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:
- Steht Art. 107 Abs. 1 AEUV einer nationalen Regelung wie § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG entgegen, welche es zur Verbesserung der Agrarstruktur einer dem Staat zuzurechnenden Einrichtung wie der BVVG im Ergebnis verbietet, ein zum Verkauf stehendes landwirtschaftliches Grundstück an den Höchstbietenden einer öffentlichen Ausschreibung zu verkaufen, wenn das Höchstgebot in einem groben Missverhältnis zu dem Wert des Grundstücks steht?
- Zur Vorlagefrage**
- 18 Mit seiner Vorlagefrage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob eine nationale Regelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende eine mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV darstellt.
- 19 Angesichts der Formulierung der Frage ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof nicht befugt ist, über die Vereinbarkeit einer nationalen Maßnahme mit dem Unionsrecht zu entscheiden. Er kann auch nicht über die Vereinbarkeit einer staatlichen Beihilfe oder einer Beihilferegulierung mit dem Binnenmarkt entscheiden, da hierfür ausschließlich die Kommission zuständig ist, die dabei der Kontrolle des Unionsrichters unterliegt (Urteil Fallimento Traghetti del Mediterraneo, C-140/09, EU:C:2010:335, Rn. 22 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 20 Es ist jedoch Sache des Gerichtshofs, dem vorlegenden Gericht alle Hinweise zur Auslegung des Unionsrechts zu geben, die es diesem ermöglichen, für die Entscheidung der bei ihm anhängigen Rechtssache über die Frage der Vereinbarkeit einer nationalen Maßnahme mit diesem Recht zu befinden. Was staatliche Beihilfen anbelangt, kann er dem vorlegenden Gericht vor allem die Hinweise zur Auslegung geben, die es diesem ermöglichen, festzustellen, ob eine nationale Maßnahme als „staatliche Beihilfe“ im Sinne des Unionsrechts angesehen werden kann (Urteil Fallimento Traghetti del Mediterraneo, C-140/09, EU:C:2010:335, Rn. 24 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 21 Die Vorlagefrage ist daher so zu verstehen, dass mit ihr geklärt werden soll, ob Art. 107 Abs. 1 AEUV dahin auszulegen ist, dass eine nationale Regelung, die es zum Schutz der Interessen der landwirtschaftlichen Betriebe einer dem Staat zuzurechnenden Einrichtung verbietet, ein landwirtschaftliches Grundstück an den Höchstbietenden einer öffentlichen Ausschreibung zu verkaufen, wenn dessen Angebot nach Ansicht der zuständigen örtlichen Behörde in einem groben Missverhältnis zu dem geschätzten Wert des Grundstücks steht, als staatliche Beihilfe qualifiziert werden kann.
- 22 Zur Beantwortung dieser Frage ist darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 107 Abs. 1 AEUV, soweit in den Verträgen nicht etwas anderes bestimmt ist, staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- 23 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs verlangt die Qualifizierung als „Beihilfe“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV, dass alle dort genannten Voraussetzungen erfüllt sind (Urteil Banco Privado Português und Massa Insolvente do Banco Privado Português, C-667/13, EU:C:2015:151, Rn. 45 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 24 Somit kann eine nationale Maßnahme nur dann als staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV qualifiziert werden, wenn es sich erstens um eine staatliche Maßnahme oder eine

Maßnahme unter Inanspruchnahme staatlicher Mittel handelt, zweitens die Maßnahme geeignet ist, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, drittens dem Begünstigten durch sie ein selektiver Vorteil gewährt wird und sie viertens den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht (Urteil Trapeza Eurobank Ergasias, C-690/13, EU:C:2015:235, Rn. 17 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 25 Im Ausgangsverfahren ist das vorlegende Gericht im Wesentlichen der Auffassung, dass § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG zwar die in der vorstehenden Randnummer genannten Tatbestandsmerkmale eins, zwei und vier erfülle, hat jedoch Zweifel hinsichtlich der Auslegung und Anwendung des dritten Tatbestandsmerkmals, wonach die fragliche Maßnahme ihrem Begünstigten einen selektiven Vorteil gewähren muss.
- 26 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der Begriff der Beihilfe nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs nicht nur positive Leistungen wie Subventionen, Darlehen oder Beteiligungen am Kapital von Unternehmen erfasst, sondern auch Maßnahmen, die in verschiedener Form die Lasten verringern, die ein Unternehmen sonst zu tragen hätte, und die somit, ohne Subventionen im strengen Sinne des Wortes darzustellen, diesen nach Art und Wirkung gleichstehen (Urteil Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, EU:C:2010:778, Rn. 30 und die dort angeführte Rechtsprechung). Hierzu muss zum Zweck der Feststellung des Vorliegens einer staatlichen Beihilfe ein hinreichend enger Zusammenhang zwischen dem Vorteil, der dem Begünstigten gewährt wird, einerseits und der Verringerung eines Postens des Staatshaushalts oder einem hinreichend konkreten wirtschaftlichen Risiko für dessen Belastung andererseits dargelegt werden (vgl. in diesem Sinne Urteil Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission u. a. und Kommission/Frankreich u. a., C-399/10 P und C-401/10 P, EU:C:2013:175, Rn. 109).
- 27 Grundsätzlich lässt sich daher, wie der Gerichtshof bereits entschieden hat, nicht ausschließen, dass ein Verkauf öffentlichen Grundeigentums zu einem geringeren Preis als dem Marktpreis eine staatliche Beihilfe darstellen kann (Urteil Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, EU:C:2010:778, Rn. 31).
- 28 Ein solcher Verkauf kann nämlich dem Käufer als dem Begünstigten einen Vorteil verschaffen, der im Wesentlichen zu einer Verringerung eines Postens des Staatshaushalts führt, die darin besteht, dass der Staat auf die Differenz zwischen dem Verkehrswert des Grundstücks und dem vom Käufer gezahlten geringeren Preis verzichtet.
- 29 Insbesondere hat der Gerichtshof zur Veräußerung eines Grundstücks oder eines Gebäudes durch die öffentliche Hand an ein Unternehmen oder an einen Einzelnen, der eine wirtschaftliche Tätigkeit wie die Land- oder Forstwirtschaft ausübt, entschieden, dass eine solche Veräußerung Elemente einer staatlichen Beihilfe umfassen kann, insbesondere wenn sie nicht zum Marktwert erfolgt, d. h. zu dem Preis, den ein unter normalen Marktbedingungen handelnder privater Investor hätte festsetzen können (Urteil Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, EU:C:2010:778, Rn. 34 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 30 Folglich muss, wenn das nationale Recht Regeln über die Berechnung des Marktwerts von Flächen im Hinblick auf ihre Veräußerung durch die öffentliche Hand enthält, die Anwendung dieser Regeln, um Art. 107 AEUV zu genügen, in allen Fällen zu einem möglichst nahe beim Marktwert liegenden Preis führen (vgl. in diesem Sinne Urteil Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, EU:C:2010:778, Rn. 35).
- 31 Zu Preisen, die dem tatsächlichen Marktwert entsprechen, können mehrere Methoden führen, zu denen, wie in Abschnitt II Ziff. 1 und 2 der Mitteilung ausgeführt, der Verkauf an den Meistbietenden und das Sachverständigengutachten gehören. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass dieses Ergebnis auch mit anderen Methoden erreicht werden kann (vgl. in diesem Sinne Urteil Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, EU:C:2010:778, Rn. 35 und 39).
- 32 Zur Methode des Verkaufs an den Meistbietenden hat der Gerichtshof in einer Rechtssache, in der es um den Verkauf durch die öffentliche Hand eines ihrer Unternehmen ging, bereits entschieden, dass, wenn dieser Verkauf im Wege eines offenen, transparenten und bedingungsfreien Ausschreibungsverfahrens erfolgt, vermutet werden kann, dass der Marktpreis dem höchsten Angebot entspricht, wobei erstens festzustellen ist, ob dieses Angebot verpflichtend und verlässlich sei, und zweitens, ob es nicht gerechtfertigt sei, andere wirtschaftliche Faktoren als den

Preis zu berücksichtigen (Urteil Land Burgenland u. a./Kommission, C-214/12 P, C-215/12 P und C-223/12 P, EU:C:2013:682, Rn. 94).

- 33 Unter derartigen Voraussetzungen ist es, wie der Gerichtshof weiter ausgeführt hat, nicht erforderlich, zum Zweck der Überprüfung des Marktpreises andere Mittel, wie etwa unabhängige Gutachten, heranzuziehen (vgl. in diesem Sinne Urteil Land Burgenland u. a./Kommission, C-214/12 P, C-215/12 P und C-223/12 P, EU:C:2013:682, Rn. 95).
- 34 Nach der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden nationalen Regelung kann die zuständige örtliche Behörde nach einer öffentlichen Ausschreibung die Genehmigung des Verkaufs eines dem Staat gehörenden landwirtschaftlichen Grundstücks an den Meistbietenden jedoch versagen, wenn sie der Auffassung ist, dass der angebotene Preis in einem groben Missverhältnis zum Wert des Grundstücks stehe.
- 35 Wie in Rn. 12 des vorliegenden Urteils ausgeführt, liegt ein solches Missverhältnis nach der nationalen Rechtsprechung vor, wenn der Kaufpreis den „landwirtschaftlichen Verkehrswert des Grundstücks“ um mehr als 50 % übersteigt, wobei dieser Wert nach dem für Grundstücke gleicher Art und Lage im Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags im innerlandwirtschaftlichen Grundstücksverkehr zu erzielenden Preis bemessen wird. Im Rahmen dieser Beurteilung werden zur Ermittlung dieses Werts auch Veräußerungen an Nichtlandwirte berücksichtigt, sofern sie zwecks weiterer landwirtschaftlicher Nutzung des Grundstücks erfolgen.
- 36 Somit kann die Anwendung von § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG die Verwirklichung der Ziele eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens beeinträchtigen, da sie zur Ablehnung des höchsten Angebots führt, bei dem aber, wie bereits in Rn. 32 des vorliegenden Urteils festgestellt, vermutet werden darf, dass es dem Marktpreis des fraglichen Grundstücks entspricht.
- 37 Zudem kann die Regelung in § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG insofern unter den Begriff „staatliche Beihilfe“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV fallen, als sie es einem Dritten, der gegebenenfalls nicht einmal an dem Ausschreibungsverfahren teilgenommen hat, ermöglicht, das Grundstück nach der Untersagung durch die zuständige örtliche Behörde zu einem niedrigeren als dem in dieser Ausschreibung gebotenen Preis zu erwerben.
- 38 Die Anwendung einer solchen Maßnahme führt nämlich dazu, dass dem Dritten als Begünstigten ein Vorteil durch eine Verringerung eines Postens des Staatshaushalts verschafft wird, indem der Staat auf die Differenz zwischen dem Wert des Grundstücks, wie ihn die zuständigen örtlichen Behörden geschätzt haben, und dem von dem Meistbietenden in der öffentlichen Ausschreibung gebotenen Preis verzichtet.
- 39 Gleichwohl lässt sich nicht ausschließen, dass unter besonderen Umständen die Methode des Verkaufs an den Meistbietenden nicht zu einem dem Marktwert des fraglichen Objekts entsprechenden Preis führt, so dass es gerechtfertigt ist, auch andere Faktoren als den Preis zu berücksichtigen.
- 40 Dies könnte u. a. dann der Fall sein, wenn, wie der Generalanwalt in Nr. 71 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, das Höchstgebot aufgrund seines offensichtlich spekulativen Charakters deutlich über den sonstigen im Rahmen einer Ausschreibung abgegebenen Preisgeboten und dem geschätzten Verkehrswert des Objekts liegt.
- 41 Unter solchen Umständen wäre nämlich die Methode des Verkaufs an den Meistbietenden nicht geeignet, den Marktwert des fraglichen Grundstücks widerzuspiegeln.
- 42 Folglich kann eine nationale Regelung, nach der die zuständige nationale Behörde unter diesen Umständen ein nach ihrer Auffassung in einem Missverhältnis stehendes Angebot ausschließen und die Genehmigung des Verkaufs des Grundstücks, auf das sich dieses Angebot bezieht, versagen kann, nicht als „staatliche Beihilfe“ angesehen werden, sofern ihre Anwendung zu einem Preis führen kann, der im Einklang mit der in Rn. 30 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung möglichst nahe beim Marktwert des fraglichen Grundstücks liegt.
- 43 Im vorliegenden Fall verfügt der Gerichtshof, wie der Generalanwalt in Nr. 65 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, nicht über alle Informationen darüber, anhand welcher Methoden die zuständigen örtlichen Behörden bzw. die von den nationalen Gerichten bestellten Sachverständigen

digen im Rahmen der Durchführung von § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG die Grundstückspreise schätzen.

- 44 Insbesondere lassen sich den dem Gerichtshof vorgelegten Akten weder die Marktindikatoren noch die Bewertungsmaßstäbe entnehmen, die bei der Ermittlung des tatsächlichen Marktwerts eines landwirtschaftlichen Grundstücks zugrunde gelegt werden.
- 45 Der Gerichtshof ist daher nicht in der Lage, festzustellen, ob die Anwendung der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden nationalen Regelung, wie es die in Rn. 30 des vorliegenden Urteils angeführte Rechtsprechung verlangt, tatsächlich zu einem Preis führen kann, der möglichst nahe beim Marktwert des fraglichen Grundstücks liegt.
- 46 Es ist somit Sache des vorlegenden Gerichts, eine solche Beurteilung im Ausgangsverfahren vorzunehmen.
- 47 Im Rahmen dieser Prüfung wird es sich insbesondere zu vergewissern haben, ob die Methode der Bewertung der landwirtschaftlichen Flächen mit einem Aktualisierungsmechanismus verbunden ist, der die Entwicklung des Marktpreises berücksichtigt, so dass die abgegebene Schätzung möglichst genau dem aktuellen Marktwert dieser Flächen entspricht (vgl. in diesem Sinne Urteil Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/00, EU:C:2010:778, Rn. 43).
- 48 Zudem wird das vorlegende Gericht nach Maßgabe des Sachverhalts des Ausgangsverfahrens und insbesondere der Modalitäten, nach denen das in dieser Rechtssache in Rede stehende Ausschreibungsverfahren abgelaufen ist, festzustellen haben, ob das Höchstgebot dem Marktwert des fraglichen Grundstücks entspricht oder ob auch andere Faktoren als der Preis zu berücksichtigen sind, die die Anwendung der in § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG genannten Maßnahme rechtfertigen können.
- 49 Die deutsche Regierung macht insoweit geltend, diese Maßnahme sei durch Erfordernisse des Schutzes der Interessen der landwirtschaftlichen Betriebe gerechtfertigt.
- 50 Insbesondere solle sie ermöglichen, dass Berufslandwirte nicht mit so hohen Anschaffungskosten für zusätzliche Grundstücke belastet würden, dass die Wirtschaftlichkeit ihrer Betriebe bedroht wäre.
- 51 Dieses Vorbringen reicht jedoch für sich allein nicht aus, um die Maßnahme von vornherein von der Einordnung als „staatliche Beihilfe“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV auszunehmen.
- 52 Nach gefestigter Rechtsprechung des Gerichtshofs unterscheidet diese Bestimmung nämlich nicht nach den Gründen oder Zielen der staatlichen Maßnahmen, sondern beschreibt diese nach ihren Wirkungen (vgl. Urteil 3M Italia, C-417/10, EU:C:2012:184, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 53 Ebenso unerheblich für die Einordnung der genannten Maßnahme als „staatliche Beihilfe“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV ist der vom vorlegenden Gericht angeführte Umstand, dass nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG der Verkauf zu dem in einer Ausschreibung ermittelten Preis zu einem Zeitpunkt versagt wird, zu dem noch nicht entschieden ist, an wen das betreffende Grundstück verkauft wird.
- 54 Es widerspräche nämlich der Logik des durch die Art. 107 AEUV und 108 AEUV eingeführten Systems der ständigen Kontrolle der staatlichen Beihilfen, wenn die Qualifizierung einer nationalen Maßnahme als „Beihilfe“ von der Überprüfung abhinge, dass jeder Begünstigte tatsächlich von den Vorteilen der fraglichen Maßnahme profitiert.
- 55 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 107 Abs. 1 AEUV dahin ausulegen ist, dass eine nationale Regelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, die es zum Schutz der Interessen der landwirtschaftlichen Betriebe einer dem Staat zuzurechnenden Einrichtung verbietet, ein landwirtschaftliches Grundstück an den Höchstbietenden einer öffentlichen Ausschreibung zu verkaufen, wenn dessen Angebot nach Ansicht der zuständigen örtlichen Behörde in einem groben Missverhältnis zu dem geschätzten Wert des Grundstücks steht, nicht als staatliche Beihilfe qualifiziert werden kann, sofern die Anwendung dieser Regelung zu

einem Preis führen kann, der möglichst nahe beim Marktwert des betroffenen landwirtschaftlichen Grundstücks liegt; dies zu prüfen ist Sache des vorlegenden Gerichts.

Kosten

- 56 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Unterschriften

Verfahrenssprache: Deutsch.

© juris GmbH



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, 28.05.2015
C(2015) 3513 final

<p>In der veröffentlichten Fassung dieser Entscheidung sind bestimmte Informationen gemäß Artikel 24 und 25 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags im Hinblick auf die Nichtaufdeckung von Geschäftsgeheimnissen ausgelassen worden. Die Auslassungen sind wie folgt gekennzeichnet [...].</p>		<p style="text-align: center;">ÖFFENTLICHE FASSUNG</p> <p>Dies ist ein internes Kommissionsdokument, das ausschließlich Informationszwecken dient.</p>
---	--	--

Staatliche Beihilfe Nr. SA.40625 (2015/N) – Deutschland
Veräußerung der Vermögenswerte der *Flughafen Zweibrücken GmbH* an die *TRIWO AG*

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

1. VERFAHREN

- (1) Mit elektronischer Anmeldung vom 21. Januar 2015 (SANI 134370) unterrichtete Deutschland die Kommission nach Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) über die Veräußerung der Vermögenswerte der *Flughafen Zweibrücken GmbH* („FZG“) an die *TRIWO AG* („TRIWO“).
- (2) Am 9. Februar 2015 und am 23. März 2015 ersuchte die Kommission um zusätzliche Auskünfte, die Deutschland am 24. Februar 2015 und am 16. April 2015 erteilte.

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

- (3) In der Beihilfesache SA.27339 (2012/C) (ex 2011/NN) erließ die Kommission am 1. Oktober 2014 einen abschließenden Negativbeschluss in Bezug auf die

Seiner Exzellenz Herrn Frank-Walter STEINMEIER
 Bundesminister des Auswärtigen
 Werderscher Markt 1
 D - 10117 Berlin

Maßnahmen, die Deutschland zugunsten des Flughafens Zweibrücken und der den Flughafen nutzenden Luftverkehrsgesellschaften durchgeführt hatte („abschließender Negativbeschluss“), und ordnete die Rückforderung der unter anderem der FZG zwischen 2000 und 2009 gewährten unzulässigen Beihilfen an.¹ Nachdem Anfang Juli 2014 in der Presse über einen wahrscheinlich negativen Ausgang berichtet worden war, stellte FZG im Verlauf des Monats einen Insolvenzantrag, woraufhin das Amtsgericht Zweibrücken am 25. Juli 2014 das Insolvenzverfahren eröffnete.

- (4) Der vom Amtsgericht Zweibrücken bestellte Insolvenzverwalter leitete ein Bieterverfahren ein, um die Vermögenswerte von FZG zu veräußern. Die Vermögenswerte sollten als Ganzes, in von den Bietern zu bestimmenden Gruppen oder einzeln verkauft werden. Einziges Auswahlkriterium war das wirtschaftlichste Angebot unter Berücksichtigung der Transaktionssicherheit. Das Bieterverfahren stand diskriminierungsfrei allen interessierten Bietern offen und erlegte diesen keine Bedingungen auf. Insbesondere waren die Bieter nicht verpflichtet, die Vermögenswerte in einer bestimmte Weise zu nutzen oder Mitarbeiter von FZG zu übernehmen. Auch wurde den Bietern nicht verwehrt, die Vermögenswerte weiter als Flughafen zu nutzen, der Flughafendienstleistungen anbietet.
- (5) Das Bieterverfahren war in vier Phasen unterteilt, für die der Zeitrahmen, der Zugang zu Informationen und die Fristen für die Einreichung der Unterlagen und Angebote klar definiert waren. Eine verspätete Einreichung der Unterlagen und Angebote führte nicht zum Ausschluss der Bieter vom weiteren Verfahren, allerdings waren etwaige aus der verspäteten Einreichung erwachsende Nachteile von den Bietern zu tragen. Von Anfang an wurde darauf hingewiesen, dass die Veräußerung Ende November abgeschlossen werden sollte. Es war wichtig, die Veräußerung innerhalb des mitgeteilten Zeitrahmens abzuschließen, da der Flughafen (auch nach Einstellung des regulären Betriebs) mit Verlust arbeitete und jede Verzögerung den Wert der Insolvenzmasse weiter gemindert hätte.
- (6) In Phase 1 (Marktansprache, 25. August bis 22. September 2014) wurde das Bieterverfahren auf breiter Ebene bekanntgemacht, um potenzielle Bieter zu informieren. Fast 600 potenzielle Investoren wurden telefonisch und/oder per E-Mail direkt angesprochen. Ferner wurde in drei internationalen bzw. überregionalen Zeitungen, der *Financial Times International*, dem *Handelsblatt* und der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* am 25. August 2014 ein Aufruf zur Interessenbekundung veröffentlicht. Am 29. August 2014 wurde das Bieterverfahren auch im Supplement zum *Amtsblatt der Europäischen Union* bekanntgemacht. Die Frist für die Abgabe der Interessenbekundungen war der 22. September 2014, eine spätere Abgabe führte aber nicht zum Ausschluss vom Bieterverfahren. In dem veröffentlichten Aufruf zur Interessenbekundung wurde auf die Homepage des Flughafens Zweibrücken hingewiesen, auf der öffentlich zugängliche Informationen über den Flughafen einschließlich eines „Teasers“ zur Verfügung gestellt wurden. Insgesamt gingen 22 Interessenbekundungen ein.
- (7) In Phase 2 (Due Diligence I, 22. September bis 5. Oktober 2014) erhielten die 22 potenziellen Investoren, die ihr Interesse bekundet hatten, die Möglichkeit, eine Due-Diligence-Prüfung vorzunehmen. Zu diesem Zweck wurde allen

¹ Beschluss C(2014) 5063 final der Kommission vom 1.10.2014, noch nicht veröffentlicht.

interessierten potenziellen Investoren ein Memorandum mit ausführlichen Informationen über FZG und seine Vermögenswerte zur Verfügung gestellt. In dem Memorandum war auch angegeben, welche Informationen bei der Einreichung eines nicht verbindlichen indikativen Angebots zu übermitteln waren. Die Frist für die Einreichung der indikativen Angebote, bei der es sich nicht um eine Ausschlussfrist handelte, war der 5. Oktober 2014. Insgesamt gingen neun indikative Angebote ein.

- (8) In Phase 3 (Due Diligence II, 5. bis 31. Oktober 2014) wurde den potenziellen Investoren, die ein indikatives Angebot eingereicht hatten, weitere Informationen über FZG angeboten, unter anderem Vor-Ort-Besichtigungen auf dem Flughafen Zweibrücken und „Q&A-Fragerunden“ mit dem Management von FZG. Diese Investoren wurden dann gebeten, ihr indikatives Angebot in einem bestätigenden Angebot („Confirmatory Offer“) zu bestätigen oder anzupassen. Die Frist für die Einreichung der bestätigenden Angebote, bei der es sich nicht um eine Ausschlussfrist handelte, war der 31. Oktober 2014. In dieser Phase musste ein förmlicher Finanzierungsnachweis vorgelegt werden. Ferner wurden alle Bieter daran erinnert, dass der Verkauf im November 2014 abgeschlossen werden sollte und etwaige aus der verspäteten Einreichung der bestätigenden Angebote erwachsende Nachteile von den Bietern zu tragen waren. Insgesamt gingen elf bestätigende Angebote ein. Bei den Fristen handelte es sich in dieser Phase nicht um Ausschlussfristen. Die Bieter konnten ein bestätigendes Angebot abgeben, auch wenn sie kein indikatives Angebot eingereicht hatten.
- (9) In Phase 4 (Vertragsverhandlungen) wurde mit den beiden Bietern, die bis zum 31. Oktober 2014 die höchsten Angebote eingereicht hatten, nämlich TRIWO ([...] für alle Vermögenswerte) und *WinX Airlines s.r.o.* („WinX“) ([...] für alle Vermögenswerte), Verhandlungen über den Abschluss eines Kaufvertrags über die Vermögenswerte von FZG aufgenommen. Alle anderen Bieter, die bestätigende Angebote eingereicht hatten, erhielten die Möglichkeit, ihr Angebot nachzubessern. Mit TRIWO wurde ab Anfang November verhandelt, während WinX vor dem 21. November 2014 nicht für Verhandlungen zur Verfügung stand. Im Anschluss daran, am 24. November 2014, legte WinX ein verbessertes Angebot ([...] für alle Vermögenswerte) vor. Zudem hatte am 18. November 2014 die *L.C.N.C. Holding* („LCNC“), die bis dahin lediglich ihr Interesse bekundet hatte, ein weiteres Angebot ([...] für alle Vermögenswerte) eingereicht. Verhandlungen mit LCNC fanden am 24. November 2014 statt.
- (10) Als einzigem der drei in Betracht kommenden Angebote lag dem Angebot von TRIWO ein ausreichender Finanzierungsnachweis bei, und nur mit TRIWO konnten die inhaltlichen Verhandlungen innerhalb des vorher festgelegten Zeitrahmens abgeschlossen werden. Nach Angaben Deutschlands versäumten es WinX und LCNC trotz mehrfacher Nachfrage des Insolvenzverwalters, eine zuverlässige Finanzierungszusage beizubringen. Die von WinX vorgelegten Unterlagen bestätigten zwar die allgemeine Zuverlässigkeit von WinX als Geschäftspartner, belegten jedoch nicht, dass WinX in der Lage war, den gebotenen Preis zu zahlen. Im Falle von LCNC bestand der potenzielle Nachweis aus einem Kontoauszug für einen einzigen Tag, ohne eine Erklärung der Bank, dass die betreffenden Mittel ständig zur Verfügung standen. Zudem legten WinX und LCNC, trotz erneut mehrfacher Aufforderung, keine kommentierte Fassung

* Geschäftsgeheimnis.

des Entwurfs des Kaufvertrags über die Vermögenswerte von FZG vor.² Mit dem Einreichen der kommentierten Fassung des Vertragsentwurfs, der allen an Phase 3 teilnehmenden Bietern zur Verfügung gestellt wurde, sollten die Bieter zu der vorgeschlagenen Transaktionsstruktur und den vorgeschlagenen Bedingungen Stellung nehmen, um die inhaltlichen Verhandlungen über diese Punkte zu erleichtern.

- (11) Ferner verlangte sowohl LCNC als auch WinX eine endgültige Klärung aller beihilferechtlichen Fragen vor Abschluss der Transaktion. LCNC forderte einen Beschluss der Kommission zur Feststellung der Beihilfefreiheit des Verkaufs, während WinX auf einer Vertragsklausel bestand, die das Unternehmen von jeder sich aus den Beihilfavorschriften ergebenden Haftung im Zusammenhang mit der Transaktion befreit hätte. TRIWO dagegen war zum Abschluss der Transaktion bereit, sofern für den Fall, dass die Kommission nicht innerhalb einer bestimmten Frist einen Beschluss zur Feststellung der Beihilfefreiheit des Verkaufs erlässt, die Möglichkeit eines Rücktritts vorgesehen war. Dieselbe Vertragsklausel wurde auch LCNC und WinX angeboten, jedoch von beiden abgelehnt.
- (12) Da WinX und LCNC weder zuverlässige Finanzierungsnachweise noch kommentierte Fassungen des Vertragsentwurfs vorgelegt hatten, die sinnvolle inhaltliche Verhandlungen ermöglicht hätten, da die Veräußerung im November abgeschlossen werden musste und da mit WinX und LCNC keine Lösung hinsichtlich der Klärung der beihilferechtlichen Fragen gefunden werden konnte, wählte der Gläubigerausschuss auf Empfehlung des Insolvenzverwalters TRIWO als erfolgreichen Bieter aus und schloss am 26. November 2014 einen Kaufvertrag ([...]³ für alle Vermögenswerte) mit dem Unternehmen.
- (13) TRIWO ist ein privates Immobilienentwicklungsunternehmen, das auf die Umwandlung großer Industrie- oder Militärgelände in moderne Gewerbeparks spezialisiert ist. Das Unternehmen will die Vermögenswerte von FZG nutzen, um den Flughafen in einen für Handels- und Industriebetriebe attraktiven Gewerbepark umzuwandeln. Ferner plant TRIWO, ein Test- und Veranstaltungszentrum für die Automobilindustrie zu errichten und Teile des Flughafens weiterhin für Geschäfts- und Privatflüge (nur Kleinflugzeuge) zu nutzen, nicht aber für den gewerblichen Passagier- oder Frachtverkehr. TRIWO wird keine Mitarbeiter von FZG übernehmen.

² WinX behauptete zwar, bei einem Treffen in München eine mündliche Stellungnahme zum Vertragsentwurf abgegeben zu haben, legte jedoch nach Angaben Deutschlands keine abschließende schriftliche Erklärung dazu vor. Darüber hinaus verlangte WinX als Grundbedingung für einen Vertragsabschluss eine Klausel, die das Unternehmen von jeder sich aus den Beihilfavorschriften ergebenden Haftung im Zusammenhang mit der Transaktion befreit hätte; einer solchen Bedingung konnte der Insolvenzverwalter nicht zustimmen (siehe im Einzelnen Randnummer 25).

³ Nach Angaben Deutschlands legten die Parteien den endgültigen Kaufpreis wegen einer Umverteilung der Steuerlast [...] unter dem ursprünglichen Angebot fest. Die Änderung der Geschäftstätigkeit durch TRIWO (im Vergleich zu dem insolventen Flughafenbetreiber) bedeutete ein Steuerrisiko für die Insolvenzmasse. Die Parteien vereinbarten daher, dass der Insolvenzverwalter für die Anwendung der Mehrwertsteuer optieren sollte, so dass TRIWO die Steuerlast trug. Im Gegenzug akzeptierte der Insolvenzverwalter einen um [...] niedrigeren Preis, was nach Angaben Deutschlands die für den Erhalt der Insolvenzmasse beste Lösung war.

3. BEIHLFERECHTLICHE WÜRDIGUNG DER MASSNAHME

- (14) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (15) Im abschließenden Negativbeschluss gelangte die Kommission zu dem Ergebnis, dass Deutschland unter anderem FZG unzulässige Beihilfen gewährt hatte, und forderte Deutschland auf, diese Beihilfen zurückzufordern.⁴ Im Falle eines Negativbeschlusses der Kommission über die Rückforderung der einem Unternehmen gewährten unzulässigen Beihilfe auf der Grundlage der Artikel 107 und 108 AEUV kann die Rückzahlungspflicht auf ein anderes Unternehmen, dem der Empfänger der betreffenden Beihilfe seine Vermögenswerte ganz oder teilweise übertragen oder verkauft hat, ausgedehnt werden, wenn die Struktur dieser Übertragung bzw. dieses Verkaufs belegt, dass zwischen den beiden Unternehmen wirtschaftliche Kontinuität besteht.
- (16) Um feststellen zu können, ob eine staatliche Beihilfe zugunsten von TRIWO, dem Erwerber der Vermögenswerte von FZG, vorliegt, muss die Kommission erstens prüfen, ob die Veräußerung der Vermögenswerte als solche die Gewährung einer staatlichen Beihilfe für TRIWO beinhaltet, da FZG, der Eigentümer der zu veräußernden Vermögenswerte, selbst in öffentlichem Eigentum steht, wie im abschließenden Negativbeschluss erläutert wird. Zweitens muss die Kommission prüfen, ob wirtschaftliche Kontinuität zwischen FZG und TRIWO besteht.

3.1. Veräußerung der Vermögenswerte

- (17) Angesichts des kumulativen Charakters der Elemente der Definition der staatlichen Beihilfe in Artikel 107 Absatz 1 AEUV stellt die Kommission fest, dass die Veräußerung der Vermögenswerte von FZG an TRIWO keine staatliche Beihilfe für TRIWO darstellen würde, wenn die Vermögenswerte zum Marktpreis veräußert worden wären, da TRIWO dann kein Vorteil gewährt worden wäre. Die Kommission sieht es als zweckmäßig an, zunächst zu prüfen, ob die Vermögenswerte zum Marktpreis veräußert wurden, und nur, wenn dies nicht der Fall war, anschließend die übrigen Elemente der Definition der staatlichen Beihilfe zu prüfen.

Vorteil

- (18) Wirtschaftliche Transaktionen verschaffen keinem der Beteiligten einen Vorteil und stellen somit keine staatliche Beihilfe dar, sofern sie unter normalen Marktbedingungen vorgenommen werden.⁵ Wenn es um eine Veräußerung von Vermögenswerten geht, die im Anschluss an ein offenes, transparentes, diskriminierungsfreies und bedingungsfreies Ausschreibungsverfahren erfolgt,

⁴ Beschluss C(2014) 5063 final der Kommission vom 1.10.2014, noch nicht veröffentlicht.

⁵ Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996, SFEI u. a., C-39/94, Slg. 1996, I-3547, Randnrn. 60 und 61.

kann davon ausgegangen werden, dass die Veräußerung marktüblichen Bedingungen entspricht.⁶

- (19) Nach Auffassung der Kommission wurden die Vermögenswerte von FZG in der Tat im Wege eines offenen, transparenten, diskriminierungsfreien und bedingungsfreien Ausschreibungsverfahrens unter Berücksichtigung der Transaktionssicherheit an den Höchstbietenden veräußert.
- (20) Erstens enthielt der Aufruf zur Interessenbekundung für die Vermögenswerte von FZG keine Beschränkung hinsichtlich der Bieter, die ein Angebot einreichen konnten, und den potenziellen Bietern wurden keine Bedingungen auferlegt. Jedes Unternehmen konnte während des Ausschreibungsverfahrens ein Angebot einreichen. Ferner wurde das Verfahren durch eine Veröffentlichung in der nationalen und internationalen Presse, im elektronischen Supplement zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und durch direkte Ansprache potenziell interessierter Investoren bekanntgemacht. Zudem handelte es sich bei den angegebenen Fristen für die Phasen 1 bis 3, nämlich 22. September 2014, 5. Oktober 2014 und 31. Oktober 2014, nicht um Ausschlussfristen.
- (21) Zweitens stellt die Kommission hinsichtlich des Grundsatzes der Transparenz fest, dass den Bietern in den Phasen 1 bis 3 rund zwei Monate Zeit gegeben wurde, den Wert der angebotenen Vermögenswerte auf der Grundlage zunehmend ausführlicherer Informationen zu prüfen. Interessierte Investoren hatten zunächst fast vier Wochen Zeit, auf der Grundlage der öffentlich zugänglichen Informationen über den Flughafen Zweibrücken über die Abgabe einer Interessenbekundung zu entscheiden. Anschließend konnten die Investoren, die ihr Interesse bekundet hatten, etwa zwei Wochen lang die Informationen im Informationsmemorandum und seinen Anlagen auswerten und dann entscheiden, ob sie ein indikatives Angebot einreichen wollten. Im Informationsmemorandum (vor allem im „Process Letter I“) waren auch ausführliche Angaben zum Verfahren und zu den Fristen enthalten: der 5. Oktober 2014 als Frist für die Einreichung der indikativen Angebote, der 31. Oktober 2014 als Frist für die Einreichung der bestätigenden Angebote und der Finanzierungsnachweise sowie November 2014 als vorgesehener Zeitraum für den Abschluss der Veräußerung. Die Investoren, die ein indikatives Angebot eingereicht hatten, konnten dann innerhalb weiterer knapp vier Wochen unter Berücksichtigung zusätzlicher Informationen, die in einem virtuellen Datenraum, in Präsentationen des Managements und bei Vor-Ort-Besichtigungen zur Verfügung gestellt wurden, ein bestätigendes Angebot abgeben. In diesem Zeitraum wurden wiederum alle Bieter, die ein indikatives Angebot eingereicht hatten, in einem zweiten Schreiben („Process Letter II“) über das weitere Verfahren und die entsprechenden Fristen unterrichtet.
- (22) Drittens stellt die Kommission fest, dass alle interessierten Investoren von Beginn des Verfahrens an wiederholt auf das einzige Auswahlkriterium aufmerksam gemacht wurden, nämlich das wirtschaftlichste Angebot⁷ unter Berücksichtigung

⁶ Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2013, Land Burgenland u. a./Kommission, C-214/12 P, C-215/12 P und C-223/12 P, Slg. 2013, Randnrn. 94 und 95. Analog auch Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand (ABl. C 209 vom 10.7.1997, S. 3).

⁷ Unter Berücksichtigung der Angebote für alle Vermögenswerte, für Gruppen von Vermögenswerten oder für einzelne Vermögenswerte.

der Transaktionssicherheit. Auch auf die einschlägigen Fristen und Bedingungen (z. B. dass der Bieter bei einer verspäteten Einreichung der Unterlagen und Angebote zwar nicht vom Verfahren ausgeschlossen würde, aber aus der verspäteten Einreichung erwachsende Nachteile selbst tragen müsse) wurde mehrmals hingewiesen.⁸

- (23) Viertens lag in keiner Phase des Ausschreibungsverfahrens eine Diskriminierung zwischen den Bietern vor. Alle Bieter erhielten dieselben Informationen und Präzisierungen über die Ausschreibungsvorschriften und -verfahren, über die Fristen für die Einreichung der Angebote und über FZG. Keinem Bieter wurde in den Verhandlungen Exklusivität angeboten. In der abschließenden Phase 4 wurden nur die beiden Bieter mit den höchsten bestätigenden Angeboten zu Vertragsverhandlungen eingeladen, während die übrigen Bieter, die bestätigende Angebote eingereicht hatten, Gelegenheit erhielten, ihr Angebot nachzubessern.
- (24) Nachdem der Insolvenzverwalter zu dem Ergebnis gelangt war, dass TRIWO das wirtschaftlichste Angebot unter Berücksichtigung der Transaktionssicherheit (einziges Auswahlkriterium) unterbreitet hatte, schloss er am 26. November 2014 den Kaufvertrag mit TRIWO zu einem endgültigen Kaufpreis von [...] für alle Vermögenswerte. Nach Auffassung der Kommission ist dieser Preis das Ergebnis eines offenen, transparenten, diskriminierungsfreien und bedingungsfreien Ausschreibungsverfahrens und stellt daher den Marktpreis dar.
- (25) An dieser Feststellung ändert auch die Tatsache nichts, dass WinX und LCNC letztendlich höhere Angebote als TRIWO eingereicht haben. Nach Auffassung der Kommission hat der Insolvenzverwalter zu Recht entschieden, dass das Angebot von TRIWO unter Berücksichtigung der Transaktionssicherheit das wirtschaftlichste war. Bei dieser Schlussfolgerung trägt die Kommission den folgenden Tatsachen Rechnung:
- Zunächst, die Veräußerung sollte von Anfang an im November 2014 abgeschlossen werden. Die Einhaltung des Zeitrahmens war für den Insolvenzverwalter besonders wichtig, da der Flughafen mit Verlust arbeitete und jede Verzögerung den Wert der Insolvenzmasse weiter gemindert hätte,

⁸ Phase 1: Laut dem Aufruf zur Interessenbekundung, in dem auf die Homepage des Flughafens Zweibrücken hingewiesen wurde, war die Interessenbekundung bis zum 22. September 2014 abzugeben; im „Teaser“ wurde präzisiert, dass zusammen mit der Interessenbekundung eine unterzeichnete Vertraulichkeitsklausel zu übermitteln war.

Phase 2: Das Memorandum enthielt neben einer Übersicht und den Terminen für alle Phasen des Ausschreibungsverfahrens eine Aufstellung der Informationen, die in dem bis zum 5. Oktober 2014 einzureichenden indikativen Angebot zu übermitteln waren, nämlich Bieterprofil, Grund für den Erwerb, Transaktionsstruktur, zu erwerbende Vermögenswerte, Kaufpreis, Finanzierung (Finanzierungsstruktur), fusionskontrollrechtliche Fragen, Due Diligence, Mitarbeiter und andere einschlägige Informationen.

Phase 3: Im „Process Letter II“ wurde wiederholt, dass das bestätigende Angebot bis zum 31. Oktober 2014 einzureichen war, und darauf hingewiesen, dass es eine kommentierte Fassung des vorgelegten Vertragsentwurfs und die folgenden Informationen enthalten musste: Grund für den Erwerb, Kaufpreis, Transaktionsstruktur, Mitarbeiter, Finanzierungsstruktur, Finanzierungsnachweis, Regulierungsfragen und erforderliche Genehmigungen, mögliche fusionskontrollrechtliche und/oder Regulierungsfragen, Due Diligence, Bestätigung der Verfügbarkeit und der Mittel, Kontakte und andere einschlägige Informationen. Diese Informationen sollten als Grundlage für die Verhandlungen im November (Phase 4) dienen.

was der Insolvenzverwalter nach deutschem Insolvenzrecht verhindern muss. Die Information zum Zeitrahmen wurde den interessierten Bietern schon frühzeitig im „Process Letter I“ übermittelt und danach mehrmals wiederholt. Alle potenziellen Investoren waren seit Beginn des Verfahrens auch darüber informiert, dass mögliche Nachteile, die sich aus einer vom Bieter verursachten Verzögerung ergaben, von dem betreffenden Bieter zu tragen waren. Dies wurde bereits in Phase I im „Teaser“ mitgeteilt und danach in Phase 2 im „Process Letter I“ und in Phase 3 im „Process Letter II“ wiederholt. Am 25. November 2014 waren nur die Verhandlungen mit TRIWO abgeschlossen. LCNC legte erst am 18. November 2014 ein Angebot vor und begann am 24. November 2014 zu verhandeln. Trotz dieses Verhandlungsbeginns hatte LCNC am 25. November 2014 noch keine kommentierte Fassung des Vertragsentwurfs vorgelegt. WinX, das am 31. Oktober 2014 ein bestätigendes Angebot vorgelegt hatte, begann erst am 21. November 2014 zu verhandeln, nachdem es keinen der früheren Termine, die vom Insolvenzverwalter angeboten worden waren, wahrgenommen hatte. WinX erhöhte zwar am 24. November 2014 sein ursprüngliches Angebot auf [...], hatte aber am 25. November 2014 noch keine kommentierte Fassung des Vertragsentwurfs vorgelegt. Eine Fortsetzung der Verhandlungen mit LCNC und WinX über den vorher festgelegten Zeitrahmen hinaus hätte nicht nur die direkten Kosten einer Verzögerung des Abschlusses der Veräußerung (weitere Minderung des Wertes der Insolvenzmasse), sondern auch das Risiko nach sich gezogen, dass TRIWO sein Angebot zurückzieht. Nach Angaben Deutschlands hatte TRIWO in den Verhandlungen über den Kaufvertrag mehrmals erklärt, für den Fall von Verzögerungen eine Rücknahme seines Angebots in Erwägung zu ziehen. Dem Insolvenzverwalter zufolge hatten sich LCNC und WinX auch geweigert zu garantieren, mindestens den von TRIWO gebotenen Preis zu zahlen, falls TRIWO sein Angebot zurückziehen würde und Verhandlungen mit LCNC und WinX letztendlich scheiterten. Unter Berücksichtigung der Gesamtumstände erscheint die Entscheidung des Insolvenzverwalters, an der deutlich mitgeteilten Frist für die Veräußerung festzuhalten, vernünftig. Denn fünf Tage vor Ablauf der vorher festgelegten Frist war ungewiss, ob es schließlich möglich sein würde, die Verhandlungen mit LCNC oder WinX erfolgreich abzuschließen (der Insolvenzverwalter und LCNC bzw. WinX hatten die Einzelheiten der Transaktion noch nicht ausgehandelt). Zudem war weder LCNC noch WinX bereit zu garantieren, mindestens den von TRIWO gebotenen Preis zu zahlen. Gleichzeitig bestand das Risiko, dass TRIWO sein Angebot im Falle weiterer Verzögerungen zurückziehen könnte. Darüber hinaus hätte jede weitere Verzögerung beim Abschluss der Veräußerung zu einer unnötigen weiteren Minderung des Wertes der Insolvenzmasse geführt; der Insolvenzverwalter ist gesetzlich verpflichtet, dies zu verhindern.

- Alle Bieter hatten Bedenken wegen der möglichen Auswirkungen des beihilferechtlichen Negativbeschlusses der Kommission vom 1. Oktober 2014 auf die Transaktion. Der Insolvenzverwalter und TRIWO einigten sich auf eine Lösung, die den Bedenken von TRIWO hinreichend Rechnung trug, gleichzeitig jedoch einen Abschluss der Transaktion im November 2014 ermöglichte. LCNC dagegen verlangte, dass vor Unterzeichnung des Vertrags ein Beschluss der Kommission vorliegen müsse, was aber innerhalb des vorher festgelegten Zeitrahmens nicht möglich war. WinX forderte eine Klausel, die das Unternehmen von jeder sich aus den Beihilfavorschriften ergebenden

Haftung im Zusammenhang mit der Transaktion befreit hätte; dem konnte der Insolvenzverwalter aus rechtlichen Gründen nicht zustimmen, da damit möglicherweise eine neue staatliche Beihilfe gewährt worden wäre⁹. Eine Regelung, wie sie TRIWO akzeptiert hatte, lehnten LCNC und WinX ab. Unter diesen Umständen konnte eine etwaige Transaktion mit LCNC oder WinX nicht im November 2014 abgeschlossen werden, wobei LCNC und WinX die Verantwortung für die Verzögerung trugen.

- WinX und LCNC hatten am 25. November 2014 trotz mehrfacher Erinnerung keine vom Insolvenzverwalter als zuverlässig angesehenen finanziellen Garantien beigebracht. Die von WinX vorgelegten Unterlagen bestätigten zwar die allgemeine Zuverlässigkeit von WinX als Geschäftspartner, belegten jedoch nicht, dass WinX in der Lage war, den gebotenen Preis zu zahlen. LCNC hatte nur einen Kontoauszug vom 31. Oktober 2014 vorgelegt. Mit Schreiben vom 19. November 2014 wies der Insolvenzverwalter LCNC auf die Unvollständigkeit der übermittelten Unterlagen hin. Unter anderem fehlte ein Nachweis für Finanzmittel, die mindestens den gebotenen Kaufpreis abdeckten. TRIWO dagegen legte die erforderlichen Garantien vor und sagte zu, den vereinbarten Kaufpreis vor Unterzeichnung des Kaufvertrags auf ein Treuhandkonto zu überweisen.

(26) Ende November 2014 war nur die Transaktion mit TRIWO abschlussreif. Die Transaktionen mit LCNC und WinX waren nicht abschließend verhandelt, die Frage des Umgangs mit ihren beihilferechtlichen Bedenken war ungeklärt, und es lagen keine vom Insolvenzverwalter als zuverlässig angesehenen finanziellen Garantien vor. Die von LCNC und WinX angebotenen Transaktionen waren daher nicht abschlussreif. Angesichts des konsequent mitgeteilten Zeitrahmens, der wirtschaftlichen Gründe (Kosten) und der rechtlichen Gründe (Pflicht des Insolvenzverwalters zur Erhaltung der Insolvenzmasse) für die Unannehmbarkeit von Verzögerungen sowie des Risikos eines Rückzugs von TRIWO ohne die Sicherheit eines Abschlusses mit LCNC oder WinX sieht die Kommission keinen Grund, die Entscheidung des Insolvenzverwalters und des Gläubigerausschusses, das Angebot von TRIWO als das wirtschaftlich günstigste anzunehmen, in Frage zu stellen.

(27) Da der mit TRIWO ausgehandelte Preis demnach der Marktpreis war, gewährt die Veräußerung der Vermögenswerte von FZG an TRIWO diesem keinen ansonsten nicht auf dem Markt verfügbaren Vorteil und stellt daher keine staatliche Beihilfe dar.

3.2. Wirtschaftliche Kontinuität

(28) Nach dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache Italien und SIM 2/Kommission¹⁰, auf die die Kommission ihre Entscheidungen in den Beihilfesachen Olympic Airlines und Alitalia sowie ihren Beschluss in der Beihilfesache Sernam¹¹ gestützt hat, ist die wirtschaftliche Kontinuität zwischen dem alten und dem neuen Unternehmen anhand einer Reihe von Indikatoren zu prüfen. Diese Indikatoren wurden vom Gericht in seinem Urteil vom 28. März 2012, Ryanair/Kommission¹², anerkannt, mit dem die Alitalia-Entscheidung

⁹ Entscheidung der Kommission vom 18. September 1996 (ABl. C 96 vom 11.4.1997, S. 30, 36); Entscheidung der Kommission vom 25. März 1992 (ABl. C 171 vom 26.6.1992, S. 54, 63 f.).

bestätigt wurde. Bei diesen Indikatoren handelt es sich nicht um verbindliche Voraussetzungen, die jeweils kumulativ erfüllt sein müssen.¹³ Bei der Prüfung der wirtschaftlichen Kontinuität zwischen zwei Unternehmen können die folgenden Faktoren berücksichtigt werden:

- Umfang der veräußerten Vermögenswerte (Aktiva und Passiva, Fortbestand der Belegschaft, Bündel von Vermögenswerten),
- Kaufpreis,
- Identität des/der Erwerber(s),
- Zeitpunkt der Veräußerung (nach dem Beginn der vorläufigen Würdigung, nach der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens oder nach dem abschließenden Beschluss) und
- wirtschaftliche Logik der Transaktion.

Umfang der veräußerten Vermögenswerte

- (29) Die Kommission weist zunächst darauf hin, dass eine vollständige Übernahme der Vermögenswerte des Veräußerers grundsätzlich auf eine wirtschaftliche Kontinuität zwischen Veräußerer und Erwerber hindeuten könnte. Dies ist jedoch möglicherweise nicht der Fall, wenn die Gesamtbewertung zeigt, dass der Umfang der Veräußerung dem Markt überlassen wird, zum Beispiel, wenn er das Ergebnis eines offenen, transparenten, diskriminierungsfreien und bedingungsfreien Ausschreibungsverfahrens ist. In diesem Zusammenhang sollten die Bieter frei entscheiden können, ob sie ein Angebot für einzelne Vermögenswerte, für eine Gruppe von Vermögenswerten oder für alle Vermögenswerte abgeben wollen, sie sollten nicht verpflichtet sein, in vom Veräußerer geschlossene Verträge einzutreten, und sie sollten frei entscheiden können, ob sie einige, alle oder keine Mitarbeiter des Veräußerers übernehmen wollen.
- (30) Die Kommission stellt fest, dass laut der veröffentlichten Bekanntmachung der Ausschreibung für die Veräußerung der Vermögenswerte von FZG die Bieter die Möglichkeit hatten, die Vermögenswerte als Ganzes, in von ihnen selbst zu bestimmenden Gruppen oder einzeln zu erwerben. Ihnen wurden keine Bedingungen hinsichtlich der künftigen Nutzung der Vermögenswerte auferlegt.

¹⁰ Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2003, Italienische Republik und SIM 2 Multimedia SpA/Kommission der Europäischen Gemeinschaften, verbundene Rechtssachen C-328/99 und C-399/00.

¹¹ Entscheidung der Kommission vom 17. September 2008, Staatliche Beihilfen N 321/2008, N 322/2008 und N 323/2008 – Griechenland – Verkauf bestimmter Vermögenswerte von Olympic Airlines/Olympic Airways Services; Entscheidung der Kommission vom 12. November 2008, Staatliche Beihilfe N 510/2008 – Italien – Verkauf von Vermögenswerten von Alitalia; Beschluss der Kommission vom 4. April 2012, Staatliche Beihilfe SA.34547 – Frankreich – Erwerb der Vermögenswerte der Sernam-Gruppe im gerichtlichen Sanierungsverfahren.

¹² Urteil des Gerichts vom 28. März 2012, Ryanair Ltd/Kommission, T-123/09.

¹³ Ryanair Ltd/Kommission, T-123/09, Randnr. 156.

In den Ausschreibungsspezifikationen wurden die Bieter nicht verpflichtet, Mitarbeiter von FZG zu übernehmen, sondern die Entscheidung darüber dem einzelnen Bieter überlassen. Der Insolvenzverwalter forderte die Bieter in den Phasen 2 und 3 des Verfahrens lediglich auf, gegebenenfalls ihre Pläne für die Übernahme von Mitarbeitern mitzuteilen.

- (31) TRIWO erwarb sämtliche Vermögenswerte des insolventen Unternehmens FZG, übernahm jedoch keine Mitarbeiter von FZG.

Kaufpreis

- (32) Um wirtschaftliche Kontinuität zu vermeiden, müssen die Vermögenswerte zum Marktpreis, zum Beispiel im Wege eines offenen, transparenten, diskriminierungsfreien und bedingungsfreien Ausschreibungsverfahrens, veräußert werden. Da die Kommission die Marktkonformität der Veräußerung der Vermögenswerte bereits oben (siehe die Erwägungsgründe (18) bis (27)) geprüft hat, genügt es hier, erneut festzustellen, dass die Vermögenswerte in der Tat zum Marktpreis veräußert wurden.

Identität des Erwerbers

- (33) Bei der Prüfung sollten die Eigentumsverhältnisse und die Identität von Veräußerer und Erwerber berücksichtigt werden, da ein gemeinsamer Eigentümer auf eine wirtschaftliche Kontinuität hindeuten könnte. Der Kommission liegen keine Hinweise auf Unternehmensverbindungen oder direkte oder indirekte persönlichen Verbindungen zwischen FZG und TRIWO vor. FZG steht in öffentlichem Eigentum, TRIWO hingegen ist ein privates Unternehmen.

Zeitpunkt der Veräußerung

- (34) Anhand dieses Kriteriums soll geprüft werden, ob die Zeitplanung für das Ausschreibungsverfahren und die Veräußerung auf einen Versuch hindeuten könnte, die wirksame Umsetzung eines abschließenden Negativbeschlusses der Kommission, in dem die Rückforderung unzulässiger staatlicher Beihilfen angeordnet wird, zu umgehen. Die Kommission stellt fest, dass sowohl das Insolvenzverfahren (Juli 2014) als auch das zur Veräußerung der Vermögenswerte führende Verfahren (August 2014) vor dem Erlass des abschließenden Negativbeschlusses eingeleitet wurden und Folge der Eröffnung eines Insolvenzverfahrens nach nationalem Recht waren.

Wirtschaftliche Logik der Transaktion

- (35) Mit diesem Kriterium soll geprüft werden, ob der Erwerber der Vermögenswerte diese in gleicher Weise wie der frühere Eigentümer oder für andere Tätigkeiten oder eine andere Strategie nutzen will. Nach Angaben Deutschlands will TRIWO einen für Handels- und Industriebetriebe attraktiven Gewerbepark errichten und ein Test- und Veranstaltungszentrum für die Automobilindustrie bauen. Soweit TRIWO (in begrenztem Umfang) weiter Luftverkehrsdienste anbieten will, werden diese ausschließlich Geschäfts- und Privatflüge umfassen, aber keinen gewerblichen Passagier- oder Frachtverkehr.
- (36) Die Kommission stellt fest, dass sich das Geschäftskonzept von TRIWO deutlich von den bisher von FZG ausgeübten Tätigkeiten unterscheidet. Nur über den

begrenzten Flugbetrieb besteht eine gewisse Verbindung zum Geschäftskonzept von FZG.

Schlussfolgerung

- (37) Die Kommission kommt – nach umfassender Prüfung der genannten Kriterien und unter Berücksichtigung insbesondere der Tatsache, dass die Vermögenswerte im Anschluss an ein offenes, transparentes, diskriminierungsfreies und bedingungsfreies Ausschreibungsverfahren zum Marktpreis an einen Erwerber veräußert wurden, der keinerlei Verbindung zu FZG oder seinen Eigentümern aufweist – zu dem Schluss, dass zwischen FZG und TRIWO keine wirtschaftliche Kontinuität besteht. Daher kann festgestellt werden, dass die unzulässige staatliche Beihilfe, die Gegenstand des abschließenden Negativbeschlusses war, TRIWO nicht zugutegekommen ist, so dass die Rückforderung dieser Beihilfe nicht auf TRIWO ausgedehnt werden kann.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

- (38) Die Kommission stellt daher fest,
- dass die Vermögenswerte von FZG zum Marktpreis an TRIWO veräußert wurden, dass mit der Veräußerung daher kein Vorteil gewährt wurde und dass die Veräußerung folglich keine staatliche Beihilfe darstellt;
 - dass zwischen FZG und TRIWO keine wirtschaftliche Kontinuität besteht und dass die Rückforderung der FZG gewährten unzulässigen staatlichen Beihilfe nicht auf TRIWO ausgedehnt werden kann.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht offengelegt werden sollen, werden Sie gebeten, bei der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Schreibens einen mit Gründen versehenen Antrag auf vertrauliche Behandlung zu stellen. Andernfalls geht die Kommission davon aus, dass Sie mit der Offenlegung der Angaben und mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts dieses Schreibens in der verbindlichen Sprachfassung auf folgender Website einverstanden sind:
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Bitte richten Sie Ihren Antrag auf elektronischem Weg an:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Mit vorzüglicher Hochachtung,

Für die Kommission

Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission

BEGLAUBIGTE AUSFERTIGUNG
Für die Generalsekretärin

Jordi AYET PUIGARNAU
Direktor der Kanzlei
EUROPÄISCHE KOMMISSION