

**Datum:** 17. Januar 2012

## "Der Nachtflug ist unser zentraler Vorteil"

**Der Flughafen Hahn ist trotz des jährlichen Verlustes, den er macht, rentabel. Das sagt Hahn-Geschäftsführer Wolfgang Pollety im TV-Interview. Er warnt davor, an der Nachtfluggenehmigung zu rütteln.**

Hahn/Trier. Gute Zukunftsperspektiven für den Hunsrück-Flughafen Hahn sieht Hahn-Geschäftsführer Wolfgang Pollety. Im Interview mit dem TV erläutert er das aktuelle Geschäftsergebnis. Mit Wolfgang Pollety sprach unser Redakteur Bernd Wientjes.

*Herr Pollety, was hat Sie im vergangenen Jahr mehr beschäftigt: die Einführung der Ticketsteuer oder die neue rot-grüne Landesregierung?*

**Pollety:** Ganz klar die Ticketsteuer. Die hat uns schon sehr stark betroffen.

*Warum?*

**Pollety:** Wir haben 100 Prozent Billigfluganteil. Bis Anfang vergangenen Jahres hatten wir noch einen hohen Anteil an innerdeutschen Flügen nach Berlin, und wir liegen grenznah - die Passagiere können also auf ausländische Flughäfen ausweichen. Daher war klar, dass wir 2011 stark zu strampeln haben würden - und dennoch die Milch nicht zu Butter machen können.

*Sind denn Ihre schlimmsten Befürchtungen eingetroffen - oder wurden sie sogar übertroffen?*

**Pollety:** Die Einbrüche bei den Passagierzahlen sind im Rahmen dessen, was wir einkalkuliert hatten. Wir hatten mit 2,8 Millionen Passagieren gerechnet und liegen jetzt knapp darüber. Damit ist unser pessimistisches Szenario voll eingetreten.

*Sonderbar ist aber, dass Ihr Hauptkunde Ryanair im vorigen Jahr mit Verweis auf die Ticketsteuer Strecken gestrichen hat und für diesen Sommer jede Menge neue ankündigt. Mit insgesamt 62 Zielen werden so viele vom Hahn angefliegen wie noch nie. Da scheint die Ticketsteuer ja nicht so gravierende Auswirkungen zu haben, oder?*

**Pollety:** Doch, die Luftverkehrsabgabe ist und bleibt sehr schlimm. Sie ist aber zum Jahresanfang erst mal um fünf Prozent gesenkt worden, und im Sommer soll sie grundsätzlich überprüft werden. Dann ist sicherlich damit zu rechnen, mindestens aber zu hoffen, dass sie weiter gesenkt wird.

*Mit anderen Worten: In diesem Jahr wird es wieder mehr Passagiere auf dem Hahn geben?*

**Pollety:** Davon gehen wir aus. Allerdings wird der Zuwachs nicht so stark sein, wie die Zahl der neuen Strecken vermuten lässt. Denn viele neue Ziele werden nur wenige Male die Woche angefliegen.

*Kommen wir noch mal auf die rot-grüne Landesregierung zurück. Zumindest die Grünen sind ja gegen den Hahn. Ein klares Bekenntnis zum Hunsrückflughafen gibt es jedenfalls nicht, oder?*

**Pollety:** Aus unserer Sicht steht die Landesregierung auch weiterhin geschlossen zum Hahn. Das hat ja der frühere Wirtschaftsminister und jetzige Fraktionschef der SPD im Landtag, Hendrik Hering, noch einmal ganz deutlich gemacht.

*Aber die Grünen wollen doch an der Nachtfluggenehmigung für den Hahn rütteln?*

**Pollety:** Die SPD hat deutlich gemacht, dass die Nachtfluggenehmigung nicht geändert werden soll. Der Nachtflug ist für uns der zentrale Wettbewerbsvorteil, nicht nur für die Frachtflüge, auch für den Passagierverkehr, der bei uns aktuell ab fünf Uhr morgens bis Mitternacht stattfindet. Damit können wir unseren Kunden eine größtmögliche Flexibilität anbieten. Wir brauchen dringend den Nachtflug.

*Das sehen aber die Bürger rund um den Hahn anders?*

**Pollety:** Wir sprechen ja nicht von derart hohen Zahlen von Nachtflügen wie in Köln oder Leipzig. Die Zahl der Nachtflüge bewegt sich bei uns weiterhin auf einem bescheidenen Niveau. Darüber hinaus steigt die Anzahl neuer, leiser Maschinen stetig an.

*Das Land steht hinter dem Hahn, sagen Sie. Trotzdem soll der Flughafen verkauft werden. Passt das?*

**Pollety:** Ja. Wir sind einer der wenigen Flughäfen, die tendenziell wirtschaftlich auf eigenen Füßen stehen könnten, weil wir eine relativ günstige Infrastruktur haben. Allerdings wird die im Augenblick ausschließlich von der Flughafengesellschaft bezahlt. Das ist bei anderen Flughäfen so nicht der Fall. Außerdem muss man ja auch sagen, dass das Land nicht den kompletten Flughafen verkaufen will, sondern sich derzeit Gedanken macht, was genau vom Hahn verkauft und privatisiert werden soll.

*Sie glauben also, dass der Hahn Rendite abwerfen kann?*

**Pollety:** Kurzfristig sicherlich nicht. Mittelfristig kann der Flughafen aber eine schwarze Null, langfristig sicher auch Gewinn schreiben.

*Das wird seit Jahren von der Hahn-Geschäftsführung versprochen. Warum ist es dann so schwierig, mit dem Flughafen Gewinn zu machen?*

**Pollety:** Das liegt wie gesagt hauptsächlich daran, dass wir, die Betreiber, als einziger internationaler Flughafen in Deutschland die gesamte Infrastruktur ausschließlich selbst entwickelt haben. Dadurch haben wir eine große Belastung mit

Abschreibungen und Zinsen. Das operative Ergebnis, also ohne Abschreibungen und Zinsen, ist seit Jahren bei uns positiv. Im vergangenen Jahr mit vier Millionen, davor mit fünf Millionen Euro. Das heißt: Der Betrieb des Flughafens wirft Gewinne ab. Die Verluste entstehen durch die Belastungen durch die Infrastruktur, die an anderen Flughäfen von der öffentlichen Hand getragen werden.

*Der Hahn ist also ein lohnendes Objekt für Investoren?*

**Pollety:** Es gibt viele Interessenten, die sich beim Land oder bei uns gemeldet haben. Allerdings haben diese potenziellen Investoren stark unterschiedliche Vorstellungen davon, was am Hahn privatisiert werden soll. Wichtig für uns ist, dass wir ausreichend finanzielle Mittel bekommen, um Ausbau finanzieren und Chancen wahrnehmen zu können. Ob das Geld vom Eigentümer oder dem Land kommt, das ist zunächst einmal nicht entscheidend.

*Die Hahn-Manager wollen zusammen mit Investoren Anteile des Flughafens übernehmen. Trauen Sie dem Eigentümer, also dem Land, nicht zu, Käufer zu finden?*

**Pollety:** Das Angebot für ein Management-Buy-out kam vor der offiziellen Bekanntgabe des Landes, ein internationales Interessenbekundungsverfahren durchzuführen. Selbstverständlich trauen wir dem Land zu, Interesse zu wecken. Hier ist ein Management-Buy-out eine weitere Blume eines bunten Straußes an Möglichkeiten.

*Der ehemalige Aufsichtsratsvorsitzende des Hahn hat nun wieder den Einstieg der Frankfurter Flughafengesellschaft Fraport ins Spiel gebracht. Diese ist ja 2009 aus dem Hahn ausgestiegen. Wäre das wünschenswert?*

**Pollety:** Das ist sicherlich denkbar, wir liegen ja heute nicht weiter von Frankfurt weg als damals, als die Fraport Eigentümer war. Aber es gibt mit Sicherheit auch andere Modelle, die den Hahn zukunftssicher machen.

*Wie hoch ist das Minus, das Sie im vergangenen Jahr geschrieben haben?*

**Pollety:** Genaue Zahlen kann ich noch nicht nennen. Nur so viel: Es ist etwas höher als 2010, da hatten wir ein Minus von 10,8 Millionen Euro. Alles andere wäre auch verwunderlich, denn die Passagierzahlen im vergangenen Jahr sind um 17 Prozent zurückgegangen. Wir werden in diesem Jahr aus der Talsohle herauskommen.

*Es war einmal geplant, dass jede Menge Geld in den Ausbau des Abflugbereichs fließen soll. Diese Investition ist also zunächst hinfällig?*

**Pollety:** Investitionen sind immer dann notwendig, wenn man an Kapazitätsgrenzen kommt. Unsere zentrale Infrastruktur, die Start- und Landebahn, ist bei weitem nicht an der Kapazitätsgrenze. Auch unser Passagierterminal ist davon noch weit entfernt, weil es bereits jetzt für vier eher sogar für fünf Millionen Passagiere ausreichend ist. Wo wir aber mit großen Schritten an unsere Kapazitätsgrenze kommen werden, ist der Bereich der Frachtabfertigung.

*Heißt das, man wird sich auf dem Hahn in Zukunft stärker auf die Fracht als auf die Passagiere konzentrieren?*

**Pollety:** Wir sind froh, dass wir zwei gleich starke Standbeine haben. Es ist gut, dass wir mit der Fracht die Schwächen im Passagierbereich ausgleichen können. Richtig ist aber, dass die Wachstumschancen bei der Fracht derzeit besser sind als bei den Passagierflügen.

*Wie erklärt sich, dass 2011 auf keinem deutschen Flughafen das Frachtaufkommen derart gestiegen ist wie auf dem Hahn?*

**Pollety:** Um es kurz zu sagen: Asienimporte kann man in jeden Flughafen fliegen, dessen Landebahn lang genug ist. Dass das Flugzeug aber punktgenau und zuverlässig nach wenigen Stunden wieder voll beladen in die engen Zeitfenster der internationalen Drehkreuze fliegen kann - das ist die Kunst.

*Also rosige Zeiten für den Hahn?*

**Pollety:** Wenn wir die Wachstumschancen, für die allerdings auch Investitionen notwendig sind, wahrnehmen können, haben wir eine gute Zukunft vor uns. Aber wie es nun mal im Flugverkehr ist, das hängt auch von externen Faktoren ab, Stichwort: Aschewolke. In vier, fünf Jahren können wir mit dem Hahn in der Gewinnzone sein. wie

#### Extra

**Wolfgang Pollety** (43, Foto: Frankfurt Hahn Airport) ist seit September 2009 kaufmännischer Geschäftsführer der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH. Davor war er bei der Deutschen Bahn Kaufmännischer Leiter im Nahverkehr. Pollety ist verheiratet und hat zwei Kinder. wie

#### Extra

Beschäftigte: 398 bei der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Arbeitsplätze: Insgesamt 3126 am Standort Zahl der Manager: 10  
Gesamtergebnis 2010: minus 10,9 Millionen Euro Passagiere: 2 894 363; gegenüber 2010 minus 17 Prozent Luftfracht: 286 416 Tonnen (plus 25 Prozent) Airlines: 3 Linienfluggesellschaften, diverse Charter-Airlines Cargo: Circa 20 bis 25 Frachtfluggesellschaften Größte Kunden: Air Cargo Germany, Aeroflot Russain Airlines