

## Skylink: Ein schwarzes Loch im Tor zum Himmel

22.05.2009 | 18:37 | GEORG RENNER (Die Presse)

**Der neue Flughafenterminal „Skylink“ wird erst 2012 in Betrieb gehen. Geplant war die Eröffnung für Herbst 2008 – und nur die Hälfte der Kosten.**

Ein fertiger Terminal sieht anders aus: Von außen mag der mit schwarzem Glas verkleidete „Skylink“ am Flughafen Schwechat schon recht komplett wirken, aber innen ist er noch – Baustelle. Den Vorstellungen der Innenarchitekten zufolge soll die Eingangshalle zum Terminal, von wo die Fluggäste schon beim Warten an einem der 96 neuen Check-In-Schalter den direkten Ausblick auf das Flugfeld haben werden, einmal ein lichtdurchflutetes, helles Gebäude sein.

Davon ist derzeit allerdings noch nichts zu sehen: Wer über die Rampe vom unterirdischen Flughafenbahnhof den Skylink betritt (was Journalisten bisher verwehrt wurde), findet sich am Fuß einer düsteren, nur wenige Meter breiten Schlucht wieder, die sich über vier Stockwerke 20 Meter nach oben erstreckt und sich nach vorne sichelförmig über eine Länge von 270 Metern krümmt. Der Boden ist von Gerüstteilen und Baumaterial bedeckt, von der Decke hängen Kabel in leuchtenden Warnfarben, es riecht nach Schweißarbeiten und Trennscheiben. Von irgendwo dröhnt das dumpfe Wummern eines Schlagbohrers, spärliches Scheinwerferlicht erhellt blanke Betonwände. Dass der Skylink, mit 150.000 Quadratmetern Gesamtfläche so groß wie der Wiener Türkenschanzpark, noch immer im Rohbau ist, war nicht geplant: Ursprünglich hätte der 2004 vorgestellte Terminal schon im Herbst 2008 in Betrieb gehen sollen.

Daraus wurde nichts – der Zeitplan ist aber nicht das Einzige, was an dem Bauprojekt schiefgelaufen ist. 400 Millionen Euro hat die Flughafen Wien AG anfangs veranschlagt – einer neuen Evaluierung zufolge wird der Terminal bei seiner voraussichtlichen Fertigstellung 2011 mehr als das Doppelte gekostet haben: Bis zu 894 Millionen Euro hat der Vorstand jetzt einkalkuliert, nachdem die Pläne aufgrund geänderter Vorgaben mehrmals überarbeitet werden mussten. Ein „Worst-Case-Szenario“, wie man betont: Man überarbeite die Pläne derzeit auf Einsparungspotenzial.

### Politik im ATX-Betrieb

Durch die großen Glaswände von Ernest Gabmanns Büro im zehnten Stock des Flughafenverwaltungsgebäudes beleuchtet die Sonne den Schreibtisch des Finanzvorstandes. Gabmanns Aufgabe ist es, Licht in die Vorgänge, die zur Verzögerung und Verteuerung des Skylink geführt haben, zu bringen: Vor zweieinhalb Monaten hat Niederösterreichs Landeshauptmann Erwin Pröll (ÖVP) seinen damaligen Wirtschaftslandesrat und Stellvertreter über Nacht zum Finanzvorstand der Flughafen Wien AG gemacht. Sein Vorgänger Christian Domany zog sich „aus privaten Gründen“ zurück – zu diesem Zeitpunkt war schon bekannt, dass Skylink wesentlich teurer werden würde als vorgesehen.

Dass der 60-jährige Gabmann, dessen Erfahrung in der Privatwirtschaft auf acht Jahren im familieneigenen Handelsunternehmen basiert, nur als „Zudecker“ aus politischen Gründen in den Vorstand eines börsennotierten Unternehmens gehievt wurde, hört er selbst gar nicht gerne. Er habe sich freiwillig einem Hearing vor dem Aufsichtsrat gestellt, obwohl er nach 17 Jahren als Wirtschaftslandesrat des größten Bundeslandes doch über ausreichend Erfahrung für den Posten verfüge. Dass der Aufsichtsrat ebenfalls politisch dominiert ist – Vorsitzender ist Johannes Coreth, langjähriger Generaldirektorstellvertreter der landeseigenen NÖ Versicherung – sagt er nicht dazu.

Niederösterreich und Wien haben beim Flughafen viel zu sagen – nicht nur, weil er viele Arbeitsplätze bringt. Sie halten jeweils 20 Prozent. Zehn Prozent gehören der Mitarbeiterstiftung, die Hälfte der Aktien ist im Streubesitz. Es leiden also vor allem private Investoren unter der Skylink-Kostenexplosion. Förderungen

seien keine in das Projekt geflossen, heißt es übereinstimmend im Infrastrukturministerium und den Ländern Niederösterreich und Wien. Gleich nach seinem Antritt hat Gabmann drastische Maßnahmen gesetzt und so eher den Ruf als „Aufdecker“ gefestigt: Ein von ihm in Auftrag gegebenes externes Gutachten kam zu der aktuellen Kostenschätzung, die bisherige Projektleitung wurde durch Norbert Steiner ersetzt, der unter anderem den Bau des St. Pöltner Regierungsviertels koordiniert hat. Zuletzt verfügte Gabmann eine Bauunterbrechung für jene Teile des Skylink-Projekts, bei denen die Planungen bisher noch nicht optimal abgestimmt seien.

Wie es zu der Kostenexplosion kommen konnte, kann Gabmann – noch – nicht abschließend beantworten: Externe Gutachter arbeiten momentan daran, die Gründe auszumachen. „Wir müssen jetzt einen kühlen Kopf bewahren und in Ruhe darüber nachdenken, wie wir das Projekt fortsetzen“, sagt Gabmann: Bis Sommer soll eine neue Planungsgruppe eingesetzt sein, die die noch ausstehenden Arbeiten durchleuchtet, um den Bau nach und nach – bisher sind Kosten von rund 310 Millionen Euro angefallen – wieder aufzunehmen.

Die Baustelle hat Gabmann von seinem Büro aus immer im Blick: Das sichelförmige Terminalgebäude ebenso wie den 450 Meter langen Pier, der sich durch seine schwarze Glasfassade düster von dem hellgrauen Asphalt des Flugfeldes abhebt. 17 Anlegestationen für Flugzeuge haben an den beiden Seiten des Piers Platz, durch 51 Gates sollen Jahr für Jahr Millionen Passagiere geschleust werden, wenn der Terminal fertig wird. Das (vorläufig) endgültige Datum für die Inbetriebnahme des Skylink setzt Gabmann mit Februar 2012 an – „es gibt derzeit überhaupt keine Eile“.

### **Langfristig mehr Passagiere?**

Das stimmt, denn die Wirtschaftskrise lässt die Passagierzahlen drastisch sinken. Heuer rechnet man mit 18 Millionen Reisenden, nach knapp 20 im Vorjahr.

Die Idee der Erweiterung des Flughafens basiert auf ständig steigenden Passagierzahlen in den letzten Jahren: Aus 11,9 Millionen Reisenden, die 2000 in Schwechat ab- und angereist sind bzw. hier umstiegen, wurden die genannten 19,8 Millionen. Damit arbeitet der Flughafen an der Grenze seiner Kapazität, was nur durch die Auslagerung mehrerer Check-In-Schalter in den temporären Terminal 1a – zusätzlich zu den beiden existierenden – bewältigt werden konnte. Der Rückgang schafft dem Skylink-Projekt, das die Kapazität auf bis zu 33 Millionen Passagiere im Jahr steigern soll, Luft.

„Langfristig gehen wir aber von steigenden Passagierzahlen aus“, sagt Gabmann. Der Skylink sei daher nach wie vor nötig und werde in dem ursprünglich geplanten Umfang fertiggebaut. Sinn macht der Terminal allerdings nur in Verbindung mit einer dritten Start- und Landebahn – ohne sie sei bei einer Passagierzahl von rund 24 Millionen im Jahr Schluss, heißt es. Ob und wann die dritte Piste gebaut wird – derzeit läuft eine Umweltverträglichkeitsprüfung – will der Vorstand erst gegen Ende des Jahres entscheiden. Bisher war man von einer Inbetriebnahme bis 2015 ausgegangen – auch sie könnte sich jetzt verzögern: auf unbestimmte Zeit.