

Kostenexplosion: Milliardengrab Flughafen-Terminal

26.03.2009 | 22:57 | (Die Presse)

Das Projekt Skylink belastet die Kassen des Airports schwer; heuer keine Eröffnung. Im Jänner gab es ein Passagierminus von 12,1 und im Februar ein Minus von 16,5 Prozent.

wien (eid).Die rosigen Zeiten sind vorbei: Galt der Flughafen Wien mit zweistelligen Gewinnmargen bei seinen Großaktionären, den Ländern Niederösterreich und Wien und Kleinanlegern als „Gelddruckmaschine mit angeschlossener Landebahn“, so scheint die Erfolgssträhne jetzt jäh abzubrechen. Das Rekordergebnis 2008, das sich auch in einer steigenden Dividende niederschlägt, dürfte für einige Zeit der letzte Lichtblick gewesen sein.

Denn die Luftfahrtkrise hat auch Wien erwischt: Nach einem Passagierplus von 5,2 Prozent im Vorjahr gab es im Jänner ein Minus von 12,1 und im Februar ein Minus von 16,5 Prozent. Vorerst hält Flughafen-Chef Herbert Kaufmann, dessen Vertrag vom Aufsichtsrat am Mittwoch nach einem heftigen Politpoker um fünf Jahre verlängert wurde, an der ursprünglichen Prognose für 2009 von einem Passagierminus von fünf Prozent fest. Aber nicht lange. „Wir werden im zweiten Quartal neue Zahlen vorlegen.“

Die Sorgen um einen Ergebnismrückgang – eine genaue Vorschau gibt Kaufmann traditionell nicht – dürften aber gering wiegen im Vergleich zu den Problemen mit dem neuen Terminal Skylink. Das 2006 gestartete Projekt läuft sowohl was den Zeitplan als auch die Kosten betrifft völlig aus dem Ruder. Ein paar Fakten: Die ursprünglich mit rund 400 Mio. Euro angesetzten Baukosten – plus 50 Mio. Euro für die Gepäcksortieranlage – wurden nach mehrfachen Um- und Neuplanungen auf 512 Mio. Euro hinauf revidiert. Das war der Stand 2008. Dann kumulierten die Probleme – das Geschäfts- und Gastronomiekonzept wurde umgestoßen, es gab neue Sicherheitsauflagen und Schwierigkeiten mit der Haustechnik. Dazu kamen zusätzliche Behördenauflagen und „Diskrepanzen zwischen den Bauverantwortlichen und der begleitenden Kontrolle“, wie es offiziell heißt. 657 Mio. Euro ist der letzte offiziell genannte Aufwand. Zweimal wurde die Eröffnung des Terminals, der zur Euro 2008 in Betrieb gehen sollte, verschoben. Zuletzt nannte Kaufmann eine schrittweise Inbetriebnahme Ende 2009.

Kassasturz bis Mitte Mai

Von allen diesen Daten wird man sich verabschieden müssen. Der neue Finanzvorstand, Niederösterreichs Ex-Landeshauptmann-Stellvertreter Ernest Gabmann, wich konkreten Journalistenfragen am Donnerstag aus. Er wolle nicht über die Vergangenheit reden, verwies Gabmann auf den laufenden Kassasturz durch das von ihm beauftragte Ziviltechnikbüro Gobiet & Partner. Gerüchte, wonach der Skylink gut eine Milliarde Euro kosten werde und möglicherweise auch Bestechungsgelder geflossen seien, wollte Gabmann nicht kommentieren. Andreas Gobiet auf „Presse“-Anfrage: „Ich kann und darf wegen der Verschwiegenheitspflicht nichts sagen.“ Ergebnisse sollen in der ersten Maihälfte vorliegen.

So viel ist klar: „Ich schließe eine Eröffnung noch heuer aus“, sagte Gabmann. Einen konkreten Termin nannte er nicht. Angesichts des Passagierrückgangs habe man keinen Zeitdruck, es werde auf jeden Fall weitergebaut. Wenn der Terminal irgendwann voll im Betrieb sein wird, kommt er angesichts des Passagierschwundes eigentlich zu spät, ätzen deshalb Kritiker.

„Es wird auf jeden Fall weiter gebaut.“

Ernest Gabmann, Finanzvorstand Flughafen Wien, zum neuen Terminal Skylink.

Feststeht jedenfalls, dass sich der Flughafen angesichts der Kostenexplosion tiefer verschulden wird. Das Gearing (Nettoverschuldung gemessen am Eigenkapital) erhöhte sich per Jahresende 2008 von 40,4 auf 65,3 Prozent. Dass der Flughafen Wien angesichts der auf 6,6 Mio. Euro geschrumpften verfügbaren Mitteln in einen Liquiditätsengpass schlittern könnte, stellte Kaufmann jedoch in Abrede. „Wir haben 265 Mio. Euro nicht ausgenützte Kreditlinien und auch Wertpapierbestände.“ An eine Kapitalerhöhung sei nicht gedacht.

Auch diese Schwierigkeiten wären eine Kleinigkeit angesichts der Probleme, die dem Flughafen drohen, sollte die Übernahme der AUA durch die Lufthansa nicht klappen. Aber an einen „Plan B“, der im Fall einer Pleite der AUA notwendig wäre, will Kaufmann gar nicht denken. „Ich gehe davon aus, dass die EU den Kauf genehmigen wird.“ Die AUA hat in Wien einen Marktanteil von 49,6 Prozent. Zur Forderung der AUA nach niedrigeren Gebühren meinte Kaufmann nur, es müsse für alle Fluglinien dieselben Tarife geben.

© DiePresse.com