

Skylink-Chronologie

November 2002

Intern werden die Kosten für den Skylink mit 360 Mio. Euro plus 40 Mio. für Unvorhergesehenes genannt.

Juni 2004

Der Flughafen Wien kündigt das Projekt Skylink offiziell an. Kostenschätzung in der ersten Stufe; 280 Mio. Euro, inklusive 65 Mio. Euro für Gepäcksortieranlage. Als Fertigstellungstermin wird Mitte 2008 angegeben.



Oktober 2004

Christian Domany (ÖVP) Ex-Generalsekretär WKÖ und bis April 2004

auch im Flughafen-Aufsichtsrat folgt auf Kurt Waniek. Domany (im Bild) ist künftig für das Projekt Skylink zuständig.

Oktober 2005

Die Bauarbeiten für die Terminalerweiterung beginnen. Hochtief macht das Rennen für den Rohbau. Die Eröffnung ist nun für das letzte Quartal 2008 vorgesehen.

Dezember 2005

Projektleiter berichten dem Management, dass das genehmigte Budget von knapp mehr als 400 Mio. Euro eingehalten werden kann.

Jänner 2006

Grundsteinlegung. Als Baukosten werden weiter 400,2 Mio. Euro angegeben, plus 50 Mio. Euro für die Gepäcksortieranlage, als Fertigstellungstermin: Herbst 2008.



April 2006

Laut *Profil* wird der Vorstand (im Bild Herbert Kaufmann) erstmals mit massiven

Verzögerungen konfrontiert, weil das Haustechnik-Planungsbüro Freudensprung Engineering GmbH (FEG) Wochen in Verzug ist.

November 2006

Im Sitzungsprotokoll heißt es: „Einhaltung des genehmigten Budgets aus derzeitiger Sicht nicht mehr möglich.“ Neuer Termin für die Inbetriebnahme: 31. 3. 2009.

Dezember 2006

Der Terminalrohbau ist so gut wie fertig. Mit FEG verkehren Projektverantwortliche mittlerweile per Anwalt.

November 2007

Der Aufsichtsrat billigt eine weitere Skylink-Budgetaufstockung von 425,4 auf nunmehr 512,6 Mio. Euro. Die Öffentlichkeit erfährt auch davon nichts.

Juli 2008

Intern ist nur mehr von einer „Teilbetriebnahme“ im Juni 2009 die Rede. Dem Vorstand werden laut *Profil* drei Szenarien präsentiert: Im günstigsten Fall sei mit Kosten von 571 Mio. Euro zu rechnen, im wahrscheinlichsten mit 612 Mio. Euro, im schlimmsten gar mit 655 Mio. Euro.

August 2008

Der Flughafen räumt erstmals ein, dass der Skylink nicht wie geplant im Juni 2009 eröffnet werden könne, sondern erst schrittweise ab Okt., und nicht 512 Mio., sondern 657 Mio. Euro kosten werde. Als Grund werden „vermehrte Behördenauflagen, Optimierung des Konzepts sowie Änderung der Projektorganisation“ angegeben sowie höhere Rohstoffpreise.

Jänner 2009

Der Kostenrahmen von 657 Mio. Euro wird dem Management bestätigt. Von einer Teilbetrieb-

nahme im Jahr 2009 ist keine Rede mehr. Man spricht nun von „überwiegender Fertigstellung“.



18. Februar 2009

Erwin Pröll (ÖVP) gibt den Wechsel seines Stellvertreters und Landesrat

Ernest Gabmann (im Bild) in den Flughafenvorstand bekannt. Er ersetzt per 1. März Domany.

2. März 2009

Gabmann beauftragt das Ziviltechnikerbüro Gobiet & Partner mit einer neuen Kosten-evaluierung des Skylink.

13. März 2009

Norbert Steiner wird zum neuen Skylink-Projektleiter ernannt – er ist bereits der dritte.

25. März 2009

Der Aufsichtsrat verlängert die Verträge von Herbert Kaufmann, Gerhard Schmid und Ernest Gabmann bis zum 30. 09. 2014.

26. März 2009

Neo-Vorstand Gabmann sagt, dass der Skylink nicht mehr 2009 in Betrieb genommen werden kann.

Kostenexplosion auf fast eine Mrd. Euro wird weiter bestritten.

22. April 2009

„Das Management räumt erstmals eine Unterschätzung“ der Kosten ein. Der Skylink werde nicht 657, sondern bis zu 830 Mio. kosten – plus 64 Mio. Euro für „nicht abwägbare Risiken“. Gabmann ordnet eine teilweise Bauunterbrechung an. Als neuer Termin für die Fertigstellung wird mittlerweile Dezember 2011 angegeben, Eröffnung Anfang 2012.

30. Juni 2009

Der Flughafen verhängt einen Baustopp bei Skylink.



9. Juli 2009

Rechnungshof Chef Josef Moser (im Bild) sieht eine Beherrschung durch Wien und Niederösterreich und will prüfen.



20. August 2009

Die Hauptversammlung beschließt eine aktienrechtliche Sonderprüfung. Christoph Herbst wird Aufsichtsratschef.

Farbenlehre am Flughafen Wien

Niederösterreich gegen Wien oder Schwarz gegen Rot, das ist die Devise am Wiener Flughafen. Sieger ist, wer bis zuletzt die besseren Nerven hat. Leicht hat es Bürgermeister Michael Häupl nicht, er hat 2010 Wahlen.

Claudia Ruff

Wien – Eines hat das Land Niederösterreich zweifelsohne erreicht: Das Desaster beim Neubau des Terminals Skylink beschäftigt seit Wochen die Öffentlichkeit – und es wird wahrscheinlich weitere personelle Konsequenzen geben.

Die Niederösterreicher, also die ÖVP, wollen sich nicht mehr damit abfinden, dass das „rote Wien“ im Vorstand und im Aufsichtsrat des in Schwechat gelegenen Airports die Mehrheit hat, obwohl beide Länder gleich viele Anteile (je 20 Prozent) halten.

Möglich wurde diese Konstellation indirekt durch den Ausstieg der ÖIAG 2001. Bis dahin hielten ÖIAG, Wien und Niederösterreich je 17,38 Prozent der Flughafen-Ak-

tionen, zusammen also eine satte Mehrheit von 52,14 Prozent. Als die ÖIAG ihren Anteil verkaufte, erwarb der Flughafen zunächst selbst zehn Prozent der Aktien, um sie anschließend in die eigens dafür gegründete Mitarbeiter-Stiftung zu geben. Die restlichen Anteile kauften zum Teil die beiden Länder zu und der Rest wurde über die Börse verkauft.

Diese Mitarbeiter-Stiftung durfte fortan einen Aufsichtsrat entsenden. Da am Flughafen sowohl bei den Arbeitern als auch bei den Angestellten die „Roten“ (FSG) eine satte Mehrheit in der Belegschaft haben, war klar, welche Couleur ihr Aufsichtsrat hat: Die Wahl fiel auf Alfred Reiter, Roter, Ex-Investkreditchef. Seit damals haben die roten Kapitalvertreter eine Stimme

mehr im Aufsichtsrat. Interessantes Detail: Die Aktien der Mitarbeiter-Stiftung sind nicht mit jenen von Wien und Niederösterreich syndiziert.

Wien und Niederösterreich können laut Satzung je einen Vorstand nominieren. Gerhard Schmid sitzt für Wien, Ernst Gabmann für Niederösterreich. Den dritten (Sprecher Herbert Kaufmann) nominiert der Aufsichtsrat. Also war das seit zehn Jahren immer ein Roter, nämlich Herbert Kaufmann.

Die Hoffnungen, der Niederösterreicher Christian Domany könnte in der Belegschaft mehr „Schwarze“ unterbringen, scheiterte kläglich. Genauso hoffnungslos überfordert war Domany mit dem Terminal-Projekt Skylink. Die Niederösterreicher erkannten offenbar rechtzeitig, dass da einiges faul ist, und schickten Ernst Gabmann ins Rennen – auch mit dem Ziel, darauf hinzuweisen, dass es zwar einen Hauptverantwortlichen gab, aber im Grunde der Gesamtvorstand für das Projekt Sky-

link zuständig ist. Die Idee war (und ist), wieder einen zweier Vorstand (entsandt von Wien und Niederösterreich) am Flughafen zu installieren. Gabmann als Chef und Schmid. Kaufmann sollte als Mitverantwortlicher für den Skylink die Konsequenzen ziehen.

Bisher ist diese Strategie der Niederösterreicher nicht aufgegangen. Aber es sind ja noch einige Gutachten und eine Sonderprüfung ausständig. Und Wiens Bürgermeister Michael Häupl weiß: Wenn nichts geschieht, wird die Opposition im kommenden Wiener Wahlkampf den Skylink in der Endlosschleife spielen.

Dass der Intimus von Landeshauptmann Erwin Pröll, Christoph Herbst, jetzt den Ex-Vorstand der NÖ-Versicherung, Johannes Co-reth, an der Spitze des Aufsichtsrates ablöst, ist eine logische Konsequenz der Strategie, endlich am Flughafen mehr Einfluss zu bekommen. Herbst wird mit ziemlicher Sicherheit dem Vorstand das Leben schwerer machen.