

„Ein neues Terminal ist extremst wichtig“

Bettina Ganghofer wurde im vergangenen Jahr erneut zur Geschäftsführerin des **Salzburger Flughafens** bestellt. Zuletzt erwies sich die 58-Jährige vor allem als Krisenmanagerin. Und viele Baustellen bleiben: Im Interview erzählt sie, warum der Airport derzeit die österreichische Regierung verklagt und warum sie trotz Krisen an den Plänen für ein neues Terminal festhält.



Teile des Terminals am Salzburger Flughafen stammen aus den 1960er Jahren – wie hier die Abfertigungshalle, die 1966 eröffnet wurde. Seitdem wurde immer wieder aus- und umgebaut. Zeitgemäß ist der Status Quo aber nicht, weshalb nun ein Neubau her soll. – F.: Archiv Flughafen Salzburg

Frau Ganghofer, es scheint, zu Ostern war am Salzburger Flughafen wieder viel los. Ist die Reise lust zurück?

Bettina Ganghofer: Ja, die Reiselust war ja nie weg, sie durfte nur nicht ausgeübt werden.

Wie haben Sie denn als Flughafen die vergangenen beiden Jahre erlebt?

Ganghofer: Den ersten Lockdown, den haben wir alle gut verkraftet. Das war zwar ein Schockmoment und Krisenmanagement pur. Aber einen Vorteil hatten wir 2020: Wir sind aus der Hauptsaison, nach der Wintersaison, in den Lockdown gegangen – wir haben zwar negative Ergebnisse geschrieben, aber wir hatten zwischen Januar und März über 500 000 Passagiere. Im Rest des Jahres waren's dann nur noch 100 000 – 2019 waren es noch rund 1,7 Millionen Passagiere. In 2021 war die Situation noch dramatischer: Da hatten wir im Mai nur 2500 Passagiere. So viele hatten wir heuer am 1. Jänner. 2021, das hat so richtig weh getan.

Hätten Sie denn gedacht, dass das ganze zwei Jahre dauert?

Ganghofer: Nein, und das war auch das Schwierige: Besonders die Zähigkeit der Situation und die Planungsunsicherheit haben uns belastet. Reiseverbote, Reisebeschränkungen, Regelungen, die sich zum Teil widersprochen haben, keiner hat mehr durchgeblickt. Es war wirklich schwierig. Gleichzeitig war ich froh, dass ich schon in der ersten Welle von der Politik die freie Hand bekam, alles dafür zu tun, die Beschäftigungsverhältnisse zu sichern. Wir sind 24 Monate durch die Kurzarbeit gegangen. Die haben wir erst seit 1. April hinter uns gelassen – eine richtige Last ist von uns abgefallen.

Sind Ihnen denn trotz Kurzarbeit alle Mann an Bord geblieben oder haben Sie in dieser langen Zeit auch Leute verloren, die Sie nun wieder zurück gewinnen müssen, jetzt, da es wieder richtig los geht?

Ganghofer: Ja, wir haben Mitarbeiter verloren, aber weniger in andere Jobs, sondern die meisten in Rente. Das ist ja überall das Gleiche: Jetzt gehen in großem Schwung die geburtenstarken Jahrgänge in ihre wohlverdiente Pension. Von 380 Angestellten über alle Flughafen-Bereiche hinweg ist unser Mitarbeiterstamm auf rund 350 geschrumpft. Deshalb starten wir nun wieder eine

Recruiting-Phase: Unter anderem für saisonale Jobs – aber nicht nur, denn wir haben ein breites Angebot an attraktiven Arbeitsplätzen, und das wird genutzt von deutschen wie österreichischen Arbeitnehmern.

Kurzarbeit war das eine Mittel des Staates, um die Pandemie abzufedern. Weitere Hilfen bekamen Sie aber von der österreichischen Bundesregierung nicht, und deshalb wollen Sie nun gemeinsam mit anderen österreichischen Flughäfen klagen. Was versprechen Sie sich davon?

Ganghofer: Wir sind – abgesehen von der Kurzarbeit und der Investitionsförderung von allen anderen Hilfen ausgeschlossen, weil wir zu 100 Prozent in der öffentlichen Hand sind (Eigner sind Stadt und Land Salzburg, Anm. der Redaktion). Aber wir sind ja nun kein Wohltätigkeitsverein, sondern wir arbeiten mit einer Gewinnerzielungsabsicht. Von den sechs österreichischen Flughäfen haben zwei – Wien und Klagenfurt – eine Struktur, wo Privateigentum mit drin ist. Die haben die vollen Hilfen abgesahnt – der Rest wird alleine gelassen. Kuck ich mir die umliegenden Länder an – Deutschland, Italien – alle Flughäfen haben was bekommen. Das ist Wettbewerbsverzerrung – denn wir hatten ja Betriebspflicht – es war ja nicht so, als hätten wir einfach zusperren können und sagen: wir gehen nach Hause.

„Wir werden wohl in der ersten Instanz verlieren“

Wie schätzen Sie Ihre Chancen ein?

Ganghofer: Wir gehen davon aus, dass wir erstinstanzlich verlieren, aber wir sind bereit, das durch die Instanzen zu tragen. Wir haben alles probiert, aber wir sind nicht weitergekommen. Diese Wettbewerbsverzerrung im heutigen Luftverkehrsmarkt ist gegenüber den Eigentümern, gegenüber den Mitarbeitern komplett unfair und aus meiner Sicht auch nicht zu vertreten. Da geht's um einen Gleichbehandlungsgrundsatz, das muss auch für die Zukunft geklärt werden. Denn wir sind kritische Infrastruktur.

Nach der Pandemie hat nun die nächste Krise die Welt erschüttert. Wie trifft Sie der Ukraine-Krieg?

Ganghofer: Es ist schrecklich, was in der Ukraine passiert, und das macht uns auch alle sehr betroffen. Aber tatsächlich war der Flugverkehr dorthin und nach Russland auch schon vor dem Krieg sehr eingeschränkt – ich erinnere daran, dass der Sputnik-Impfstoff ja nie in Europa anerkannt wurde, weshalb kaum noch Gäste aus diesem Raum ankamen. Der Krieg hat aber natürlich trotzdem große Auswirkungen: Und zwar besonders, was Frachtflüge angeht. Der ganze russische Luftraum ist ja gesperrt – der schnellste Weg nach China. Sie können sich vorstellen, was das bedeutet – das verteuert natürlich die Kosten für Fracht enorm, und das wirkt sich auch auf Preise aus.

Unabhängig von den weltweiten Krisen: Was Sie derzeit auch beschäftigt, sind die Altlasten, die unterhalb des Flughafens im Grundwasser festgestellt wurden. Sie sind auf die Ausbringung von Löschschaum bei Feuerwehrlübungen in den vergangenen Jahrzehnten zurückzuführen. Nun ist eine aufwendige, wahrscheinlich millionenteure Boden-sanierung notwendig. Ärgert Sie es, dass man das nicht gleich zusammen mit der Pistensanierung 2019 erledigt hat?

Ganghofer: Nein, denn – abgesehen davon, dass das Flughafenareal, wo der Eintrag erfolgte, abseits der Piste liegt – das Problem war damals noch kein Thema. Als Flughafen überprüfen wir zwar laufend auf Schadstoffe. Es gab allerdings keine Anhaltspunkte, dass es etwas Kritisches gibt, dem wir hätten nachgehen können. Erst durch eine Sondermessreihe des Umweltbundesamts wurde das Thema heiß, aber ohne Hinweis darauf, wo der Stoff herkommt, wo er hinget, wer der Verursacher ist. Das hat fast zwei Jahre gedauert, bis wir das überhaupt festlegen konnten. Denn der Stoff, um den's hier geht (es handelt sich um die PFAS-Gruppe, Anm. der Red.), der hat ja tausende Untergruppen. Also es war ein echter Marathon, bis wir so weit waren, dass wir an die Öffentlichkeit gehen konnten. Wir sind grundsätzlich erleichtert, dass die Konzentration so gering ist – also eine große Gefahr für Menschen auszuschließen ist. Und wir sind ja auch noch sehr früh dran – die EU-Grenzwerte gelten ab 2026. Wir haben gewissermaßen eine Vorreiterrolle in Österreich.

Eine Vorreiterrolle wollen Sie auch in Sachen Klimaschutz ein-

nehmen. Bis 2040 wollen Sie sogar CO2-neutral sein. Was tun Sie konkret?

Ganghofer: Klar ist: am Besten spart man Energie, wenn man sie gar nicht erst verbraucht. Wir waren der erste deutschsprachige Regionalflughafen, der Energie-Management-zertifiziert war, waren der erste österreichische Flughafen mit einem E-Bus – inzwischen sind rund 40 Prozent unseres Fuhrparks elektrisch. Und schließlich produzieren wir selbst Strom mittels unserer Photovoltaikanlagen. Derzeit vor allem auf dem Dach, künftig vermehrt auch auf anderen Flächen wie dem Parkhaus.

„Wir wollen zwölfwache Photovoltaikleistung“

Von welchen Größenordnungen sprechen wir da?

Ganghofer: Derzeit sind es rund 480 000 kWh. Ich sehe insgesamt ein Potenzial, über das nächste Jahrzehnt von bis zu zwölf Mal so viel – sechs Millionen kWh. Davon die eine Hälfte auf Gebäudedächern und die andere Hälfte auf Freiflächen. Und was ganz spannend ist: Erst jetzt während der Krise hat der Gesetzgeber hier mehr möglich gemacht – bisher war an Flughäfen die Fläche möglicher Photovoltaikflächen gering, wegen einer möglichen Blendung von Piloten. Die Technologien haben sich aber weiterentwickelt und die Genehmigungsverfahren haben sich vereinfacht.

Letztlich dürfte mehr regenerative Energie am Flughafen nicht nur gut für die Umwelt sein, sondern auch für Sie: Jeder weiß, wie die Energiepreise gestiegen sind. Was bedeutet das für Sie als Flughafen – und für Expansionspläne?

Ganghofer: Tatsächlich ist es in der Luftverkehrsbranche immer ein Hauen und Stechen: Einerseits will man für den Passagier einen möglichst attraktiven Ticketpreis anbieten, auf der anderen Seite geht das nur, wenn man möglichst preiswert produziert und zu geringen Kosten einkauft. Als Flughafen befinden wir uns irgendwo dazwischen. Ganz klar ist für uns aber, dass wir schwarze Zahlen schreiben wollen und wir machen deshalb auch nicht alles mit. Von Plänen, irgendwann hier einen Airport mit vier, fünf, sechs Millionen Passagieren pro Jahr entstehen zu lassen, nehmen wir deshalb Abstand. Das passt auch

nicht zur Region, zu dem, was die Wirtschaft oder der Tourismus fordern. Wir sind ein Flughafen mit Kapazitäten für rund zwei Millionen Passagiere, plus minus. Und mehr müssen wir auch nicht sein. Die Expansionspläne sind eher in der Qualität der Destinationen, also dass man gute Verbindungen zu Drehkreuzen anbietet und man von Salzburg mit wenigen Umstiegen in die Welt kommt – und umgekehrt.

Wenn Sie von mehr Qualität am Flughafen sprechen: Bedeutet das, dass Sie an den noch vor Corona gefassten Plänen für ein neues Terminal festhalten? Oder müssen Sie das angesichts der Krise zurückstellen?

Ganghofer: Nein, wir halten an den Plänen fest, denn die Terminalerneuerung ist extremst wichtig. Das derzeitige Terminal 1 besteht aus 16 Einzelgebäuden, die seit den 1960er Jahren nach und nach „angeflanscht“ wurden. Es ist nicht nur in die Jahre gekommen, sondern fast nicht mehr zu betreiben – ich denke da an die heutigen Ansprüche an Fluchtwege, Brandschutz und so weiter. Und dann kommen die neuen EES-Auflagen auf uns zu: Also das Vorhaben der EU, ein Einreiseverfahren aufzubauen, wie man es aus den USA kennt mit der Erfassung von biometrischen Daten und so weiter. Das wiederum wird lange Wartezeiten für Reisende aus Nicht-Schengen-Staaten bedeuten. Dafür müssen wir auch die räumlichen Kapazitäten schaffen.

Also geht es beim Terminalneubau nicht darum, die Kapazitäten des Flughafens insgesamt zu steigern und mehr Passagiere abfertigen zu können – so, wie es Kritiker des Flughafens mutmaßen.



Von der Terrasse des Flughafen-Verwaltungsgebäudes hat man einen tollen Blick: Geschäftsführerin Bettina Ganghofer im Gespräch mit Heimatwirtschaftsredakteur Johannes Geigenberger – Foto: Franz Eder

Ganghofer: Nein, es gibt keine Kapazitätserweiterung. Es geht rein um die Modernisierung einer Infrastruktur aus den 1960er Jahren. Es wäre deshalb fatal, auch nach einer Krise zu sagen „wir machen jetzt nichts mehr“, sondern müssen im Gegenteil das Projekt weiter vorantreiben.

Und wie sieht der weitere Zeitplan aus?

Ganghofer: Es gibt einen Beschluss unserer Gesellschafter, in der zweiten Jahreshälfte in die konkrete Planung einzusteigen. Der Baustart ist für 2025 – nach der Ski-WM von Saalbach – geplant. Wir rechnen mit einer Bauzeit von etwa sechs Jahren parallel zum laufenden Betrieb. Das wird dann so aussehen, dass, während das bestehende Terminal 1 weiter betrieben wird, ausgehend vom Terminal 2 Richtung Süden erweitert und neu gebaut wird.

„Neues Terminal soll 80 Millionen Euro kosten“

Und was soll's kosten?

Ganghofer: In einer ersten Kostenabschätzung gehen wir von 80 Millionen Euro aus.

Eine sehr sportliche Kostenschätzung angesichts der explodierenden Baupreise.

Ganghofer: Sportlich ja, aber wir haben bei der Pistensanierung unter Beweis stellen können, dass wir Kostenrahmen sehr gut einhalten können. Und wir sehen das schon auch als Verpflichtung: Da wir in öffentlicher Hand sind – also am Ende der Steuerzahler die Investition stemmt – muss man schon mit Augenmaß kalkulieren.

Mit Augenmaß kalkulieren müssen auch viele Verbraucher, bei denen angesichts steigender Preise auch der Geldbeutel nicht mehr so locker sitzt. Werden auch Flugtickets teurer? Oder anders gefragt: Kann man sich den Urlaub noch leisten?

Ganghofer: Ja, die Ticketpreise werden anziehen, und – was man aus der Touristikbranche hört – vielleicht wird auch der Urlaub teurer. Aber ist es nicht das, was eh die Mehrheit der Bevölkerung will? Mehr Qualität, mehr Bewusstsein für den „Wert“ von Urlaub. Preise wie vor Corona wird es deshalb wohl nur noch sehr spärlich geben.

Das Interview führte Johannes Geigenberger.