



Allein das
Immobilien-
exposure des
Flughafens ist
seine Marktkapi-
talisierung wert

Michael Sieghart

Jahre des Erntens am Flughafen Wien

KLEINOD. Michael Sieghart, Geschäftsführer bei Petrus Advisers, schwärmt von Immobilien und Aktien des Vienna Airport. von EDITH LACKNER

Zu Jahresbeginn legte die Fondsfirma Petrus Advisers (beteiligt ist unter anderem Baulöwe Hans Peter Haselsteiner) ein unverbindliches Angebot für Immobilien der Flughafen Wien AG in der Höhe von 450 Millionen € – und blitzte damit ab. Grund laut Flughafen: Man dürfe gesetzlich bedingt keine Immobilien innerhalb des Zivillflugplatzes an Fremde veräußern. Petrus Advisers will trotzdem dranbleiben. Zuletzt war die Gesellschaft wegen Gerüchten bezüglich eines Streits mit Haselsteiner in den Medien. Selbiger übernahm im März

alle 23 Prozent der Conwert-Anteile von Petrus Advisers (bisheriger Kernaktionär) – laut „Format“ nach Unstimmigkeiten über Mitbestimmungsrechte bei Conwert. Auch das Flughafenangebot soll Haselsteiner so nicht gepasst haben. „Blödsinn“, sagt dazu Michael Sieghart, Geschäftsführer von Petrus Advisers, in unserem Interview.

WirtschaftsBlatt: Herr Sieghart, warum ist der skandalgebeutelte Flughafen so interessant für Sie?

Michael Sieghart: Die Missstände rund um Skylink kommen zum

Ende. Ein signifikanter Betrag wurde abgeschrieben. Es stehen keine größeren Investitionen in den kommenden Jahren an. Der Capex-Zyklus ist vorbei, die Bewertungen sind niedrig. Punkto Investitionen ist man für lange Jahre im grünen Bereich. Nun kommen die Jahre des Erntens. Die Cashflows werden deutlich ansteigen.

Es wird doch eine dritte Landebahn angestrebt...

Da sprechen wir von 2020. Das sollte die Aktie im Moment nicht tangieren. Wien wird wichtiger. München kommt bald an seine Grenzen und hat wenig Ausbaumöglichkeiten in der Umgebung; die Kapazitäten in Zürich sind schon jetzt am Ende. Wien ist ein logischer Hub für Ost- und Südosteuropa.

München plant aber auch eine dritte Landebahn.

Wir haben die Aktien-erholung erwartet. Das Management macht einen guten Job

Michael Sieghart

ge Wettbewerbsvorteile, wie die kurzen Umschlagszeiten der Flugzeuge. Dies hat aber zur Folge, dass die Passagiere weniger Zeit zum Einkaufen haben. Die Konkurrenz-flughäfen machen im Durchschnitt 50 Prozent ihres Umsatzes im Verkauf, in Wien sind es nur 30 Prozent. Und während in Wien 1,3 € pro Passagier und Quadratmeter umgesetzt werden, sind es in Heathrow vier €. Hier steckt noch enormes Potenzial.

Was waren Ihre Pläne bei dem abgelehnten Immobilienkaufangebot?

Wir haben einmal einen Startschuss gesetzt, um abzuklären, was die Chancen für uns und unsere Investoren bei den Immobilien am Flughafen sind.

Also für Conwert und Co.?

Wie meinen Sie das?

Petrus Advisers gilt als Anlagevehikel Hans Peter Haselsteiners.

Herr Haselsteiner ist ein wichtiger Investor bei uns. Aber wir treffen unsere Anlageentscheidungen unabhängig und nur dort, wo wir es für sinnvoll halten. Konkret: Man kann einen Flughafen nicht replizieren, und allein seine Immobilien sind so viel wert wie die gesamte aktuelle Marktkapitalisierung.

Welche Flughafen-Vorhaben sind also interessant für Sie?

Laut Vorstand sind die Office-Situation und die Verfügbarkeit von Hotelbetten unzufriedenstellend. Das Bürogebäude „World Trade Center“ ist renovierungsbedürftig und hat hohen Leerstand. Punkto Retail gibt es demnach Überlegungen für ein 24-Stunden-Einkaufszentrum. Das könnte nicht nur für Passagiere, sondern für das

Einzugsgebiet mit der Slowakei und Ungarn relevant werden. Uns wurde mitgeteilt, es sei unmöglich, etwas innerhalb des zivilen Flugplatzes an Fremde zu verkaufen. Es gibt aber noch die 16.000 Hektar bei Fischamend mit Plänen bezüglich Logistikbauten. Das Flughafenmanagement will bis Herbst ein Konzept vorlegen, was mit den Immobilien passiert. Wir werden uns das ansehen und entscheiden, ob wir an der Ausschreibung teilnehmen.

Sie sahen im Februar die Flughafenaktie 40 Prozent unter ihrem inneren Wert gehandelt, mittlerweile hat der Kurs des Papiers einen großen Schritt nach vorne getan...

Der Flughafen war in den letzten Jahren eine Aktie, wo sich jeder schwertat, sie zu besitzen. Als Grund wurden immer wieder die schwache operative Leistung und die Cost-Overruns beim Skylink-Bau angeführt. Anfang 2011 waren wir auf 50 €. Ende 2011 wurde die Aktie auf rund 25 € gedrückt. Die jetzige Erholung haben wir erwartet. Das Management macht einen guten Job. Wien ist ein Asset, das langfristig wächst, und man kann dort noch vieles besser machen.

Wie hoch ist Ihre Beteiligung?

Unter fünf Prozent, und wir haben keine unmittelbaren Pläne, über die fünf Prozent zu kommen.

Warum nicht, wenn der Flughafen so ein gutes Investment ist?

Das ist eine Frage der Risikodiversifikation in unserem Beteiligungsfonds. Aber wir haben in den vergangenen sechs Monaten Aktien zugekauft.

Haselsteiner soll das Initiativ-Angebot von Petrus Advisers an den Flughafen nicht goutiert haben. Sowohl beim Flughafen als auch bei Haselsteiners Strabag ist Erwin Hameseder im Aufsichtsrat.

Was soll man da dagegen haben?

Die schiefe Optik, dass wieder einmal Geschäfte auf Freundschaftsbasis angebahnt werden?

Diese Berichte, die Sie ansprechen, sind ein absoluter Blödsinn. Unseres Wissens nach haben die beiden darüber nicht einmal gesprochen.



Aufwind. Der jüngste Steigflug der Flughafenaktie ist Balsam für die leidgeprüften Seelen der Vienna Airport-Anleger

IM DETAIL

Petrus Advisers

Die Investmentgesellschaft unterhält nach eigenen Angaben Büros in London, Bratislava, Malta und Jersey. Anlageziele sind Österreich, das nahe Osteuropa (Tschechien, Slowakei, Ungarn, Polen) und Deutschland und die Schweiz. Der Fokus liegt auf Unternehmen mit einem Umsatz von 300 Millionen bis zwei Milliarden €. Laut Sieghart sind die Geldgeber derzeit rein privat; je zu einer Hälfte sind es Österreicher und Investoren aus dem Rest Europas.

Natürlich werden auch künftig nicht primär Westeuropäer über Wien fliegen. Aber es gibt in München großen Anrainer-Widerstand. Außerdem schätzen Experten, dass sich in Frankfurt das Nachtflugverbot noch weiter zuungunsten des Fraport verschärfen wird.

Könnte der Machtkampf zwischen Lufthansa und AUA-Belegschaft dem Flughafen nicht zum Verhängnis werden? Was, wenn die Lufthansa die AUA krachen gehen lässt?

Aufgrund der Kapazitätsgrenzen anderswo wird man um Wien nicht umhinkommen. Deshalb erwarte ich, dass die AUA gesundet. Der Deal ist, dass die Lufthansa im Gegenzug zu niedrigeren Gebühren die Langstrecke besser positioniert.

Dieser Punkt spricht ja auch nicht gerade für Preissetzungsmacht.

Am Flughafen Wien gibt es eini-