



**Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes**

**Flughafen Wien AG**

**Bisher erschienen:**

**Reihe  
Wien 2001/1**

Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes über die Magistrats-  
abteilung 12 – Sozialamt, die Krankenfürsorgeanstalt der Bediensteten  
der Stadt Wien und die Vereinigte Bühnen Wien Gesellschaft mbH

**Auskünfte**

Rechnungshof  
1033 Wien, Dampfschiffstraße 2  
Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466  
Fax (00 43 1) 712 49 17  
E-Mail [presse@rechnungshof.gv.at](mailto:presse@rechnungshof.gv.at)

**Impressum**

Herausgeber:	Rechnungshof 1033 Wien, Dampfschiffstraße 2 <a href="http://www.rechnungshof.gv.at">http://www.rechnungshof.gv.at</a>
Redaktion und Grafik:	Rechnungshof
Druck:	Wiener Zeitung Digitale Publikationen GmbH
Herausgegeben:	Wien, im Juni 2001



**Wahrnehmungsbericht  
des Rechnungshofes**

**über die**

**Flughafen Wien AG; Auftragsvergaben**



---

## VORBEMERKUNGEN

A

<u>Vorlage an den Wiener Gemeinderat</u>	1
<u>Darstellung des Prüfungsergebnisses</u>	1

---

## Wien

### Bereich der Bundeshauptstadt Wien

#### Flughafen Wien AG; Auftragsvergaben

<u>Kurzfassung</u>	3
<u>Prüfungsablauf und –gegenstand</u>	4
<u>Überprüfte Angelegenheiten</u>	5
Grundsätzliche Feststellungen	
<u>Investitionsvolumen</u>	6
<u>Investitionsabwicklung</u>	6
<u>Vergaberichtlinien</u>	7
Organe	
<u>Information des Aufsichtsrates</u>	7
<u>Vergabeverantwortlichkeit</u>	9
Ausbaukonzeption	
<u>Masterplan</u>	9
<u>Vergabe Masterplanung</u>	9
Projektübergreifende Feststellungen	
<u>Projektorganisation</u>	11
Controlling	
<u>Beauftragung</u>	12
<u>Controllingleistungen</u>	12
Konsulentenleistungen	
<u>Allgemeines</u>	13
<u>Vergabe</u>	13
<u>Ausschreibungsunterlagen</u>	14
<u>Angebotsprüfung</u>	14
<u>Abrechnungen</u>	14
<u>Interne Revision</u>	16
<u>Finanzielle Auswirkungen</u>	16
<u>Schlussbemerkungen</u>	19

---

**B**

## Vorbemerkungen

### Vorlage an den Wiener Gemeinderat

Der RH erstattet dem Wiener Gemeinderat gemäß Artikel 127 Abs 6 zweiter Satz und Abs 8 B-VG nachstehenden Bericht über die Gebärungsüberprüfung der Flughafen Wien AG. Dem Nationalrat und dem Niederösterreichischen Landtag wird darüber inhaltsgleich berichtet.

### Darstellung des Prüfungsergebnisses

Nachstehend werden in der Regel punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den RH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des RH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht. Bei dem in diesem Bericht enthaltenen Zahlenwerk wurden gegebenenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen vorgenommen.





## Bereich der Bundeshauptstadt Wien

### Flughafen Wien AG; Auftragsvergaben

#### Kurzfassung

Die Wünsche des Aufsichtsrates der Flughafen Wien AG nach umfassender Information über das Investitionsgeschehen führten zu Meinungsverschiedenheiten mit dem Vorstand und zur Einholung zahlreicher Gutachten über die Kompetenz des Aufsichtsrates. Die Wahrnehmung der Kontrollaufgaben des Aufsichtsrates hinsichtlich der Investitionstätigkeit war beeinträchtigt.

Das ab 1994 als Pilotprojekt für die Abwicklung von Investitionsvorhaben eingesetzte Projektmanagement stellte nach Ansicht des RH eine richtige Entscheidung dar; es erfolgte jedoch keine intensive Weiterentwicklung.

Mangels geeigneter Mitarbeiter betraute der Vorstand ab 1994 laufend externe Büros mit Beratung und Unterstützungsleistungen für die Projektabwicklung.

Die externen Berater erbrachten überdies zur Unterstützung des Projektmanagements Leistungen, die von den Mitarbeitern des Projektmanagements wahrzunehmen gewesen wären. Dies führte dazu, dass das wesentliche Wissen über die kaufmännische bzw technische Abwicklung der Investitionsvorhaben nicht im Bereich des Projektmanagements, sondern bei den externen Büros lag.

Zivilingenieurleistungen wurden bis 1996 freihändig vergeben; es erfolgte vorwiegend die Betrauung derselben Büros.

Aus der Betrauung ein und desselben Zivilingenieurbüros mit der begleitenden Kontrolle, dem operativen Projektmanagement und der bauwirtschaftlichen Beratung erwuchs nach Ansicht des RH eine Interessenkollision.

Die Leistungsverzeichnisse erfassten — wegen meist zu kurzer Planungszeiträume, unvollständiger Benutzervorgaben und unzureichender Voruntersuchungen — den tatsächlich zu erbringenden Leistungsumfang nur mangelhaft. Da das Projektmanagement fallweise verspätet eingesetzt wurde, konnten Erfahrungen aus vorangegangenen Projektabwicklungen in die Planungen und in die Leistungsverzeichnisse neuer Vorhaben nicht einfließen.

Ausschreibungen erfolgten, obwohl nicht alle Anbieter den gleichen Wissensstand über die tatsächlich auszuführenden Positionen erhalten hatten. Vergleichsrechnungen, ob die geänderten Ausschreibungsinhalte eine andere Bieterreihung mit sich gebracht hätten, erfolgten nicht. Nach Ansicht des RH wurde dadurch der Wahrung des Bestbieterprinzips nicht Rechnung getragen.

Mehrere Vergaben erfolgten nicht nach den Vergaberichtlinien der Flughafen Wien AG.

Die Vernachlässigung von vertieften Angebotsprüfungen (bis 1997) führte dazu, dass preispolitische Maßnahmen nicht erkannt wurden und die Wahrung des Bestbieterprinzips nicht gesichert war.

Die Abrechnungen zeigten wegen der mangelhaften Leistungsverzeichnisse erhebliche Über- bzw. Unterschreitungen der einzelnen Leistungspositionen. Obwohl vom Projektmanagement getroffene Abrechnungsvereinbarungen und Deckelungen zu nicht nachvollziehbaren Abrechnungssummen führten, anerkannte das Projektmanagement diese Summen.

Kenndaten der Flughafen Wien-Gruppe							
<b>Unternehmensgegenstand:</b>	Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiermit im Zusammenhang stehenden Einrichtungen						
<b>Rechtsform:</b>	Aktiengesellschaft						
<b>Eigentümer:</b>	ÖIAG			17,38 %			
	Land Niederösterreich			17,38 %			
	Stadt Wien			17,38 %			
	Streubesitz			46,86 %			
	Flughafen Amsterdam Schiphol			1,00 %			
<b>Gebarungsentwicklung:</b>	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	in Mill S						
Umsatzerlöse	3 096	3 342	3 791	3 972	4 072	4 355	4 302
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	545	735	961	885	917	1 050	1 252
Jahresüberschuss	534	557	677	602	618	710	770
Cash-flow	1 162	1 092	1 273	1 274	1 263	1 400	1 500
Investition in das Sachanlagevermögen *)	1 007	294	792	675	851	339	720
Bilanzsumme	7 952	8 262	9 545	9 825	9 562	10 053	10 597
	Anzahl						
Mitarbeiter (im Jahresdurchschnitt)	1 999	2 090	2 215	2 405	2 403	2 475	2 564
*) ohne geleistete Anzahlungen bzw im Bau befindliche Anlagen							

#### Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte auf Ersuchen des damaligen Bundesministers für Finanzen, Rudolf Edlinger, in den Monaten Juni bis September 1998 die Auftragsvergaben für Investitionsvorhaben der Flughafen Wien AG. Zu den im Mai 1999 zugeleiteten Prüfungsmittelungen nahmen der Vorstand der überprüften Unternehmung, das Land Niederösterreich und der Wiener Stadtsenat zwischen Juni und September 1999 Stellung. Der RH gab dazu im November 1999 seine Gegenäußerungen ab.



Vor Beginn der Gebarungsüberprüfung waren im April 1998 bei der Staatsanwaltschaft Korneuburg bereits Verfahren gegen Mitarbeiter einer bei der Flughafen Wien AG beschäftigten Bauunternehmung bzw der Flughafen Wien AG anhängig. Die Unterlagen der Bauabwicklung waren von der Staatsanwaltschaft Korneuburg beschlagnahmt worden; sie wurden dem RH und in späterer Folge dem mit der aktienrechtlichen Sonderprüfung betrauten Wirtschaftsprüfer zur Verfügung gestellt. Der Untersuchungsrichter ersuchte im April 1998 um Übermittlung des Ergebnisses der 1994 und 1995 durchgeführten Gebarungsüberprüfung der Flughafen Wien AG. Diesem Wunsch entsprach der RH im Mai 1998.

Die bei der nunmehrigen Gebarungsüberprüfung eingesetzten Mitarbeiter des RH wurden im Februar 1999 als Zeugen bezüglich der Abwicklung der Bauprojekte bei der Flughafen Wien AG befragt. Der RH leitete dem Landesgericht Korneuburg das Prüfungsergebnis über die nunmehrige Gebarungsüberprüfung im Mai 1999 zu.

Die am 31. Dezember 1999 abgefasste Anklageschrift legte Mitarbeitern der Flughafen Wien AG strafbare Handlungen bei der Abwicklung der von ihnen betreuten Bauprojekte zur Last, die in weiterer Folge zu einem Vermögensnachteil der Flughafen Wien AG führten. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Bis zum Februar 2001 wurde aufgrund eines Geständnisses ein Schuldspruch gefällt. Das dem rechtskräftigen Urteil zugrunde liegende Faktum betraf keine Feststellung des RH.

## Überprüfte Angelegenheiten

- 2.1 Der RH hat bereits in den Jahren 1994 und 1995 ua die Investitionsplanung, -durchführung und -abrechnung der Flughafen Wien AG überprüft und hierüber dem Nationalrat, dem Niederösterreichischen Landtag und dem Wiener Gemeinderat im November 1996 jeweils berichtet (TB 1995).

In Erfüllung des an ihn gerichteten Prüfungsersuchens überprüfte der RH nunmehr die wesentlichen Vergaben und die Auftragsabwicklung der ab dem Jahr 1993 begonnenen bzw in diesem Jahr abgeschlossenen (baulichen) Investitionsvorhaben. Dies waren

- drei Hochbauprojekte (Pier West, Geräteeinstellhalle Pier West, bauliche Vorkehrungen zur Umsetzung des "Schengen-Abkommens"),
- sieben Tiefbauprojekte (Außenanlage Spedition, Vorfeld-Nordost-erste und zweite Phase, Vorfeld-Nordost-dritte Phase, Piste 12/30, Vorfeld-Pier West, Vorfeld-Pier Ost, Verbesserung des Pistensystems 11/29) sowie
- die den Tiefbau betreffenden Kontrahentenverträge.

Der Prüfungsumfang entsprach 3 Mrd S des Auftragsvolumens im überprüften Zeitraum. Ferner ermittelte der RH, ob die Flughafen Wien AG die anlässlich der früheren Gebarungsüberprüfung im Investitionsbereich festgestellten Schwachstellen behoben hat.

## Überprüfte Angelegenheiten

6

- 2.2 Bei den ausgewählten Investitionsvorhaben überprüfte der RH die Projektabwicklung (Investitionsvorbereitung, Kontrolle, Projektmanagement und Abrechnung).
- 2.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes sei die nunmehrige Gebarungüberprüfung auf bautechnische Aufgaben, nicht jedoch auf die wirtschaftlichen Faktoren — wie rechtzeitige und bedarfsgerechte Fertigstellung im Rahmen des Investitionsbudgets — konzentriert gewesen.*
- 2.4 Der RH entgegnete, dem auch dem Vorstand bekannten Prüfungsergebnissen des Bundesministers für Finanzen entsprochen zu haben, das sich ausdrücklich auf die "Praxis bei Auftragsvergaben" bezog.

## Grundsätzliche Feststellungen

- |                        |   |
|------------------------|---|
| Investitionsvolumen    | 3 In den Jahren 1993 bis 1997 genehmigte der Aufsichtsrat für 184 Investitionsvorhaben 3,3 Mrd S. Bis Mitte 1998 waren davon 1,9 Mrd S endabgerechnet. Das genehmigte Investitionsvolumen entfiel auf 35 Hochbauprojekte (1,6 Mrd S) und auf 25 Tiefbauprojekte (1,2 Mrd S). Für 124 Investitionen im Bereich des Maschinenbaues, der Elektrotechnik ua wendete die Flughafen Wien AG 0,5 Mrd S auf.  |
| Investitionsabwicklung | <ol style="list-style-type: none"><li>4.1 Gemäß einem seit 1997 verbindlichen Leitfadens zur kommerziellen Abwicklung von Investitionen sollten die Investitionen nach einem klar strukturierten, der Kontrolle zugänglichen Prozess ablaufen. Demzufolge sollten die Investitionsprojekte von der Idee über die Planung, die Entscheidung, die Realisierung bis hin zur Nachkalkulation stetig überwacht und dokumentiert sowie ihre Verbund- und Folgewirkungen detailliert aufgezeigt und bewertet werden. Die langfristige Investitionsplanung sollte auf Verschiebungen (zB zusätzliche Investitionen, Streichungen vorgesehener Investitionen) rasch und flexibel reagieren.</li><li>4.2 Nach Ansicht des RH hat die Flughafen Wien AG trotz der klaren Definition und Festlegung der Ablaufschritte die Vorgaben des Leitfadens nicht eingehalten. Zwar stellte der RH im Vergleich zu seiner früheren Gebarungüberprüfung hinsichtlich der Dokumentation und der Angebotsprüfung Verbesserungen fest, doch waren die überprüften Investitionsprojekte bis 1997 noch nicht prüffähig und transparent abgewickelt worden.</li><li>4.3 <i>Laut Stellungnahme des Vorstandes seien alle Investitionsprojekte seit 1990 nach einer einheitlichen Gewerkestruktur gegliedert worden. Die Inhalte von Bestellakten seien definiert, die Ablaufschritte der Investitionsplanung geregelt, die Ablage vereinheitlicht sowie das vom Aufsichtsrat gewünschte Genehmigungsverfahren ergänzt worden.</i></li><li>4.4 Der RH anerkannte die Verbesserungen, verwies jedoch auf die festgestellten Umsetzungsmängel, die auch im Zuge der aktienrechtlichen Sonderprüfung der Flughafen Wien AG im Jahr 1999 aufgezeigt wurden.</li></ol> |



## Grundsätzliche Feststellungen

7

- 5.1 Wegen unzureichender Definition der zu kontrollierenden Stelle und des Kontrollzieles unterblieb die erforderliche Kontrolle betriebsinterner Abläufe (zB Bedarfsfeststellung, Investitionsvorbereitung, Investitionsrealisierung).
- 5.2 Der RH bemängelte die Vernachlässigung der Kontrollen, weil sie das Auftreten der bei den überprüften Investitionsprojekten festgestellten Unzulänglichkeiten begünstigte. Er empfahl, den Leitfadern im Hinblick auf die Kontrolle interner Abläufe zu überarbeiten.
- 5.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes sei bei allen größeren Investitionsprojekten ein externes Baucontrolling mit der Prüfung der von Externen erbrachten Leistungen beauftragt worden.*
- 5.4 Der RH erachtete dies als ersten Schritt zur Verbesserung der Investitionskontrolle; die internen Abläufe wären jedoch einzubeziehen.

### Vergaberichtlinien

- 6.1 Die von Juni 1993 bis Mai 1997 geltenden Vergaberichtlinien und Vertragsregelungen beruhten auf der ÖNORM A 2050. Ab 1. Jänner 1994 (Beitritt Österreichs zum Europäischen Wirtschaftsraum) unterlagen die Vergaben den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft und dem Bundesvergabegesetz. Eine Anpassung der internen Vergaberichtlinien der Flughafen Wien AG erfolgte im Mai 1997.
- 6.2 Der RH kritisierte die verspätete Anpassung dieser internen Behelfe.
- 6.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes sei allen mit Vergaben befassten Mitarbeitern bekannt gewesen, dass ab 1. Jänner 1994 die neue Rechtslage zu beachten war. Darüber hinaus seien ab 1993 einschlägige Mitarbeiterschulungen durchgeführt worden. Zwischen Jänner 1994 und Mai 1997 seien bereits alle Vergaben, die über den Schwellenwerten lagen, nach den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben erfolgt.*
- 6.4 Der RH entgegnete, dass erst 1995 ein externes Büro die Flughafen Wien AG auf die Verpflichtung zur Ausschreibung von immateriellen Leistungen hingewiesen hatte.

### Organe

#### Information des Aufsichtsrates

- 7.1 Mitglieder des Aufsichtsrates erkannten bereits 1988 anlässlich der Fertigstellung des Pier Ost sowie 1995 beim Neu- bzw Umbau der Ankunftshalle und des Flughafes, dass die Abwicklung der Investitionsprojekte nicht mit der notwendigen Transparenz und Übersichtlichkeit erfolgte. Forderungen des Aufsichtsrates nach vertiefter Information begegnete der Vorstand 1990 mit der Einholung eines Gutachtens über "die geübte Vorgangsweise bei Genehmigung von Investitionsprojekten durch den Aufsichtsrat". Eine 1992 vom Vorstand beim Wirtschaftsprüfer der Flughafen Wien AG beauftragte Vorprüfung über die Abwicklung von Bauinvestitionen zeigte, dass die diesbezügliche Kontrolle wegen der Komplexität der Materie und einer Funktionshäufung eher gering ausgeprägt war. Die Einrichtung einer fachkundigen Kontrollstelle wurde dringend gefordert.

Weitergehende Informationswünsche über einzelne Projekte, die zwei Aufsichtsratsmitglieder äußerten, veranlassten 1993 den Vorstand, ein weiteres Gutachten über die Zustimmungsvorbehalte des Aufsichtsrates bei Investitionsentscheidungen einzuholen.

Bereits anlässlich seiner 1994 und 1995 durchgeführten Gebarungsprüfung der Flughafen Wien AG hat der RH schwerwiegende Mängel bei der Investitionsabwicklung festgestellt und die dem Aufsichtsrat übergebenen Informationen betreffend die Investitionstätigkeit für dessen Kontrollaufgabe als unzureichend erachtet. Daraufhin betraute der Aufsichtsrat einen Ziviltechniker mit der Prüfung von drei Bauvorhaben. Das bautechnische Gutachten (Oktober 1995) zeigte schwerwiegende Abwicklungsmängel auf und stellte die richtlinienkonforme Abwicklung der Auftragsvergabe in Frage. Ein weiteres vom Aufsichtsrat veranlasstes bautechnisches Gutachten bestätigte die Aussagen des Ziviltechnikers und zeigte zusätzlich erhebliche Mängel bei den Auftragsvergaben auf.

Der Vorstand beauftragte 1995 ein Gutachten über die aktienrechtliche Kompetenzverteilung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat sowie — nach Vorliegen der zwei bautechnischen Gutachten — ein Gutachten, das die Geltendmachung zivilrechtlicher Ansprüche der Flughafen Wien AG gegenüber Architekten, Planern und örtlicher Bauaufsicht untersuchen sollte. Dieses Gutachten ließ wegen nicht erkannter überhöhter Einheitspreise und sonstiger Ausschreibungsmängel einen klagbaren Anspruch der Flughafen Wien AG von 6 Mill S möglich erscheinen. Die Flughafen Wien AG stimmte einem Vergleich mit der Versicherung der Planer über 3 Mill S (1998) zu.

- 7.2 Der RH kritisierte die langjährige Auseinandersetzung zwischen Aufsichtsrat und Vorstand über die Güte der dem Aufsichtsrat zugeleiteten Informationen, die Verbesserungen bei der Kontrolle der Investitionsvorhaben nicht dienlich war. Weiters war zu beanstanden, dass der Vorstand erst nach Vorliegen der vom Aufsichtsrat veranlassenen Gutachten weitere Maßnahmen gesetzt hatte, um einen Haftungsanspruch gegenüber den planenden Ziviltechnikern wahrzunehmen.
- 7.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes habe er nicht beabsichtigt, Wünsche des Aufsichtsrates nach mehr Information oder größere Genehmigungskompetenz zurückzuweisen. Sowohl der Aufsichtsrat als auch der Vorstand hätten fachkundige Meinungen darüber eingeholt, ob die geübte Vorgangsweise allenfalls verbesserungswürdig sei.*
- 7.4 Der RH entgegnete, dass dem Aufsichtsrat zwar zahlreiche Unterlagen zur Verfügung standen, diese jedoch für eine effiziente Kontrolle des Vorstandes hinsichtlich der Investitionstätigkeit nicht ausreichten. Er verwies in diesem Zusammenhang auch auf die aktienrechtliche Sonderprüfung (1999), derzufolge die bestehende Form der Berichterstattung des Vorstandes über laufende Bauprojekte nicht geeignet erschien, dem Aufsichtsrat ein klares Bild über den Bauablauf und den jeweiligen Projektstatus zu vermitteln.



## Vergabeverantwortlichkeit

- 8.1 Ab Mai 1997 war für Aufträge ab 2 Mill S ein offenes Vergabeverfahren vorgegeben, wobei die Letztverantwortung — im Fall von Konsulentenbeauftragungen ab 5 Mill S — dem Aufsichtsrat zukommen sollte.
- 8.2 Nach Ansicht des RH hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung des Vorstandes zu überwachen. Die Übertragung der Letztverantwortung für Vergaben an den Aufsichtsrat begünstigte jedoch die Einbindung des Aufsichtsrates in die dem Vorstand vorbehaltenen operativen Aufgaben. Demgegenüber wäre die Vergabe von Konsulentenleistungen verstärkt durch den Aufsichtsrat zu kontrollieren.
- 8.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes habe die Einbindung des Aufsichtsrates seit 1997 zu einer verstärkten Kontrolle geführt.*
- 8.4 Der RH erwiderte, dass etwa eine verpflichtende Einholung der Zustimmung des Aufsichtsrates seiner von ihm wahrzunehmenden Überwachungsaufgabe entsprechen würde; dies begründet jedoch keine Letztverantwortung des Aufsichtsrates für die — dem Vorstand obliegende — operative Entscheidung.

## Ausbaukonzeption

## Masterplan

- 9.1 Das Ausbaukonzept der Flughafen Wien AG wurde in einem Masterplan festgelegt. Der RH hat aus Anlass seiner früheren Gebarungsüberprüfung der Flughafen Wien AG die Anpassung des Masterplanes an den Ausbauzustand empfohlen. Erst im Spätsommer 1998 wurde dem Aufsichtsrat ein neu erarbeiteter Masterplan vorgestellt.
- 9.2 Der RH kritisierte diese Verzögerung, weil der — laufend zu aktualisierende — Masterplan die Grundlage für die Investitionsplanung sein sollte.

## Vergabe Masterplanung

- 10.1 Im Dezember 1995 setzte der Vorstand eine Projektorganisation für die Vergabe und Realisierung der Masterplanung ein (geschätzte Projektkosten 9,6 Mill S). Mit dem Projektmanagement betraute die Flughafen Wien AG — ohne Ausschreibung — ein bereits mehrfach von ihr beauftragtes Zivilingenieurbüro. Das strategische Projektcontrolling übertrug sie einer 50 %igen Tochterunternehmung der Flughafen Wien AG. Das Honorar der beiden Auftragnehmer betrug insgesamt 1,9 Mill S (20 % der Kosten für die Masterplanung).
- 10.2 Der RH erachtete diese aufwendige Projektorganisation für entbehrlich; stattdessen wäre die Erstellung dieser Leistungen durch fachkundige Mitarbeiter der Flughafen Wien AG angebracht gewesen.
- 10.3 *Der Vorstand gab hierzu keine Stellungnahme ab.*

- 11.1 Im Zuge der Vergabe wurden der mit dem strategischen Projektcontrolling beauftragten Tochterunternehmung zusätzlich honorierte Aufgaben bei der Masterplanerstellung übertragen.
- 11.2 Der RH kritisierte diese Übertragung von zusätzlichen Aufgaben, weil dies bei gleichzeitiger Wahrnehmung der Aufgaben des Projektcontrolling (Soll-Ist-Vergleich der Leistungs- und Qualitätsziele) zu einem Interessenkonflikt führen kann.  
  
Der RH empfahl, künftig vor Inangriffnahme eines Projektes die zu erbringenden Leistungen umfassend zu definieren und möglichen Interessenkollisionen vorzubeugen.
- 11.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes sei die beauftragte Lösung wesentlich kostengünstiger gewesen.*
- 11.4 Der RH stellte dies nicht in Abrede, verwies aber auf die nachteiligen Folgen bestehender Interessenkonflikte zwischen Projektentwicklung und -controlling.
- 12.1 In einer Vorauswahl wurden von neun Planungsbüros fünf ausgeschieden. Es lagen zwar schriftlich festgelegte Auswahlkriterien vor, jedoch fehlte eine eindeutig nachvollziehbare Bewertung der Eignung der Bewerber.
- 12.2 Der RH bemängelte die fehlende Transparenz des Auswahlverfahrens.
- 12.3 *Der Vorstand gab hierzu keine Stellungnahme ab.*
- 13.1 Die Angebotsbeurteilung des technischen Teiles des Masterplanes ergab stark unterschiedliche Angebote, die nicht gereiht werden konnten. Eine danach erfolgte Bewertung des finanziellen Teiles zeigte, dass die Angebote erheblich über den erwarteten Kosten lagen. Das diesbezügliche Angebot des Billigstbieters (7,9 Mill S), das einen Preisvorteil von 3 Mill S gegenüber dem Angebot des zweitgereihten Bieters aufwies, wurde — mit der Begründung, dass das Angebot des technischen Teiles nicht entspreche — nicht weiter verfolgt. Die Flughafen Wien AG verhandelte daraufhin mit dem aufgrund seines finanziellen Angebotes zweitgereihten Bieter, der in der Folge wegen einer Neudefinition der Leistung, die nicht mehr der ursprünglichen Ausschreibung entsprach, ein Angebot in Höhe der präliminierten Kosten legte.
- 13.2 Der RH kritisierte die Abwicklung der Vergabe, zumal die Neuformulierung des Angebotes einen Vergleich mit den anderen Bietern unterband. Nach Ansicht des RH entstand der Flughafen Wien AG ein möglicher Vermögensnachteil von zumindest 3 Mill S dadurch, dass sie das finanzielle Angebot des Billigstbieters zu früh verwarf.
- 13.3 *Der Vorstand gab hierzu keine Stellungnahme ab.*



## Projektübergreifende Feststellungen

Projektorganisation 14.1 Bis zum Frühjahr 1994 war die Bauabteilung der Flughafen Wien AG für die Abwicklung der Investitionen verantwortlich. Fallweise nahm sie auch die örtliche Bauaufsicht wahr.

Im Zuge der Ausschreibung bzw. Vergabe des Pier West im Jahr 1993 beauftragte der Vorstand ein Zivilingenieurbüro mit dem begleitenden Controlling. Nach Vergabe der Hauptgewerke und nach Baubeginn im Frühjahr 1994 setzte der Vorstand ein Projektmanagement ein, das die Errichtung des Pier West um 1,03 Mrd S bis Ende Juni 1996 sicherstellen sollte.

Die geforderten Voraussetzungen für die Mitarbeit im Projektmanagement waren Führungsqualität, kaufmännisches Verständnis und Sorgfalt; weitere Qualifikationsmaßstäbe fehlten. Das Organisationsmodell sah vor, dass der Vorstand sowie der von ihm jeweils aus unternehmungseigenem Personal zu bestellende Projektmanager und der Projektdurchführungsverantwortliche die Projektmanagementaufgaben und Ziviltechnikerbüros das Controlling, die örtliche Bauaufsicht und die technisch-geschäftliche Oberleitung wahrnehmen sollten.

Künftige komplexe Investitionsprojekte sollten ebenfalls in dieser Weise abgewickelt werden. Für acht zwischenzeitlich abgewickelte Investitionsprojekte galt diese Regelung unter Bezugnahme auf die Projektorganisation Pier West, wobei jedoch vermehrt Aufgaben, die dem Projektmanagement der Flughafen Wien AG zuzuordnen gewesen wären (zB operative Unterstützung des Projektmanagements, bauwirtschaftliche bzw. -betriebliche Beratung), extern an Zivilingenieurbüros vergeben wurden.

Eine Festlegung, für welche Investitionen eine Projektorganisation einzusetzen wäre sowie eine vor Investitionsbeginn festgelegte Aufgabenzuordnung einschließlich detaillierter Projektziele fehlten.

14.2 Der RH begrüßte die Einsetzung eines Projektmanagements im Hinblick auf eine effiziente Investitionsabwicklung. Wegen der Komplexität der Aufgaben wäre die Qualifikation der Mitarbeiter jedoch detailliert und projektangepasst zu definieren gewesen.

Der RH bemängelte die verstärkte Ausgliederung von Projektmanagementaufgaben aus dem Verantwortungsbereich der Flughafen Wien AG, weil dies die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Bauverantwortung durch den Projektmanager und den Projektdurchführungsverantwortlichen erschwerte. Er empfahl dem Vorstand, vor Planungsbeginn die Aufgabenauslagerungen festzulegen, um das interne Projektmanagement bei der Wahrung des gebotenen Überblicks über die Projektabwicklung zu unterstützen. Im Fall einer weiteren Auslagerung von Aufgaben an Externe wäre eine Abkehr vom Prinzip der Gesamtverantwortung des Projektmanagements gegenüber dem Vorstand zu erwägen.

14.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes seien bei Großprojekten — auf der Grundlage schriftlicher Festlegungen (Aufgabenverteilung, Projektziele, individuelle Anforderungskataloge) — die Projektsteuerung und die kaufmännische Gesamtverantwortung stets beim Projektmanagement gelegen.*

*Da die Anstellung einer größeren Anzahl hochspezialisierter Mitarbeiter aufgrund der Verschiedenartigkeit der Investitionsprojekte langfristig nachteilig gewesen wäre, sei der bedarfsgerechte Zukauf des Know-how durch externe Berater bevorzugt worden. Der Überblick sei durch laufende enge Kooperation zwischen dem Projektmanagement und den Konsulenten sowie durch ein umfassendes Berichtswesen gegeben gewesen.*

- 14.4 Der RH entgegnete, dass sowohl im Hinblick auf die Wahrnehmung der Gesamtverantwortung durch den Projektmanager als auch hinsichtlich der Wahrnehmung der technischen Verantwortung durch den Projektdurchführungsverantwortlichen erhebliche Unkenntnis bei den Betroffenen über den Ablauf bzw die Abwicklung der Investitionsprojekte festzustellen war.

### Controlling

#### Beauftragung

- 15.1 Seit dem Baubeginn des Pier West im Jahr 1993 vergab die Flughafen Wien AG die begleitende Kontrolle an ein externes Zivilingenieurbüro (Büro) und beauftragte es — für weitere Bauvorhaben — freihändig mit diesen Aufgaben. Seit 1996 betraute die Flughafen Wien AG dieses Büro — ohne gesondertes Vergabeverfahren — mit der operativen Unterstützung des Projektmanagements. Bei dem Projekt "Verbesserung des Pistenystems 16/34" im Jahr 1998 vergab die Flughafen Wien AG die bauwirtschaftliche Beratung ebenfalls freihändig an das Büro. Das Büro verfasste die der eigenen Beauftragung zugrunde liegenden Werkverträge, wirkte bei der Überarbeitung der Vertragsbestimmungen und der Vergaberichtlinien mit, konzipierte die Verträge anderer Konsulenten und wurde parallel dazu mit Kontrollaufgaben betraut. In den Jahren 1993 bis 1998 zahlte die Flughafen Wien AG an das Büro Honorare von 37,5 Mill S.
- 15.2 Der RH kritisierte sowohl die freihändige Vergabe der umfangreichen Leistungen als auch — wegen der Unvereinbarkeit — die gleichzeitige Beauftragung des Büros mit Kontrollaufgaben (Überwachung und Steuerung des Baugeschehens) und operativen Aufgaben.
- 15.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes seien die spezifischen Expertenleistungen im Zusammenhang mit der Vergabe der Bauleistungen erforderlich und bei der Flughafen Wien AG nicht in ausreichendem Maß verfügbar gewesen. Grundsätzlich verschließe sich die Flughafen Wien AG anderen Formen der Auftragsvergabe an Konsulenten — ungeachtet der positiven Erfahrungen mit dem beauftragten Büro und der Unsicherheiten bei der Ausschreibung von Beratungsleistungen — nicht.*
- 15.4 Der RH entgegnete, dass die Mehrfachbeauftragung überdacht werden sollte.

#### Controllingleistungen

- 16.1 Die "Controllingleistungen" umfassten die Kontrolle (Überwachung und Steuerung) von Leistungen Dritter und insbesondere jene Leistungen, die nicht Teil der — durch den beauftragten "Controller" selbst wahrgenommenen — operativen Unterstützung des Projektmanagements bzw der technisch-wirtschaftlichen Vertretung des Bauherrn waren. Infolge der



## Projektübergreifende Feststellungen

13

Identität des "Controllers" des operativen Projektmanagements und der bauwirtschaftlichen Beratung war für große Bereiche des Projektmanagements keine Kontrolle gegeben. Ebenfalls unterlagen die internen Leistungen der Mitarbeiter der Flughafen Wien AG keiner Kontrolle.

16.2 Der RH bemängelte die Kontroll-Defizite.

16.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes habe die Beauftragung eines Büros mit "Controllingaufgaben" auf die Durchführung der Projekte nicht nachteilig gewirkt. Die Kontrolle sei durch die betroffenen Organisationseinheiten der Flughafen Wien AG gegeben gewesen bzw laufend verbessert worden.*

16.4 Der RH entgegnete, dass die Mängel bei der Projektabwicklung eine maßgebliche Auswirkung dieser Kontrollhandlungen vermissen ließen.

## Konsulentenleistungen

### Allgemeines

17.1 Obwohl vermehrt externe Büros herangezogen wurden — so lag bei der Abwicklung des Projektes Pier West der Honoraranteil für Konsulenten und Bauaufsicht (einschließlich planerischer Vorstudien und kontrollierender externer Konsulenten) bei 21 % (208 Mill S) der Gesamtkosten (990 Mill S) —, kam die Flughafen Wien AG der bereits anlässlich der Gebarungsüberprüfung 1995 gegebenen Empfehlung des RH, die Vergabe der Planungsleistungen von jener der örtlichen Bauaufsicht zu trennen, im Bereich der Haustechnik nur teilweise nach.

17.2 Nach Ansicht des RH hätte eine durchgängig getrennte Vergabe dieser Leistungen verbesserte Kontrollmöglichkeiten eröffnet.

17.3 *Der Vorstand nahm dies zwar zur Kenntnis, behielt sich jedoch — nach Maßgabe betriebswirtschaftlicher und technischer Erfordernisse im Einzelfall — ein Abgehen vom Regelfall der getrennten Vergabe vor.*

### Vergabe

18.1 Gemäß den internen Vergaberichtlinien der Flughafen Wien AG war ab 1993 die Beauftragung nicht künstlerischer Konsulentenleistungen (Planung, örtliche Bauaufsicht, technisch-geschäftliche Oberleitung) einem Vergabeverfahren zu unterwerfen. Der Vorstand beauftragte jedoch diese Leistungen bis 1996 auf Vorschlag der jeweiligen Fachabteilungen bzw des Projektmanagers — mit der Begründung der Wahrung der Kontinuität und des Fachwissens — ohne Ausschreibung bei stets denselben Auftragnehmern. Erst im Frühjahr 1997 trat ein Wandel ein (Ausschreibung der Planungsarbeiten und der örtlichen Bauaufsicht beim Projekt Piste 16/34).

18.2 Der RH kritisierte, dass sich die Flughafen Wien AG durch die mehrjährige Nichtbeachtung der internen Vergaberichtlinien für Konsulentenleistungen einer Nutzung der Vorteile der Vergabe unter Wettbewerbsbedingungen (zB günstigere Honorare, Möglichkeit verbesserter Bauausführung durch vertiefte Planung) begeben hatte.

- 18.3 *Der Vorstand pflichtete dem RH bezüglich der Wettbewerbsvorteile bei; ein Wechsel der Ziviltechniker für die Planung des Pier West hätte jedoch die Auflösung der seit 1989 bestehenden Verträge bedeutet und einen Verlust an Know-how und Zeit sowie Kosten aus einem Gerichtsverfahren oder einem Vergleich und Mehrkosten wegen der Bearbeitung durch neue Planer erwarten lassen.*
- 18.4 Der RH erachtete die Nachteile der jahrelangen Beauftragung derselben Zivilingenieurbüros für überwiegend.
- Ausschreibungs-  
unterlagen
- 19.1 In den Leistungsverzeichnissen waren verschiedene, möglicherweise zu erbringende Leistungen enthalten. Zusätzliche, nicht aus den Leistungsverzeichnissen ableitbare Arbeiten vergab die Flughafen Wien AG aufgrund von nicht dem Wettbewerb unterzogenen Nachtragsangeboten. Die Kenntnis der Planer über vermehrte Planungsänderungen während der Bauausführung, bedingt durch Änderung der Planungsvorgaben und zusätzliche Nutzerwünsche, führte dazu, dass die Ausarbeitung der Leistungsverzeichnisse auf keiner fundierten Planung aufbaute, so dass die ausgeführten Arbeiten den Ausschreibungsunterlagen nicht entsprachen. Die zur Ausschreibung gelangten Leistungsverzeichnisse wurden nicht kontrolliert.
- 19.2 Der RH kritisierte, dass den Ausschreibungen Leistungsverzeichnisse zugrunde lagen, die nicht den tatsächlich erforderlichen Leistungsumfang widerspiegeln, weil dadurch die Bestbieterermittlung unter Wettbewerbsbedingungen von vornherein beeinträchtigt war (zB bei den Projekten Pier West, Geräteinstellhalle Pier West, bauliche Vorkehrungen zur Umsetzung des "Schengen Abkommens", Außenanlage Spedition, Vorfeld-Nordost (erste und zweite Phase), Vorfeld-Nordost (dritte Phase), Vorfeld-Pier West).
- 19.3 *Der Vorstand gab hierzu keine Stellungnahme ab.*
- Angebotsprüfung
- 20.1 Bei mehreren Projekten (zB Pier West, Außenanlage Spedition, Vorfeld-Nordost, Vorfeld-Pier West) erfolgte keine vertiefte Angebotsprüfung. Erst 1996/97 im Zuge des Projektes Verbesserung des Pistensystems 11/29 lag eine aussagekräftige vertiefte Angebotsprüfung vor.
- 20.2 Der RH kritisierte die unzureichenden Prüfungen der Angebote. Seiner Ansicht nach wären durch eine eingehende Analyse vor Auftragsvergabe auch die wirtschaftlichen Auswirkungen von Preisauffälligkeiten für die Auftragsabwicklung zu erkennen gewesen.
- 20.3 *Der Vorstand gab hierzu keine Stellungnahme ab.*
- Abrechnungen
- 21.1 Bei allen überprüften Projekten wiesen die abgerechneten Leistungen — wegen der unzureichenden Erfassung einzelner Positionen und durch Veränderungen der Planungen im Zuge der Bauabwicklung — erhebliche Abweichungen gegenüber den beauftragten Leistungen auf. Dies führte zu Nachforderungen, die teilweise auf Nachtragsangeboten fußten, und



- zu Abrechnungsvereinbarungen, die zum Teil auf fiktiven Berechnungen (zB beim Projekt Pier West) beruhten. Weiters wurden Deckelungen vereinbart; die abgerechneten Leistungen wurden diesfalls nur bis zu einem bestimmten Grenzwert anerkannt.
- 21.2 Der RH kritisierte die Abrechnungsmodalitäten, weil sie einer transparenten Projektabwicklung abträglich waren.
- 21.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes seien verspätete Entscheidungen teilweise die Ursache für Nachforderungen gewesen. Wegen der ua dadurch bewirkten Terminverzögerungen seien Abrechnungsvereinbarungen zu treffen gewesen; diese hätten jedoch den Projektabschluss positiv beeinflusst, insbesondere weil langwierige Gerichtsverfahren und Verschiebungen der Inbetriebnahme vermieden worden seien.*
- 22.1 Die dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorgelegten geplanten Projektkosten (Präliminarien) lagen teilweise weit über den tatsächlich erwarteten Gestehungskosten, so dass die zum Teil erheblichen Über- und Unterschreitungen bei den einzelnen Gewerken (zB bei den Projekten Pier West, bauliche Vorkehrungen zur Umsetzung des "Schengen Abkommens", Vorfeld-Nordost [alle Phasen]) zu keiner wesentlichen Verfehlung der genehmigten Präliminarien führten. Die Unterschreitungen der überhöhten Präliminarien wurden dem Projektmanagement als "Erfolg" zugeschrieben.
- 22.2 Der RH erachtete infolge der Leistungsverschiebungen die Gegenüberstellung der Gesamtabrechnung mit den Präliminarien als Erfolgskennzahl für nicht aussagekräftig.
- 23.1 Da Nachforderungen bzw Abrechnungsvereinbarungen nicht automatisch zu einer Überschreitung der präliminierten Kosten führten, anerkannte der Projektmanager (zB beim Projekt Pier West) alleine, ohne Beiziehung des Projektdurchführungsverantwortlichen und ohne den Vorstand zu informieren, Abrechnungsvereinbarungen an. Die Zeichnungsbefugnis des Projektmanagers galt jedoch nur für die Flughafen Wien AG nicht verpflichtende Geschäfte.
- 23.2 Nach Ansicht des RH lagen diese Genehmigungen aufgrund der Zeichnungsbefugnis nicht in der Kompetenz des Projektmanagements. Weiters war der Verzicht auf das Vier-Augen-Prinzip zu bemängeln.
- 23.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes habe das Projektmanagement die Vereinbarungen innerhalb der ihm vom Vorstand zugewiesenen Kompetenz in Abstimmung mit dem befassten externen Experten getroffen.*
- 23.4 Der RH entgegnete, dass die vom Projektmanager eingegangenen Verpflichtungen für die Flughafen Wien AG finanziell nachteilig waren.

- 24.1 Bei einigen Schlussrechnungen waren die als richtig anerkannten Massen wesentlich niedriger als in den vorangegangenen Teilabschlagsrechnungen. Die interne Revision war bereits im Jahr 1998 mit unrichtig bearbeiteten Teilabschlagsrechnungen befasst.
- 24.2 Der RH bemängelte, dass die Flughafen Wien AG im Wege der Abschlagszahlungen zum Teil für Leistungen zahlte, die nicht erbracht worden waren.

### Interne Revision

- 25.1 Die interne Revision konnte aufgrund der unzureichenden personellen Ausstattung den ihr laut Revisionsrichtlinie übertragenen Aufgaben — insbesondere der Prüfung von Bauprojekten — nicht ausreichend nachkommen.
- 25.2 Der RH bemängelte, dass der Vorstand bei den umfangreichen Bauvorhaben der Flughafen Wien AG nicht vermehrt auf deren Revision bedacht gewesen war.
- 25.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes habe die interne Revision nur stichprobenartig und anlassbezogen einzelne Vorgänge zu prüfen.*
- 25.4 Der RH entgegnete, die Abwicklung der Investitionsprojekte hätte hierfür ausreichende Anlässe geboten.

### Finanzielle Auswirkungen

- 26.1 Im März 1996 legte der Vorstand der Flughafen Wien AG dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates und dem Vorsitzenden des Baukontrollausschusses dar, dass sich die Kosten der abgewickelten Projekte im Rahmen des vom Aufsichtsrat genehmigten, auf Schätzgutachten beruhenden Baubudgets gehalten hätten und dass erhöhten Aufwendungen Einsparungen gegenüberstünden.
- 26.2 Nach Ansicht des RH schloss dies Vermögensnachteile infolge mangelhafter Abwicklung der Investitionsvorhaben nicht aus, zumal das von der Flughafen Wien AG als Vergleichsmaßstab herangezogene Baubudget auf Schätzungen beruhte.

Er vermeinte, dass die Projekte bei sachgerechter Abwicklung billiger hätten ausgeführt werden können. Bei den überprüften Projekten erlitt die Flughafen Wien AG infolge von Warnpflichtverletzungen bei Massenüberschreitungen, unzureichenden Planungsvorsorgen, zu spät definierten Nutzerwünschen, Abrechnungsunklarheiten, nicht erkannten Bieterstürzen usw mögliche Vermögensnachteile von rd 103 Mill S, die den überprüften Projekten wie folgt zuzuordnen waren:



## Finanzielle Auswirkungen

17

Projekt/Vergaben	Mangelbeschreibung	möglicher Vermögensnachteil in Mill S
(1) Vergabe Masterplanung	zu frühes Verwerfen eines Angebotes	3,0
(2) Pier West	Nichtvergleichbarkeit der Ausschreibung mit der Vergabe; Anerkennung von Nachtragsforderungen bedingt durch verspätete Bauherrenentscheidungen	10,5
(3) Pier West	Unklare Vertragsabfassung; mangelhafte Ausschreibungsunterlagen	21,0
(4) Pier West	Mangelhafte Massenermittlung; Vernachlässigung einer vertieften Angebotsprüfung	4,0
(5) Pier West	Unterlassene Warnpflicht	6,0
(6) Pier West	Unklare Vertragsbedingungen	12,5
(7) Pier West	Qualitätsmängel	0,9
(8) Pier West	Überzahlung eines Brandmelders	0,12
(9) Außenanlage Spedition	Mangelhaftes Leistungsverzeichnis; Bietersturz	3,9
(10) Vorfeld–Nordost (erste und zweite Phase)	Änderung der Ausschreibung; Bietersturz	3,8
(11) Vorfeld–Nordost (erste und zweite Phase)	Unklarheiten der Ausschreibung	1,0
(12) Vorfeld–Nordost (erste und zweite Phase)	Beauftragung ohne Nachtragsangebote zu Preisen des Hauptangebotes	3,3
(13) Vorfeld–Nordost (erste und zweite Phase)	Verzicht auf Ausschreibung; überhöhte Angebotspreise	0,2
(14) Vorfeld–Nordost (erste und zweite Phase)	Beauftragung von Tiefbauarbeiten nach Kontrahentenvertrag	0,5
(15) Vorfeld–Nordost (dritte Phase)	Unklare Auftragsvergaben	1,0
(16) Piste 12/30	Nachträgliche Anerkennung von Forderungen	1,8
(17) Vorfeld–Pier West	Mangelhafte Leistungserfassung; Verzicht auf vertiefte Angebotsprüfung	15,0
(18) Vorfeld–Pier West	Ungerechtfertigtes Erfolgshonorar	1,0
(19) Vorfeld–Pier Ost	Verzicht auf vertiefte Angebotsprüfung (zu hohes Preisniveau)	4,0
(20) Verbesserung Pistensystem 11/29 Abschnitt 1995	Verzicht auf vertiefte Angebotsprüfung (zu hohes Preisniveau)	6,5
(21) Verbesserung Pistensystem 11/29 Abschnitt 1996	Vergaben zu überhöhten Preisen	2,2
(22) Kanal- und Tiefbau	Abschluss von Kontrahentenverträgen zu überhöhten Preisen	0,75
	Summe	102,97

- 26.3 *Der Vorstand stellte dies unter Hinweis auf die Berechnungsannahmen in Abrede; seiner Ansicht nach betrage der Vermögensnachteil nur 13,05 Mill S. Dies beträfe*
- (1) die Uneinbringlichkeit von Skonto-Abzügen (unklare Vertragsbedingungen 10,0 Mill S; siehe Punkt (6) Pier West der vorstehenden Liste),*
  - (2) die Beauftragung von Tiefbauarbeiten (Wasserversorgung) nach einem Kontrahentenvertrag (0,5 Mill S; siehe Punkt (14) Vorfeld-Nordost erste und zweite Phase der vorstehenden Liste),*
  - (3) eine nachträgliche Anerkennung von Forderungen (1,8 Mill S; siehe Punkt (16) Piste 12/30 der vorstehenden Liste) sowie*
  - (4) Nachteile aus Kontrahenten-Verträgen (0,75 Mill S; siehe Punkt (22) Kanal- und Tiefbauarbeiten der vorstehenden Liste).*
- 26.4 *Der RH entgegnete, dass er die Investitionsprojekte einzeln überprüft hat, wobei von ihm besonderes Gewicht auf die ordnungsgemäße Vorbereitung und Abwicklung gelegt wurde. Als Ergebnis dieser detaillierten Prüfungen ermittelte er — unabhängig von der den Gerichten obliegenden strafrechtlichen Würdigung und der damit im Zusammenhang stehenden Feststellung des strafrechtlich relevanten Schadensbetrages — den der Flughafen Wien AG entstandenen möglichen Vermögensnachteil mit rd 103 Mill S.*



Schluss-  
bemerkungen

27 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

- (1) Der laufend zu aktualisierende Masterplan sollte Grundlage für die Investitionsplanung sein.
- (2) Das Projektmanagement sollte bereits in der Entwurfsphase von Projekten verantwortlich mitwirken.
- (3) Für die Projektorganisation wären geeignete Mitarbeiter auszubilden und eine ausreichende Infrastruktur zu schaffen.
- (4) Der Investitionsplan wäre verbindlich einzuhalten; Ausschreibungen sollten erst nach hinreichendem Planungsvorlauf erfolgen.
- (5) Die Vergabe der Leistungen der technisch-geschäftlichen Oberleitung und der örtlichen Bauaufsicht sollte nach dem Bestbieterprinzip erfolgen.
- (6) Bei der Vergabe von immateriellen Leistungen wären verbindliche Auswahlkriterien für die Vorauswahl der Bieter im Wettbewerb festzulegen.
- (7) Das Fachwissen der Organisationseinheiten der Flughafen Wien AG wäre vermehrt zu nutzen.
- (8) Bei künftigen Großinvestitionen sollte die Bauabwicklung im Wege eines Projektmanagements erfolgen.

Wien, im Juni 2001

Der Präsident:

Dr Franz Fiedler

## Abkürzungsverzeichnis

# A-Z

<b>Abs</b>	Absatz
<b>AG</b>	Aktiengesellschaft
<b>B-VG</b>	Bundes-Verfassungsgesetz
<b>bzw</b>	beziehungsweise
<b>Mill</b>	Million(en)
<b>Mrd</b>	Milliarde(n)
<b>ÖIAG</b>	Österreichische Industrieholding AG
<b>rd</b>	rund
<b>RH</b>	Rechnungshof
<b>S</b>	Schilling
<b>TB</b>	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr)
<b>ua</b>	unter anderem, und andere(-s)
<b>usw</b>	und so weiter
<b>zB</b>	zum Beispiel

## Abkürzungsverzeichnis

# A-Z

<b>Abs</b>	Absatz
<b>AG</b>	Aktiengesellschaft
<b>B-VG</b>	Bundes-Verfassungsgesetz
<b>bzw</b>	beziehungsweise
<b>Mill</b>	Million(en)
<b>Mrd</b>	Milliarde(n)
<b>ÖIAG</b>	Österreichische Industrieholding AG
<b>rd</b>	rund
<b>RH</b>	Rechnungshof
<b>S</b>	Schilling
<b>TB</b>	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr)
<b>ua</b>	unter anderem, und andere(-s)
<b>usw</b>	und so weiter
<b>zB</b>	zum Beispiel