

R
H



**Rechnungshof
Österreich**

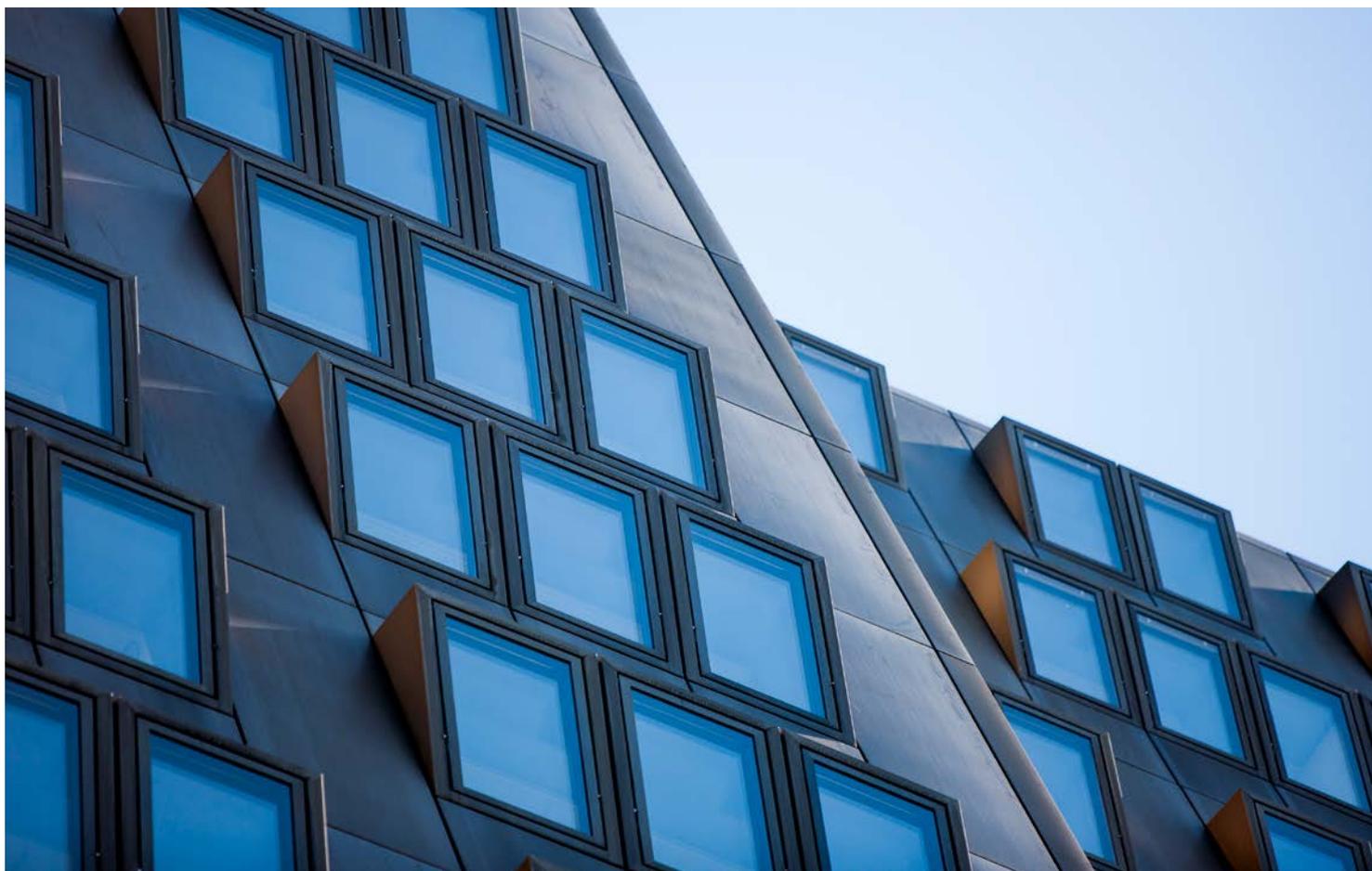
Unabhängig und objektiv für Sie.

Reihe NIEDERÖSTERREICH 2021/12

Reihe WIEN 2021/12

Flughafen Wien – Instandhaltung

Bericht des Rechnungshofes



Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Niederösterreichischen Landtag gemäß Art. 127 Abs. 6 Bundes–Verfassungsgesetz sowie dem Gemeinderat der Stadt Wien gemäß Art. 127 Abs. 6 in Verbindung mit Abs. 8 Bundes–Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf– und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes www.rechnungshof.gv.at verfügbar.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Rechnungshof Österreich

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

www.rechnungshof.gv.at

Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich

Herausgegeben: Wien, im November 2021

AUSKÜNFTE

Rechnungshof

Telefon (+43 1) 711 71 – 8946

E–Mail info@rechnungshof.gv.at

[facebook/RechnungshofAT](https://www.facebook.com/RechnungshofAT)

Twitter: @RHSprecher

FOTOS

Cover: Rechnungshof/Achim Bieniek

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis _____	4
Glossar _____	6
Prüfungsziel _____	9
Kurzfassung _____	9
Resümee _____	13
Zahlen und Fakten zur Prüfung _____	14
Prüfungsablauf und –gegenstand _____	17
Exkurs _____	18
Organisation und Aufgaben der Instandhaltung _____	28
Akteure und Prozesse _____	28
Neustrukturierung der Instandhaltung _____	30
Entwicklung des Frauenanteils _____	35
Umsätze und Aufwendungen der Instandhaltung _____	37
Instandhaltungsaufwendungen _____	37
Betriebsleistung und Personal _____	38
Umsätze _____	41
Betriebsaufwand _____	42
Auftragsabwicklung und Leistungsverrechnung _____	45
Besteller–Ersteller–Prinzip _____	45
Interne Leistungsverrechnung _____	46
Leistungsnachweise und Stundenaufzeichnungen _____	48
Anlagenabgänge und Materialverwertung _____	50
Externe Beschaffungen Instandhaltung _____	54
Umsatzstärkste Auftragnehmer _____	54
Beschaffungsvorgänge im Überblick _____	57
Beschaffungsvorgänge im Detail _____	58
Malversationen _____	66
Betroffene Bereiche _____	66
Maßnahmen der Flughafen Wien AG _____	71
Controlling _____	75
Internes Kontrollsystem und Risikomanagement _____	77
Allgemeines _____	77
Umsetzung Flughafen Wien AG _____	77
IKS Betankung _____	82
IKS Fuhrparkmanagement _____	83
Resümee _____	85
Anhang _____	90
Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger _____	90

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Ergebnisentwicklung Instandhaltung _____	32
Tabelle 2:	Personalstruktur Instandhaltung _____	35
Tabelle 3:	Personalstruktur Flughafen Wien Konzern (Standort Wien) _____	36
Tabelle 4:	Entwicklung Aufwandsposition „Instandhaltung“ _____	37
Tabelle 5:	Umsätze Instandhaltung _____	41
Tabelle 6:	Leistungsnachweise bis Oktober 2013 _____	48
Tabelle 7:	Leistungsnachweise ab November 2013 _____	49
Tabelle 8:	Beschaffungsvolumen Instandhaltung _____	57
Tabelle 9:	Beschaffungen Leihpersonal _____	58
Tabelle 10:	Beschaffungen Gebäudeleittechnik _____	59
Tabelle 11:	Beschaffungen Brandmeldeanlage _____	61
Tabelle 12:	Beschaffungen Befeuerungsanlage _____	63
Tabelle 13:	Beschaffungen Aufzüge und Rolltreppen _____	64

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Neustrukturierung der Instandhaltung _____	31
Abbildung 2:	Wirtschaftlichkeit und Personalstruktur der Instandhaltung _____	39
Abbildung 3:	Tätigkeitsfelder und Betriebsaufwand der Instandhaltung _____	43
Abbildung 4:	Umsatzstärkste Auftragnehmer der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH _____	55
Abbildung 5:	Umsatzstärkste Auftragnehmer der Vienna Airport Technik GmbH _____	56
Abbildung 6:	Struktur des Internen Kontrollsystems _____	78
Abbildung 7:	Verantwortlichkeitsmatrix: Steuerung und Kontrolle _____	80

Abkürzungsverzeichnis

AB	Ausschussbericht
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
AktG	Aktiengesetz
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BlgNR	Beilage zu den Protokollen des Nationalrats
B–VG	Bundes–Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
COVID	corona virus disease
EASA	European Union Aviation Safety Agency (Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit)
EBIT	earnings before interest and taxes (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GP	Gesetzgebungsperiode
GZ	Geschäftszahl
IA	Initiativantrag
ICAO	International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
IKS	Internes Kontrollsystem
IT	Informationstechnologie
i.V.m.	in Verbindung mit
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
Mio.	Million(en)
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen

rd.	rund
RH	Rechnungshof
RHG	Rechnungshofgesetz
Rz	Randziffer
S.à.r.l.	Société à responsabilité limitée (Gesellschaft mit beschränkter Haftung)
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
VfGH	Verfassungsgerichtshof
VfSlg.	ausgewählte Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofes
VZÄ	Vollzeitäquivalent(e)
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel

Glossar

Airside

Bei Flughäfen werden die Bewegungsflächen der Flugzeuge sowie die hinter den Sicherheitskontrollen angrenzenden Bereiche als Airside (Luftseite) bezeichnet.

Befeuerungsanlage

Die Befeuerungsanlage eines Flughafens stellt eine Orientierungshilfe für Piloten dar. Die verschiedenfarbigen Lichtsignale kennzeichnen etwa die unterschiedlichen Bereiche der Start- und Landebahnen oder den Vorfeldbereich. Die Befeuerungsanlage fällt unter den ICAO- und EASA-Regelungsbereich.

Bereich

Der RH verwendet den allgemeinen Begriff „Bereich“ für die verschiedenen Organisationseinheiten der Flughafen Wien AG (Geschäftsbereiche, Fachbereiche, Servicebereiche und Kostenstellen).

Compliance

Der Begriff Compliance ist die betriebswirtschaftliche und rechtswissenschaftliche Umschreibung für die Regeltreue (auch Regelkonformität) von Unternehmen und ihren Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern. Er gilt als Überbegriff für die Einhaltung von Gesetzen, Richtlinien sowie jenen Kodizes und Leitlinien, denen sich das Unternehmen freiwillig unterworfen hat.

EASA

Die European Union Aviation Safety Agency (Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit) ist die Flugsicherheitsbehörde der Europäischen Union für die zivile Luftfahrt. Sie wurde am 15. Juli 2002 auf Grundlage einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Union gegründet (Verordnung (EG) 1592/2002 in der Fassung der Verordnung (EU) 2018/1139).¹

Flughafen Wien AG (Konzern)

Der Konzern umfasste die Flughafen Wien AG und die verbundenen Unternehmen, wenn diese zumindest zu 50 % im Eigentum der Flughafen Wien AG standen, im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG voll konsolidiert waren und ihren Unternehmenssitz am Flughafen Wien hatten.

Großanlagen

Großanlagen waren im funktionellen Zusammenhang mit dem Flughafen Wien stehende technische Anlagen und Ausrüstungen. Dies waren insbesondere die Gepäckförderanlage, die Brandmeldeanlage sowie die Befeuerungsanlage.

¹ <https://www.easa.europa.eu> (abgerufen am 10. November 2021)

ICAO

Die International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) wurde 1944 gegründet und erhielt 1947 den Status einer Unterorganisation der Vereinten Nationen. Mit Stand April 2019 gehörten ihr 193 Mitgliedstaaten an. Ihre Aufgabe ist, für Sicherheit und Wirtschaftlichkeit in der internationalen Zivilluftfahrt zu sorgen. Die wichtigsten Dokumente der ICAO sind das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom Dezember 1944 und seine laufend weiterentwickelten 19 Anhänge, die grundsätzliche Standards und Regelungen für den internationalen Luftverkehr enthalten.²

Inhouse-Vergabe

Unter Inhouse-Vergabe ist die Vergabe eines öffentlichen Auftrags ohne öffentliche Ausschreibung bzw. unter Ausblendung des Wettbewerbs zu verstehen. Inhouse-Vergaben sind nach aktueller Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes etwa dann zulässig, wenn der öffentliche Auftraggeber auf die strategischen Ziele und wichtigen Entscheidungen der auftragnehmenden Gesellschaft ausschlaggebenden Einfluss hat (bei der gegenständlichen Gebärungsüberprüfung: Vergaben an verbundene Unternehmen innerhalb des Konzerns der Flughafen Wien AG).

Instandhaltung

Instandhaltung ist die Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen sowie Maßnahmen des Managements während des Lebenszyklus eines Objekts. Sie dient dem Erhalt (Wartung), der Wiederherstellung (Instandsetzung) und der Überprüfung (Inspektion), um die Funktionsfähigkeit des Objekts zu gewährleisten. Der Begriff der Instandhaltung umfasste sowohl die rein technischen Maßnahmen als auch administrative Maßnahmen wie Planung, Dokumentation, Analyse, Rückmeldung und alle weiteren Tätigkeiten zur Funktionssicherheit eines Objekts.

Kollaudierung

Kollaudierung ist die bescheidmäßige Feststellung der Plan- und Gesetzmäßigkeit des errichteten Gebäudes oder der Anlage durch die Baubehörde. Danach dürfen die bewilligungspflichtigen Bauführungen und Anlagen benutzt werden.

² <https://www.icao.int>; <https://www.klimaschutz-portal.aero/glossar/international-civil-aviation-organization-2> (abgerufen am 10. November 2021)

Konzernprivileg

Beim Konzernprivileg handelte es sich um eine Regelung in der Vergabeordnung der Flughafen Wien AG, wonach Beschaffungen von Unternehmen, auf die die Gesellschaft einen beherrschenden Einfluss hat (verbundene Unternehmen) vom Anwendungsbereich des Bundesvergabegesetzes 2006 ausgenommen und nachgefragte Leistungen vorrangig konzernintern zu vergeben waren. Vor einer Inanspruchnahme des Konzernprivilegs war Einvernehmen mit dem verbundenen Unternehmen herzustellen. Letzteres konnte einen Auftrag aus Kapazitätsgründen auch ablehnen.

Landside

Bei Flughäfen werden alle Bereiche, die sich vor den Sicherheitskontrollen befinden, als Landside (Landseite) bezeichnet.

Operations

Operations war jener Geschäftsbereich der Flughafen Wien AG, der u.a. für sicherheitsrelevante Aufgaben des Flughafenbetriebs verantwortlich zeichnete (z.B. Airside Operations, Terminalbetrieb, Winterdienst, Kehrdienst, Flughafenfeuerwehr, Notfalldienste).

Service Level Agreement

Dies war eine vertragliche Vereinbarung zwischen dem Besteller und dem Ersteller einer Leistung, in welcher die Qualität der bestellten Leistungen und/oder eine Mindestverfügbarkeit der Anlagen zu definieren sind.

Telemetrie

Telemetrie ist die Übertragung von Messwerten aus dem Fahrzeug an eine zentrale Messstelle, an der die Messwerte gesammelt, aufgezeichnet und/oder ausgewertet werden können. Zusätzlich können Telemetriesysteme in Fahrzeugen über ein elektronisches Fahrtenbuch verfügen, womit das handschriftliche Führen von Fahrtenbüchern entfällt.

WIRKUNGSBEREICH

- Land Niederösterreich
- Stadt Wien

Flughafen Wien – Instandhaltung

Prüfungsziel



Der RH überprüfte die Gebarung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft und der Vienna Airport Technik GmbH hinsichtlich der Instandhaltung. Ziele der Überprüfung waren die Darstellung bzw. Beurteilung der Organisation und Aufgaben, der Umsätze und Aufwendungen, der Auftragsabwicklung und Leistungsverrechnung sowie die Beurteilung von ausgewählten Auftragsvergaben und des Internen Kontrollsystems im Bereich der Instandhaltung.

Gemäß Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes (**VfGH**) vom 11. Dezember 2018 verneinte dieser eine Prüfzuständigkeit des RH für die Flughafen Wien Aktiengesellschaft und die Vienna Airport Technik GmbH ab 1. Juni 2017. Damit waren die Prüfungshandlungen auf den Zeitraum bis einschließlich 31. Mai 2017 beschränkt. Der überprüfte Zeitraum erstreckte sich bezogen auf die Flughafen Wien Aktiengesellschaft und die Vienna Airport Technik GmbH von 2012 bis Ende Mai 2017.

Kurzfassung

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft (in der Folge: **Flughafen Wien AG**) startete 2013 das Projekt „Neustrukturierung technische Dienstleistungen“. Wesentliche Ziele des Projekts waren Kostensenkungen durch den Abbau von Doppelgleisigkeiten und Effizienzsteigerungen, die mit einem von drei vorgeschlagenen Organisationsmodellen erreicht werden sollten. Nach der Prüfung dieser drei Varianten entschied der Aufsichtsrat Ende 2013, die technischen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG in einem Technik-Tochterunternehmen – der damaligen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH – zu bündeln. Damit sollten ab dem Jahr 2015 ergebniswirksame Einsparungen von mindestens 2 Mio. EUR pro Jahr erzielt werden. Mit 1. Jänner 2015 erfolgte die operative Zusammenlegung der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH und des Servicebereichs Technische Dienstleistungen der Flughafen Wien AG (in der Folge: **Servicebereich Technische Dienstleistungen**) zur Vienna

Airport Technik GmbH. Diese agierte seitdem als technischer Dienstleister für die Flughafen Wien AG. (TZ 3)

Die im Februar 2016 in einem Abschlussbericht präsentierten – kalkulatorisch ermittelten – Einsparungen und Synergieeffekte der Zusammenlegung bezifferte die Flughafen Wien AG mit rd. 5,6 Mio. EUR. Diese waren jedoch nicht unmittelbar aus den Ergebnissen der in der Instandhaltung tätigen Bereiche bzw. Gesellschaften ablesbar, weil sie zum Teil durch konzernale Effekte sowie durch eine abweichende Berechnungsmethode gegenüber den ursprünglichen Planwerten überlagert waren. Eine Analyse auf Basis der von der Flughafen Wien AG bereitgestellten Controlling-Daten der in der Instandhaltung tätigen Bereiche bzw. Gesellschaften zeigte, dass deren Ergebnisverbesserungen (2015 gegenüber 2012: 2,81 Mio. EUR) niedriger ausfielen, als im Abschlussbericht dargestellt. (TZ 3)

Die für Instandhaltung zuständigen Organisationseinheiten der Flughafen Wien AG wiesen in den Jahren 2012 bis Ende Mai 2017 einen sinkenden Frauenanteil auf. Die Anzahl der Mitarbeiterinnen sank in diesem Zeitraum von 13 auf elf, der Frauenanteil von 4,9 % auf 3,1 %. Die von der Vienna Airport Technik GmbH gesetzten Maßnahmen zur Steigerung des Frauenanteils zeigten keinen Erfolg. Auch der Frauenanteil von 21 % im gesamten Konzern der Flughafen Wien AG war gering. (TZ 4)

Im November 2013 trat bei der damaligen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH die Verrechnung überhöhter Preise für Leihpersonal zutage. Ob und in welchem Umfang dies auf die konzernintern offerierten Angebotspreise und die interne Leistungsverrechnung im Zeitraum 2012 bis November 2013 Auswirkungen hatte, war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch ungeklärt und Gegenstand anhängiger Gerichtsverfahren. Nach Bekanntwerden und Aufarbeitung der Unregelmäßigkeiten leiteten die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Technik GmbH organisatorische Verbesserungen ein. So war nunmehr vorgesehen, den Zentralen Einkauf einzubinden. Der Fachbereich Finanzen Controlling unterstützte den jeweiligen Fachbereich bei der Kalkulation und Plausibilisierung der Stundensätze konzernintern angebotener Instandhaltungsleistungen. (TZ 10)

Rund 23 % der Beschaffungen der Vienna Airport Technik GmbH im Zeitraum 2015 bis Mai 2017 waren Bestellungen für sicherheitsrelevante Anlagen. Dafür nutzten die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. die Vienna Airport Technik GmbH seit Errichtung der Anlagen jeweils nur einen Lieferanten. Die Flughafen Wien AG stützte sich auf eine Ausnahmebestimmung im Bundesvergabegesetz 2006 (§ 195 Z 5) und führte ein Verhandlungsverfahren mit nur einem Bieter durch. Untersuchungen der Flughafen Wien AG in den Jahren 2010 und 2011 hatten ergeben, dass die technischen Besonderheiten einen Auftragnehmerwechsel für die Brandmeldeanlage bzw. die Befeuerungsanlage nicht ermöglicht hatten. Die Ausnahmebestimmung war nach der Rechtsprechung des Europäischen

Gerichtshofes restriktiv auszulegen. Die Rechtfertigungsgründe waren eng auszulegen und die Beweislast lag beim Auftraggeber. Das Beschaffungsvolumen der Vienna Airport Technik GmbH bei diesen Lieferanten betrug im Zeitraum 2015 bis Mai 2017 in Summe 6,13 Mio. EUR. Insgesamt rief die Flughafen Wien AG im Zeitraum 2012 bis 2017 konzernweit Leistungen im Wert von rd. 15,9 Mio. EUR bei diesen Lieferanten ab. (TZ 13, TZ 14, TZ 15)

Das umfangreiche Regelwerk zu Anlagenabgängen und Materialverkäufen konnte das Auftreten von Unregelmäßigkeiten nicht wirksam verhindern. Dies insbesondere deshalb, weil auch Führungskräfte in die Malversationen involviert waren und damit ihre Aufsichts- und Kontrollpflichten verletzten. Die nach dem Erkennen der Malversationen von der Flughafen Wien AG getroffenen Maßnahmen waren grundsätzlich zweckmäßig, insbesondere die verstärkte Einbindung des Zentralen Einkaufs und die Etablierung der Vienna Airport Technik GmbH als spezialisierten Dienstleister für die Errichtung, Instandhaltung und Wartung der technischen Infrastruktur des Flughafens Wien. Der Diebstahl von bereits verkauften Anlagenteilen im Sommer 2015 verdeutlichte jedoch, dass weiterhin besondere Wachsamkeit und die laufende Optimierung der Kontrollmaßnahmen geboten waren. Dies auch deshalb, weil das Flughafenareal mit seiner Vielzahl an Flächen, der großen Anzahl eigener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie des am Flughafen tätigen Fremdpersonals – unter dem Aspekt der Sicherung der Vermögenswerte der Flughafen Wien AG – eine besondere Herausforderung darstellte. (TZ 12)

Bei den Malversationen in der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH hatte es sich zum Teil um strafrechtlich relevante Tatbestände gehandelt. Die Flughafen Wien AG hatte durch die Malversationen einen Vermögensschaden erlitten. Die endgültige Schadenshöhe und die Höhe der Schadenswiedergutmachung standen bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung noch nicht fest, da nicht alle straf- und zivilrechtlichen Gerichtsverfahren abgeschlossen waren. (TZ 16)

Sowohl bei der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH als auch im Bereich Haustechnik des Servicebereichs Technische Dienstleistungen handelte es sich um strukturelles Fehlverhalten, bei dem viele Mitarbeiter und zum Teil auch Führungskräfte beteiligt waren. Die Führungskräfte waren für die Organisation der Arbeitsabläufe, die Einhaltung der Arbeitsprozesse und die Durchführung von Kontrollen verantwortlich. Sie waren somit in weitreichendem Ausmaß in die Malversationen verwickelt – sei es durch aktive Beteiligung oder mangelnde Kontrolle. (TZ 16)

Die Flughafen Wien AG gab mit der Whistleblower-Hotline, die über einen Link auf der Website des Flughafens erreichbar war, internen und externen Hinweisgebern die Möglichkeit, anonym auf wirtschaftskriminelle Handlungen und Missstände hinzuweisen. Der entsprechende Link auf der Website des Flughafens trug jedoch nicht die Bezeichnung Whistleblower-Hotline, sondern den weniger gut verständ-

lichen Namen „BKMS–Hinweisgebersystem“. In 20 Monaten waren sieben Meldungen eingelangt, davon zwei mit Hinweisen auf mögliche Malversationen. (TZ 17)

Das im Bereich der Instandhaltung innerhalb des Konzerns der Flughafen Wien AG eingesetzte Controlling war zweckmäßig. Insbesondere die Entsendung eines Controlling–Mitarbeiters zur Vienna Airport Technik GmbH war positiv, weil dadurch die Einhaltung der konzernweiten Controlling–Standards sichergestellt werden konnte und zugleich eine zeitnahe Berichterstattung unterstützt wurde. (TZ 18)

Der mit Mai 2017 erreichte Entwicklungsstand des Internen Kontrollsystems **(IKS)** und der Risikoanalyse war anhand der vorliegenden Unterlagen als grundsätzlich zweckmäßig zu beurteilen und die Umsetzung anhand eines internationalen Standardmodells positiv zu würdigen. Ebenso positiv war die Etablierung einer IKS–Datenbank als zentrales Erfassungs– und Bearbeitungsinstrument, um das IKS zu systematisieren und einen für die Flughafen Wien AG und ihre Tochterunternehmen einheitlichen Entwicklungsstand zu gewährleisten. Die Prozess– und Risikoverantwortlichen waren mit Unterstützung des IKS–Teams in der Lage, die Prozesse, Risiken und Kontrollen zu definieren und zu erfassen. Weiters war die Interne Revision mit der Überprüfung des IKS und des Risikomanagements sowie mit der Durchführung der Wirksamkeitsbeurteilung beauftragt. (TZ 20)

RESÜMEE

Vor dem Hintergrund des Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshofes, wodurch dieser die Prüfständigkeit des RH für die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Technik GmbH ab 1. Juni 2017 verneinte, sah der RH von der Abgabe von Empfehlungen an die überprüften Unternehmen ab.

Dennoch waren für den RH aus den bis 31. Mai 2017 überprüften Sachverhalten die nachstehenden, wesentlichen Ansatzpunkte abzuleiten, die den genannten Unternehmen Möglichkeiten für die Behebung der vom RH im überprüften Zeitraum festgestellten Schwächen geben können. Derartige Ansatzpunkte für sachgerechte Maßnahmen stellten sich insbesondere in den folgenden Bereichen dar:

- Sicherstellung eines compliance-konformen Verhaltens der Führungskräfte (TZ 16),
- systematisch-methodische Herangehensweise bei der Ermittlung von Einsparungen, Synergieeffekten und erwarteten Personalkostensteigerungen im Fall von Änderungen der Unternehmens- und Beteiligungsstruktur (TZ 3),
- vor dem Hintergrund des geringen Interesses von Bewerberinnen im Bereich Instandhaltung Optimierung des Recruitings (TZ 4),
- sachgerechte Unterstützung der leistungsanfordernden Bereiche (Besteller) bei der Beurteilung der Preisangemessenheit konzernintern und extern angebotener Leistungen (TZ 10),
- mittelfristige Reduktion der Abhängigkeit der überprüften Unternehmen von einzelnen Anbietern (TZ 15).

Zahlen und Fakten zur Prüfung

Flughafen Wien – Instandhaltung							
Die Flughafen Wien AG und ihre Tochterunternehmen sind Dienstleistungsunternehmen im Bereich Betrieb, Bau und Instandhaltung von Zivilflugplätzen mit allen hiermit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen. Sitz der Gesellschaft ist die Stadtgemeinde Schwechat. Das Unternehmen ist börsennotiert. Gemäß Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 11. Dezember 2018, KR 1/2018–30 und KR 2/2018–28, endet die Prüfzuständigkeit des RH mit Ablauf des 31. Mai 2017.							
Aktionäre	Land Niederösterreich	Stadt Wien	Mitarbeiter- beteiligungs- Privatstiftung	Airports Group Europe S.à.r.l.	Streubesitz		
Anteile in %							
	20,0	20,0	10,0	39,8	10,2		
Rechtsgrundlagen ¹	Aktiengesetz (AktG), BGBl. 98/1965 i.d.g.F. Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. 97/1949 i.d.g.F. Anhang 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, ICAO Annex 14, Aerodomes, Volume 1 – Aerodome Design and Operations i.d.g.F. Verordnung (EG) 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. L 2008/79, 1 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. 253/1957 i.d.g.F. Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO), BGBl. 72/1962 i.d.g.F. Bundesvergabegesetz 2006 (BVergG 2006), BGBl. I 17/2006 (außer Kraft gesetzt mit Bundesvergabegesetz 2018, BGBl. I 65/2018)						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2012 bis 2016 ⁹
Anzahl in Mio.							
Passagiere insgesamt ²	22,17	22,00	22,48	22,78	23,35	24,39	5,4
davon							
Transferpassagiere	7,05	6,79	6,53	6,30	6,17	6,44	-12,5
Anzahl							
Flugbewegungen ²	244.650	231.179	230.781	226.811	226.395	224.568	-7,5
in Mio. EUR							
Gesamtumsatz	607,37 ³	621,99 ³	630,16 ³	654,39 ³	741,60	753,18	22,1
EBIT	108,03 ³	112,08 ³	119,78 ³	142,90 ³	172,00	191,85	59,2
in Köpfen							
Personalstand (Standort Wien) ⁴	4.806	4.613	4.693	4.806	4.769	4.872	-0,8
in Mio. EUR							
Instandhaltungsaufwand ohne Pistensanierungen ⁶	26,47	29,19	23,65	29,77	22,11	21,71	-16,5

Flughafen Wien – Instandhaltung							
Instandhaltungseinrichtungen der Flughafen Wien AG							
(Servicebereich Technische Dienstleistungen, Vienna Airport Technik GmbH; bis Ende 2014: Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH)							
	in Mio. EUR						in %
Betriebsleistung konsolidiert ⁸	30,69	35,06	30,44	35,91	40,95	17,51 ⁷	33,4
EBIT	-1,14	0,46	1,52	1,67	2,26	1,13 ⁷	–
	in Vollzeitäquivalenten im Jahresdurchschnitt						
Personalstand (inklusive Leihpersonal) ⁵	385	413	358	380	375	368 ⁷	-2,9

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Flughafen Wien AG

EBIT = earnings before interest and taxes (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)

S.à.r.l. = Société à responsabilité limitée (Gesellschaft mit beschränkter Haftung)

¹ Die Abkürzung „i.d.g.F.“ bezieht sich im Berichtstext auf die jeweilige Fassung der betreffenden Rechtsgrundlage zum Zeitpunkt der zu beurteilenden Sachverhalte; dies gilt sinngemäß auch für das im Jahr 2018 außer Kraft gesetzte Bundesvergabegesetz 2006.

² am Standort Flughafen Wien

³ gemäß Jahresfinanzbericht Flughafen Wien AG; Werte gemäß Jahresfinanzberichten zum Berichtsjahr (ohne nachträgliche Vergleichswertanpassungen)

⁴ Basis: vollkonsolidierte Unternehmen der Flughafen Wien Gruppe am Standort Wien; Stichtag: jeweils 31. Dezember; im Jahr 2017: Stichtag 31. Mai

⁵ Servicebereich Technische Dienstleistungen und Vienna Airport Technik GmbH (vormals Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH) ohne Reinigungskräfte

⁶ Laut Einzelabschluss der Flughafen Wien AG; enthält Aufwendungen für Instandhaltungen, Inspektionen, Instandsetzungen, Sanierungen und Umbauten durch Dritte, jedoch ohne Leistungen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. Vienna Airport Technik GmbH und ohne Pistensanierungen in den Jahren 2013 und 2016.

⁷ Monate Jänner bis Ende Mai 2017

⁸ bereinigt um interne Verrechnungen zwischen dem Servicebereich Technische Dienstleistungen der Flughafen Wien AG und der Vienna Airport Technik GmbH bzw. Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (bis Ende 2014)

⁹ Da die Prüfständigkeit des RH mit 31. Mai 2017 endete, stellte er die Veränderungen für die Jahre 2012 bis 2016 dar.

Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 (1) Der RH überprüfte von Juli 2019 bis Juni 2020 die Gebarung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft (in der Folge: **Flughafen Wien AG**) und der Vienna Airport Technik GmbH hinsichtlich der Instandhaltung.

(2) Vor dem Hintergrund der anlässlich einer früheren Gebarungsüberprüfung der Flughafen Wien AG (September 2013 bis Jänner 2014) durch den RH festgestellten Schwachstellen und Mängel bei Fahrzeugbeschaffungen und im Management des Fuhrparks³ sowie des am Flughafen Wien bestehenden öffentlichen Interesses und nicht zuletzt aufgrund der wesentlichen Versorgungsfunktion und des staatlichen Vermögenswerts des Flughafens Wien überprüfte der RH im Sinne der bestmöglichen Sicherstellung der Transparenz der Gebarung die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Technik GmbH im Bereich der Instandhaltung. Ziele der Überprüfung waren die Darstellung bzw. Beurteilung der Organisation und Aufgaben, der Umsätze und Aufwendungen, der Auftragsabwicklung und Leistungsverrechnung sowie die Beurteilung von ausgewählten Auftragsvergaben und des Internen Kontrollsystems im Bereich der Instandhaltung.

Zumal im Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 11. Dezember 2018⁴ dieser eine Prüfständigkeit des RH für die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Technik GmbH ab 1. Juni 2017 verneinte, waren die Prüfungshandlungen des RH auf den Zeitraum von 2012 bis einschließlich 31. Mai 2017 beschränkt (siehe im Einzelnen den nachstehenden Exkurs).

(3) Die Flughafen Wien AG übermittelte die ab Juli 2019 angeforderten Unterlagen zum Teil mit Verzögerung. Schwierigkeiten in der Übermittlung lagen etwa darin, dass für die Flughafen Wien AG aufgrund des bis 31. Mai 2017 eingeschränkten überprüften Zeitraums zum Teil gesonderte stichtagsbezogene Auswertungen erforderlich waren. Teilweise waren Unterlagen aufgrund der Personalfuktuation in Verbindung mit Malversationen nicht mehr auffindbar. Darüber hinaus führte nicht zuletzt die COVID-19-Pandemie zu Verzögerungen in der Abwicklung der Gebarungsüberprüfung.⁵

(4) Die im Bericht angeführten Beträge sind gerundet und beinhalten – sofern nicht ausdrücklich anders angegeben – keine Umsatzsteuer.

³ RH-Bericht „Flughafen Wien AG – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement“ (Reihe Niederösterreich 2015/2, Reihe Wien 2015/1)

⁴ KR 1/2018–30, KR 2/2018–28

⁵ Die Belegschaft des Flughafens befand sich in Kurzarbeit.

(5) Zu dem im Juni 2021 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die Flughafen Wien AG im Juli 2021 und die Vienna Airport Technik GmbH im September 2021 Stellung. Sie erklärten sich in ihren Stellungnahmen mit dem Prüfungsergebnis einverstanden. Die Stadt Wien teilte mit Schreiben vom September 2021 mit, auf eine Stellungnahme zu verzichten, das im September 2021 übermittelte Schreiben des Landes Niederösterreich enthielt keine Stellungnahme zum Prüfungsergebnis. Der RH erstattete keine Gegenäußerungen.

Exkurs

(6) **Meinungsverschiedenheit betreffend Prüfkompetenz des RH**

Dem vorliegenden Bericht vorgelagert rief der RH infolge einer Meinungsverschiedenheit gemäß Art. 126a Bundes-Verfassungsgesetz (**B-VG**) über die Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen, die die Zuständigkeit des RH regeln, den Verfassungsgerichtshof (**VfGH**) an.

Im Folgenden gibt der RH einen Überblick über die Ausgangslage, das Ergebnis und dessen Auswirkungen auf die externe öffentliche Finanzkontrolle:

(a) Am 25. November 2016 informierte der RH die Flughafen Wien AG und die in ihrem Alleineigentum stehende Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH über die beabsichtigte Durchführung einer Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle hinsichtlich der Instandhaltung von Anlagen- und Gebäudetechnik. Mit Schreiben vom 21. Dezember 2016 lehnte der Vorstand der Flughafen Wien AG die angekündigte Gebarungsüberprüfung ab, weil sich in den Jahren 2015 und 2016 die Eigentümerstruktur der Flughafen Wien AG gravierend geändert habe. Infolge von Zukäufen aus dem Streubesitz besitze die Airports Group Europe S.à.r.l. mittlerweile 39,8 % der Anteile an der Flughafen Wien AG, weswegen keine faktische Beherrschung der Flughafen Wien AG durch die öffentliche Hand (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit Anteilen von jeweils 20 %) mehr vorliege.

Gestützt auf Art. 127 Abs. 3 zweiter Satz i.V.m. Art. 126b Abs. 2 zweiter Satz B-VG beabsichtigte das Prüfteam des RH am 30. Jänner 2017 mit den Prüfungs- und Einschauhandlungen in den Räumlichkeiten der Flughafen Wien AG zu beginnen. Die Vertreter der Flughafen Wien AG bestritten die Prüfzuständigkeit des RH ausdrücklich.

(b) Der RH stellte daraufhin am 4. Juli 2017 den – seine gegebene Prüfzuständigkeit näher begründenden – Antrag gemäß Art. 126a B-VG an den VfGH, die vorliegende Meinungsverschiedenheit über die Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen, die die Zuständigkeit des RH regeln, zu entscheiden. Der VfGH wies den Antrag zurück, ohne die Meinungsverschiedenheit inhaltlich zu entscheiden. Er begründete dies

damit, dass ihm die Umschreibung des Prüfungsgegenstandes („Instandhaltung von Anlagen– und Gebäudetechnik“) keine sachliche Eingrenzung des Prüfungsumfanges ermögliche und daher „der Anlassfall in diesem Fall auch durch den Prüfungszeitraum bestimmt werden“ müsse, der Antrag sohin „nicht ausreichend bestimmt“ sei.⁶

(c) In der Folge kündigte der RH mit Schreiben vom 16. Februar 2018 der Flughafen Wien AG (und deren 100 %iger Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH) eine Gebarungsüberprüfung hinsichtlich Instandhaltung und Wartung der Infrastruktur an. Die Vorstandsdirektoren der Flughafen Wien AG teilten dem Prüfteam des RH in einem Gespräch am 27. Februar 2018 in den Räumlichkeiten der Flughafen Wien AG mit, dass sie die Durchführung der angekündigten Gebarungsüberprüfung verweigerten. Sie wiesen auf die Beteiligung der Airports Group Europe S.à.r.l. an der Flughafen Wien AG in Höhe von 39,8 %, eine aufgrund der nunmehrigen Eigentümerstruktur fehlende faktische Beherrschung der Flughafen Wien AG durch die öffentliche Hand sowie auf die schon bisher vorliegenden Rechtsgutachten zur Frage der Prüfständigkeit des RH hinsichtlich der Gebarung der Flughafen Wien AG hin, denen zufolge auch eine freiwillige Tolerierung einer Prüfung durch den RH aus rechtlichen Gründen nicht zulässig sei.

(d) Auch unter Berücksichtigung der vorliegenden Gutachten sah sich der RH – gestützt auf seine Zuständigkeit gemäß Art. 127 Abs. 3 zweiter Satz i.V.m. Art. 126b Abs. 2 zweiter Satz B-VG – veranlasst, seine Prüfungsverantwortung wahrzunehmen; dies

- aufgrund seiner verfassungsrechtlichen Aufgabe, die gesamte Staatswirtschaft zu prüfen,
- aufgrund der ausdrücklichen Intention des Verfassungsgesetzgebers der Novelle 2009⁷, sicherzustellen, dass trotz einer Beteiligung der Gebietskörperschaften von unter 50 % jedenfalls dann eine Prüfständigkeit des RH besteht, wenn im Hinblick auf die wirtschaftlichen Gegebenheiten bei der betreffenden Unternehmung⁸ ein tatsächlicher Einfluss dieser Gebietskörperschaften möglich ist und auch ausgeübt werden kann (wie bei der Flughafen Wien AG)⁹,
- aufgrund der Gebarungsrelevanz der Flughafen Wien AG und
- aufgrund aktueller Anhaltspunkte im Hinblick auf finanziell bedeutsame Vorgänge im Gebarungsbereich der Flughafen Wien AG und des sich daraus ergebenden Risikopotenzials für die öffentlichen Anteilseigner.

⁶ VfGH 30. November 2017, KR 1/2017

⁷ BGBl. I 106/2009

⁸ Das B-VG und das RHG sprechen von „Unternehmung(en)“, der VfGH gebraucht den Begriff „Unternehmen“; beide Begriffe werden im Bericht synonym verwendet.

⁹ IA 746/A 24. GP 2

(e) Der RH stellte deshalb am 3. Juli 2018 gemäß Art. 126a B-VG den Antrag, der VfGH möge

- feststellen, dass der RH befugt ist, zum Zwecke der Gebarungsüberprüfung der Flughafen Wien AG sowie der Vienna Airport Technik GmbH bezüglich Instandhaltung und Wartung der Infrastruktur in sämtliche Unterlagen der genannten Unternehmen, soweit diese Gegenstand von gebarungsrelevanten Handlungen dieser Unternehmen sind und soweit dies zur Überprüfung ihrer Gebarung hinsichtlich der Instandhaltung und Wartung der Infrastruktur notwendig ist, betreffend den Zeitraum von 1. Jänner 2017 bis zur Prüfungsverweigerung am 27. Februar 2018, Einsicht zu nehmen, und
- aussprechen, dass die Flughafen Wien AG sowie die Vienna Airport Technik GmbH schuldig sind, diese Einsicht bei sonstiger Exekution zu ermöglichen.

Der RH begründete seine Prüfständigkeit im Antrag vom 3. Juli 2018 zusammenfassend wie folgt:

- Die Beteiligung der Gesellschafter Land Niederösterreich und Stadt Wien am Grundkapital der Flughafen Wien AG betrug jeweils 20 %. Die zusammen mit einem Anteil von 40 % an der Flughafen Wien AG beteiligten Gebietskörperschaften schlossen im Jahr 1992 einen Syndikatsvertrag¹⁰ ab. Im Syndikatsvertrag legten die Syndikatspartner (Land Niederösterreich, Stadt Wien) ihre Vorgangsweise bei der Besetzung der gesellschaftsrechtlichen Organe (Vorstand, Aufsichtsrat) der Flughafen Wien AG verbindlich fest. Infolge dieser Vorgangsweise der Syndikatspartner lag nach Ansicht des RH eine rechtlich abgesicherte, nachhaltige Maßnahme vor, die insgesamt betrachtet zu einer Beherrschung der Flughafen Wien AG durch das Land Niederösterreich und die Stadt Wien führte.¹¹
- Am 18. Dezember 2000 errichtete die Flughafen Wien AG gemäß Privatstiftungsgesetz die „Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung“ (in der Folge: **Stiftung**) und brachte eigene Aktien, die insgesamt 10 % des Grundkapitals der Flughafen Wien AG repräsentieren, durch Nachstiftung ein. Zu diesem Zeitpunkt hielt die öffentliche Hand noch insgesamt 52,142857 % der Aktien an der Flughafen

¹⁰ Zum Zeitpunkt des Antrags des RH beim VfGH galt – in den für die Beurteilung des beherrschenden Einflusses nach Ansicht des RH ausschlaggebenden Punkten (z.B. Organisation des Syndikats, Bestellung von Organen der Flughafen Wien AG) im Wesentlichen unverändert – der Syndikatsvertrag in der Fassung vom 20. April 1999. Die Präambel des Syndikatsvertrags hielt fest: „Die Flughafen Wien AG ist ein Unternehmen mit einem besonderen öffentlichen Auftrag. Hiedurch ist sie unmittelbar und mittelbar verpflichtet, für die allgemeine Daseinsvorsorge und die Gewährung der verkehrsmäßigen Infrastruktur öffentliche Aufgaben wahrzunehmen.“

¹¹ So wurden die Organe der Flughafen Wien AG seit dem Jahr 1992 ununterbrochen und ausnahmslos gemäß den Vorschlägen der nach dem Syndikatsvertrag vorschlagsberechtigten Gebietskörperschaften (Land Niederösterreich, Stadt Wien; früher auch Bund bzw. Österreichische Industrieholding AG) bestellt. Die syndizierten Kapitalvertreter waren in der Lage, die übrigen Kapitalvertreter bei der Bestellung und Abberufung der Vorstandsmitglieder zu blockieren und gegen diese – aufgrund der bei Stimmgleichheit entscheidenden Stimme des Leiters der Sitzung (§ 9 der Satzung der Flughafen Wien AG zum Stand vom 31. Mai 2016) – auch ihren Willen durchzusetzen.

Wien AG. Stiftungszweck war und ist es, Beteiligungserträge aus der Beteiligung der Stiftung an der Flughafen Wien AG ausschließlich und unmittelbar im Jahr ihres Zuflusses an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Flughafen Wien AG weiterzugeben. Die Stiftung stimmte in den Hauptversammlungen der Flughafen Wien AG fast ausnahmslos¹² mit dem Land Niederösterreich und der Stadt Wien.

- In wesentlichen Bereichen bestand eine (wirtschaftliche) Abhängigkeit der Stiftung von der Flughafen Wien AG. So war etwa der Stiftungszweck (z.B. Gewinnausschüttungen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) vom Bestehen der Flughafen Wien AG abhängig (z.B. wegen laufender Nachstiftungen zur Abdeckung von Auslagen der Stiftung).¹³ Nach Ansicht des RH manifestierte sich diese Abhängigkeit im tatsächlichen Stimmverhalten der Stiftung in der Hauptversammlung der Flughafen Wien AG.
- Der (weitere) Erwerb von Aktien aus dem Streubesitz an der Flughafen Wien AG durch die Airports Group Europe S.à.r.l.¹⁴, welche per 1. Jänner 2017 mit einem Anteil von 39,8 % an der Flughafen Wien AG beteiligt war, brachte keine Änderung am syndizierten 40 %-Anteil der Gebietskörperschaften Niederösterreich und Wien. Insbesondere hinsichtlich des zu überprüfenden Zeitraums (1. Jänner 2017 bis 27. Februar 2018) übte die Airports Group Europe S.à.r.l. keinen Einfluss auf die Bestellung des Vorstands der Flughafen Wien AG aus, weil sie am 23. Juni 2015, als der Aufsichtsrat zwei Personen des Vorstands für eine weitere Fünfjahresperiode bis 4. September 2021 – sohin auch für den zu überprüfenden Zeitraum – bestellte, nicht im Aufsichtsrat vertreten war.¹⁵
- Die Airports Group Europe S.à.r.l. erklärte in einem freiwilligen öffentlichen Angebot am 31. März 2016 ausdrücklich ihre Absicht, derzeit keinen Einfluss auf das Tagesgeschäft oder die zukünftige Strategie der Flughafen Wien AG auszuüben, jedoch durchaus bereit zu sein, ihr Know-how im Flughafensektor zur Verfügung zu stellen,

¹² Die einzige Ausnahme im zu überprüfenden Zeitraum betraf die Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 31. Mai 2017 über den Erwerb und die Veräußerung eigener Aktien. Antragsgemäß standen neue Wertgrenzen für den Gegenwert je Stückaktie zur Beschlussfassung. Die Vertreter der Stiftung und der Airports Group Europe S.à.r.l. stimmten in der Hauptversammlung gegen den Beschlussantrag und somit mehrheitlich gegen die syndizierten Gebietskörperschaften. Im Übrigen blieb die Ermächtigung des Vorstands, eigene Aktien zu erwerben und zu veräußern, gegenüber einem früheren Beschluss der Hauptversammlung vom 31. Mai 2016 unverändert.

¹³ Die wirtschaftliche Abhängigkeit der Stiftung von der Flughafen Wien AG manifestierte sich auch in der Höhe der Gewinnausschüttungen, in den laufenden Nachstiftungen zur Abdeckung der Auslagen und der Möglichkeit der nachträglichen Abänderung der Stiftungserklärung durch die Flughafen Wien AG.

¹⁴ Die Airports Group Europe S.à.r.l. ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach dem Recht des Großherzogtums Luxemburg mit Sitz in Luxemburg. Die Airports Group Europe S.à.r.l. ist mittelbar mit den Investoren (größtenteils institutionelle Pensionsfonds) des IFM Global Infrastructure Fund, einem „multi-series unit trust“ nach dem Treuhandgesetz der Cayman Islands, verbunden. Der IFM Global Infrastructure Fund besitzt keine Rechtspersönlichkeit und ist daher nicht in der Lage, Vereinbarungen abzuschließen oder Verpflichtungen einzugehen bzw. Beteiligungen oder Vermögenswerte zu halten.

¹⁵ Dass in der Hauptversammlung vom 31. Mai 2017 zwei Vertreter des IFM Global Infrastructure Fund – auf Antrag jenes Aufsichtsrats, der mehrheitlich aus Vertretern des Landes Niederösterreich und der Stadt Wien zusammengesetzt war – in den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG gewählt wurden, ändert nichts am fehlenden Einfluss der Airports Group Europe S.à.r.l.: Diese hätte eine Besetzung des Aufsichtsrats mit ihren Vertretern aufgrund ihrer Beteiligung von lediglich 39,8 % an der Flughafen Wien AG nicht durchsetzen können, weil Beschlüsse der Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern laut Satzung (in Verbindung mit dem Aktiengesetz) der einfachen Mehrheit bedurften.

soweit dies vom Management und den kontrollierenden Gesellschaftern gewünscht werde. Tatsächlich übte der neu hinzugekommene Aktionär im zu überprüfenden Zeitraum (1. Jänner 2017 bis 27. Februar 2018) keinen Einfluss auf die Flughafen Wien AG aus.

(f) Der Entscheidung des VfGH über die gegenständliche Meinungsverschiedenheit lagen folgende Erwägungen zugrunde:¹⁶

- Laut den Materialien zur B–VG–Novelle 2009 sollte die Neuformulierung des Beherrschungstatbestands in Art. 126b Abs. 2 zweiter Satz („tatsächliche Beherrschung“) insbesondere die Prüfkompetenz des RH hinsichtlich jener Unternehmen, die durch Gebietskörperschaften faktisch beherrscht werden, klarer regeln. Die neue Formulierung sollte insbesondere sicherstellen, dass auch bei einer Beteiligung von weniger als 50 % am Grund– oder Stammkapital des betreffenden Unternehmens jedenfalls dann eine Prüfzuständigkeit des RH bestehe, wenn im Hinblick auf die wirtschaftlichen Gegebenheiten bei der betreffenden Unternehmung ein tatsächlicher Einfluss dieser Gebietskörperschaften möglich sei und auch ausgeübt werden könne. Dazu führen die Materialien die Flughafen Wien AG beispielhaft an.¹⁷ Eine tatsächliche Beherrschung solle laut den Materialien zum Bundesgesetz BGBl. I 105/2009 dann vorliegen, wenn aufgrund der finanziellen, rechtlichen und faktischen Gegebenheiten klar sei, dass der Bund alleine oder gemeinsam mit anderen der Rechnungshofkontrolle unterliegenden Rechtsträgern die Unternehmung dominiere.
- Laut VfGH bestand im Lichte der zur Zeit des Inkrafttretens der B–VG–Novelle 2009 (19. Oktober 2009) gegebenen Beteiligungsstruktur¹⁸ sowie der damals üblichen Präsenz in der Hauptversammlung eine tatsächliche Beherrschung der Flughafen Wien AG durch das Land Niederösterreich und die Stadt Wien auch unterhalb der laut B–VG vorgesehenen Beteiligungsschwelle von 50 % und insofern eine Prüfzuständigkeit des RH für das Unternehmen. Seither und betreffend den vom RH zur Prüfung beabsichtigten Zeitraum vom 1. Jänner 2017 bis 27. Februar 2018 habe sich die Beteiligungsstruktur der Flughafen Wien AG gewandelt.¹⁹

¹⁶ siehe Erkenntnis vom 11. Dezember 2018, VfSlg. 20.302/2018 (Rz 46 bis Rz 84)

¹⁷ siehe IA 746/A 24. GP 2 und AB 329 BlgNR 24. GP 1 sowie die Materialien zur Novelle des RHG 1948 (BGBl. 144/1948) mit BGBl. I 105/2009 (in Kraft getreten am 19. Oktober 2009): IA 766/A 24. GP 2 und AB 338 BlgNR 24. GP 1; Anlassfall für die B–VG–Novelle 2009 war eine Meinungsverschiedenheit zwischen dem RH und der Flughafen Wien AG über die Zuständigkeit des RH zur Prüfung des Bauprojekts „Skylink“, das die Erweiterung des Flughafens Wien betraf (siehe VfGH 30. November 2009, KR 1/09, und den einschlägigen Bericht des RH (Reihe Niederösterreich 2011/1 und Reihe Wien 2011/1)).

¹⁸ Land Niederösterreich 20 %, Stadt Wien 20 %, Stiftung 10 % am Grundkapital der Flughafen Wien AG, die übrigen 50 % der Aktien befanden sich im Streubesitz.

¹⁹ Anteile am Grundkapital der Flughafen Wien AG: 20 % NÖ Beteiligungsholding GmbH (im Alleineigentum des Landes Niederösterreich), 20 % Wien Holding GmbH (im Alleineigentum der Stadt Wien), 39,8 % Airports Group Europe S.à.r.l., 10 % Stiftung, 10,2 % Streubesitz

- Bereits vor der B–VG–Novelle 2009 sprach der VfGH zum Beherrschungstatbestand des Art. 127 Abs. 3 i.V.m. Art. 126b Abs. 2 zweiter Satz B–VG aus, dass eine Prüfungsbefugnis des RH nur dann besteht, wenn die Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand mit jener eines mit mindestens 50 % am Grund– bzw. Stammkapital Beteiligten durch andere Maßnahmen vergleichbar gegeben ist.²⁰ Nach Auffassung des VfGH hat sich an dieser Auslegung des Beherrschungstatbestands auch nach der B–VG–Novelle 2009 nichts geändert, denn der (Verfassungs–)Gesetzgeber bezweckte, auch jene Unternehmen von der Rechnungshofkontrolle zu umfassen, in denen eine Beherrschung durch die öffentliche Hand wegen tatsächlicher Umstände gegeben ist. Die Schwelle, ab der ein Unternehmen im tatsächlichen Einflussbereich der öffentlichen Hand der parlamentarischen Kontrolle unterliegen soll, lag für den VfGH nach wie vor dort, wo die Stellung des Bundes bzw. der Gebietskörperschaften jener eines zumindest mit 50 % am Grund– oder Stammkapital Beteiligten gleichzuhalten ist.²¹ Bei der Beurteilung, ob eine tatsächliche Beherrschung vorliegt, war neben der (insbesondere gesellschafts– und zivil–)rechtlichen Betrachtung der Verhältnisse zwischen den beteiligten Rechtsträgern auf die faktischen Umstände des Einzelfalls Bedacht zu nehmen. Der VfGH ging hierbei – wie bereits vor der B–VG–Novelle 2009 – von einer Gesamtbetrachtung der finanziellen, sonstigen wirtschaftlichen und organisatorischen Maßnahmen aus.
- Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen entnahm der RH dem Erkenntnis des VfGH im Einzelnen folgende Entscheidungsgründe:²²
 - Die Anteile des Landes Niederösterreich und der Stadt Wien vermittelten diesen Gebietskörperschaften unter Berücksichtigung der im vom RH zur Prüfung beabsichtigten Zeitraum üblichen Anwesenheit von durchschnittlich rd. 93 % des Grundkapitals in der Hauptversammlung der Flughafen Wien AG keine Mehrheit der Stimmrechte.²³ Im verfassungsgerichtlichen Verfahren kamen auch keine faktischen Umstände hervor, aus denen der VfGH ein koordiniertes Stimmverhalten anderer Aktionäre entsprechend dem Willen der beiden Gebietskörperschaften folgern konnte.
 - Das Änderungsrecht der Flughafen Wien AG hinsichtlich der Stiftungserklärung der Stiftung erkannte der VfGH der Sache nach als grundsätzlich nicht geeignet, eine tatsächliche Beherrschung der Flughafen Wien AG zu begründen. Ein zustimmungspflichtiges Abänderungsrecht alleine sicherte noch keinen Einfluss auf die Stimmrechte durch die Stiftung. Selbst (weitgehend) einstimmige

²⁰ VfSlg. 13.346/1993 und 17.489/2005 m.w.N.

²¹ VfSlg. 19.834/2013 unter Hinweis auf VfSlg. 10.609/1985

²² VfSlg. 20.302/2018 Rz 62 bis Rz 83

²³ Die syndizierten Gebietskörperschaften konnten deshalb ihren Willen ohne die Stimmen anderer Aktionäre nicht durchsetzen oder eine Majorisierung durch die übrigen Aktionäre verhindern. Vielmehr waren das Land Niederösterreich und die Stadt Wien zur Durchsetzung ihrer Beschlussvorschläge auf das Zusammenwirken mit anderen Aktionären angewiesen, wollten sie die Flughafen Wien AG tatsächlich beherrschen. Zudem band der Syndikatsvertrag in dem vom RH zur Prüfung beabsichtigten Zeitraum nur das Land Niederösterreich und die Stadt Wien als Vertragspartner, räumte ihnen jedoch gegenüber den übrigen Aktionären keine Stellung ein, die einem zumindest mit 50 % am Grundkapital der Flughafen Wien AG beteiligten Aktionär gleichkam.

Beschlussfassungen in Hauptversammlungen hinsichtlich wiederkehrender, wenig kontroverser Beschlussvorschläge vermochten laut VfGH eine tatsächliche Beherrschung durch bestimmte Aktionäre der Flughafen Wien AG nicht zu begründen. Eine Beherrschung auf Ebene der Hauptversammlung durch die beiden Gebietskörperschaften Niederösterreich und Wien lag im zur Prüfung beabsichtigten Zeitraum insofern nicht vor.

- Die dominierende Einflussnahme auf die personelle Besetzung des Aufsichtsrats stellt eine organisatorische Maßnahme im Sinne des Art. 126b Abs. 2 zweiter Satz B-VG dar, die tatsächlichen Einfluss auf die Unternehmung vermittelt. Die Bestellung der Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder als zentrales Aufsichtsorgan über die Geschäftsführung der Aktiengesellschaft begründet für sich bereits die tatsächliche Beherrschung des Unternehmens, zumal jedes Aufsichtsratsmitglied in seiner Tätigkeit als oberste Richtschnur das Wohl der Gesellschaft zu verfolgen hat.²⁴

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG bis zum 31. Mai 2017 beruhte auf einem Beschluss der Hauptversammlung vom 30. April 2013. Zu diesem Zeitpunkt kam dem Land Niederösterreich und der Stadt Wien eine tatsächlich beherrschende Stellung in der Flughafen Wien AG zu.²⁵ Das über dem üblichen Durchschnitt des Jahres 2009 (59,11 %) liegende Präsenzquorum der Hauptversammlung vom 30. April 2013 (81,32 %) war für den VfGH unbeachtlich, denn mit ihrem (syndizierten) Anteil von 40 % der Aktien kam den beiden Gebietskörperschaften – wegen des damals überwiegenden Streubesitzes – jedenfalls eine einem zu 50 % beteiligten Aktionär vergleichbare (tatsächlich) beherrschende Stellung zu. Nach Auffassung des VfGH spiegelte der Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG im Zeitraum von 1. Jänner 2017 bis 31. Mai 2017 in seiner Gesamtheit die im Jahr 2013 bestandenen Machtverhältnisse wider und prolongierte diese.

Anderes galt für den VfGH jedoch für den darüber hinaus vom RH zur Prüfung beabsichtigten Zeitraum vom 1. Juni 2017 bis 27. Februar 2018: In diesem Zeitraum stand dem Land Niederösterreich und der Stadt Wien mit vier ihnen zuzurechnenden Aufsichtsratsmitgliedern angesichts der Zahl von zehn Kapitalvertretern im Aufsichtsrat bzw. 15 Aufsichtsratsmitgliedern (einschließlich den fünf vom Betriebsrat delegierten Arbeitnehmervertretern) keine Möglichkeit zu, etwa personelle Einflussnahmen auf die Bestellung oder Abberufung des Vorstands der Flughafen Wien AG ohne Mitwirkung bzw. gegen den Willen der übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats durchzusetzen bzw. zu blockieren.²⁶

²⁴ VfSlg. 20.302/2018 Rz 70

²⁵ damalige Anteile am Grundkapital der Flughafen Wien AG: 20 % Land Niederösterreich, 20 % Stadt Wien, 10 % Stiftung, 50 % Streubesitz

²⁶ Beschlussfähig war der Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG satzungsgemäß, wenn mindestens sechs Mitglieder – darunter der Vorsitzende oder einer seiner Stellvertreter – anwesend waren. Beschlüsse erforderten die einfache Mehrheit der anwesenden Kapital- und Arbeitnehmervertreter. Für die Bestellung oder Abberufung des Vorstands bedurfte es sowohl der Mehrheit der Kapitalvertreter als auch der einfachen Mehrheit der anwesenden Aufsichtsratsmitglieder („doppelte Mehrheit“).

Der VfGH erblickte in der Wiederbestellung von zwei Mitgliedern des – im zur Prüfung beabsichtigten Zeitraum amtierenden – Vorstands mit Aufsichtsratsbeschluss vom 23. Juni 2015²⁷ keine tatsächliche Beherrschung der Flughafen Wien AG durch die Gebietskörperschaften, denn der Vorstand agierte im Zeitraum 1. Juni 2017 bis 27. Februar 2018 unter der Aufsicht des am 31. Mai 2017 neu gewählten Aufsichtsrats.

- Personelle Verflechtungen mit den handelnden Personen des Vorstands oder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG, die es dem Land Niederösterreich oder der Stadt Wien ermöglicht hätten, wesentlichen Einfluss auf die Unternehmenspolitik zu nehmen, waren dem VfGH nicht erkennbar, ebenso wenig Verträge oder sonstige Umstände, die auf eine Verflechtung zwischen den beiden Gebietskörperschaften einerseits und dem Aufsichtsrat und/oder dem Vorstand der Flughafen Wien AG andererseits schließen ließen.

(g) Der VfGH gelangte im Dezember 2018 zu folgendem Ergebnis:

- Für den Zeitraum vom 1. Jänner 2017 bis 31. Mai 2017 ist der RH zur Überprüfung der Flughafen Wien AG und der Vienna Airport Technik GmbH zuständig,
- für den Zeitraum vom 1. Juni 2017 bis 27. Februar 2018 ist er nicht zuständig.
- Der RH ist daher befugt, in sämtliche Unterlagen der Flughafen Wien AG und der Vienna Airport Technik GmbH Einsicht zu nehmen, soweit diese die Gebarung bezüglich Instandhaltung und Wartung der Infrastruktur in der Zeit vom 1. Jänner 2017 bis 31. Mai 2017 betreffen.

Die darüber hinausgehenden Anträge des RH betreffend den Zeitraum 1. Juni 2017 bis 27. Februar 2018 wies der VfGH ab.

(7) Auswirkungen der fehlenden Prüfkompetenz des RH

(a) Die Entscheidung des VfGH hat zur Folge, dass der RH die Flughafen Wien AG und deren Tochterunternehmen für die Zeit nach dem 31. Mai 2017 nicht mehr überprüfen darf. Deshalb unterliegen etwa Großprojekte des Flughafens – in Zukunft etwa allfällige Erweiterungen des Flughafens (z.B. der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ („Dritte Piste“)) – nicht mehr der Überprüfung durch die externe öffentliche Finanzkontrolle.

Damit ist auch bei Unternehmen mit einer staatlichen Beteiligung von weniger als 50 % am Stamm-, Grund- oder Eigenkapital, aber realiter dennoch nicht ausschließendem maßgeblichem Einfluss der öffentlichen Hand, die Transparenz der Gebarung aus Sicht des RH als unabhängigem Organ der externen öffentlichen Finanzkontrolle eingeschränkt, obwohl gerade kritische Infrastrukturen und die

²⁷ Wiederbestellung für eine weitere Fünfjahresperiode (bis 4. September 2021)

diesen Bereichen zuzuzählenden Unternehmungen im strategischen Interesse des Staates sowie im öffentlichen Interesse der Allgemeinheit liegen und durch wesentliche finanzielle Aspekte, etwa im Zusammenhang mit Auftragsvergaben, Investitionen oder der Übernahme von Haftungen, gekennzeichnet sind.

Bezogen auf das frühere Projekt Skylink²⁸ der Flughafen Wien AG hätte der RH weder den allgemeinen Vertretungskörpern des Landes Niederösterreich (Landtag) und der Stadt Wien (Gemeinderat) noch der allgemeinen Öffentlichkeit über festgestellte Mängel und Schwächen berichten können.

Ebenso wäre dies hinsichtlich der Fahrzeugbeschaffungen und des Fuhrparkmanagements der Flughafen Wien AG der Fall gewesen, über welche der RH in Reihe Niederösterreich 2015/2 und Reihe Wien 2015/1 berichtete.

(b) Der RH tritt deshalb, gerade weil der Verfassungsgesetzgeber gemäß den Erläuterungen zur B-VG-Novelle 2009²⁹ eine dezidierte Prüfständigkeit des RH hinsichtlich der – im Übrigen schon damals börsennotierten – Flughafen Wien AG schaffen wollte („Lex Skylink“), für die Schaffung einer eindeutigen Zuständigkeitsbestimmung betreffend Unternehmen ab einem Anteil der öffentlichen Hand von mindestens 25 % ein, ohne dass die Prüfständigkeit des RH von weiteren Umständen – etwa von der „tatsächlichen Beherrschung“ des Unternehmens durch die öffentliche Hand bzw. von der Börsennotierung des Unternehmens – abhängig ist. Er erinnert daran, dass es nach der ständigen Rechtsprechung des VfGH zum Unternehmungsbegriff des siebenten Hauptstücks des B-VG (Rechnungs- und Gebarungskontrolle) für die Kontrollrechte des RH bei öffentlichen Unternehmungen unmaßgeblich ist, in welcher Organisationsform diese Unternehmungen auftreten, ob für die Entfaltung der wirtschaftlichen Tätigkeit eine besondere Berechtigung notwendig ist oder ob die Unternehmenstätigkeit auf Gewinn ausgerichtet ist.

(c) In diesem Zusammenhang verweist der RH ausdrücklich auf seine Stellungnahme³⁰ im Rahmen des Begutachtungsverfahrens zum Bundesgesetz, mit dem das Bundes-Verfassungsgesetz, das Rechnungshofgesetz 1948 und das Verfassungsgerichtshofgesetz 1953 geändert und ein Informationsfreiheitsgesetz erlassen wurden (Umsetzung des ersten Teils des Kontroll- und Transparenzpakets).

²⁸ siehe RH-Berichte „Flughafen Wien AG; Projekt Skylink“ (Reihe Niederösterreich 2011/1, Reihe Wien 2011/1) und „Flughafen Wien AG – Projekt Skylink; Follow-up-Überprüfung“ (Reihe Niederösterreich 2015/4, Reihe Wien 2015/3)

²⁹ BGBl. I 106/2009

³⁰ Stellungnahme des RH vom 31. März 2021, GZ 300.314/034-P1-3/21; gerichtet an das Bundeskanzleramt, je eine Ausfertigung an das Präsidium des Nationalrats und das Bundesministerium für Finanzen

Die geplanten Regelungen sollen u.a. die Prüfkompetenz des RH auf Unternehmen erstrecken, an denen der Bund, die Länder oder die Gemeinden mit mindestens 25 % beteiligt sind.

Soweit es sich um börsennotierte Unternehmen handelt, soll die Prüfzuständigkeit des RH erst ab einer 50 %-Beteiligung durch die öffentliche Hand einsetzen. Der RH wies in seiner Stellungnahme u.a. darauf hin, dass die Börsennotierung der Flughafen Wien AG schon zum Zeitpunkt der vom Verfassungsgesetzgeber im Jahr 2009 beschlossenen „Lex Skylink“ gegeben war, diese Regelung aber durch die nunmehr geplante Novellierung der Prüfzuständigkeit des RH für Unternehmen – ungeachtet der genannten Entscheidung des VfGH über die Meinungsverschiedenheit des RH und der Flughafen Wien AG, welche das Vorliegen der tatsächlichen Beherrschung der Flughafen Wien AG durch das Land Niederösterreich und die Stadt Wien im umstrittenen Zeitraum verneinte – ausgehebelt würde.

Vor dem Hintergrund des im vorliegenden Ministerialentwurf zur Umsetzung des ersten Teils des Kontroll- und Transparenzpakets ausdrücklich benannten Ziels der Transparenz von Unternehmen mit staatlicher Minderheitsbeteiligung sprach sich der RH dafür aus, die Einschränkung seiner Prüfkompetenz auf nicht börsennotierte Unternehmen zu überdenken, zumal mit dem Börsengang jene Unternehmen, an denen der Staat Anteile zwischen 25 % und 50 % hält, aus der externen öffentlichen Finanzkontrolle fallen würden. Vergleichbares gilt für börsennotierte Unternehmen, die – ebenso wie die Flughafen Wien AG – wichtige Versorgungsfunktionen erfüllen und an denen der Staat aus strategischem Interesse beteiligt ist. Börsennotierte Unternehmen unterliegen übrigens seit Jahren der Prüfzuständigkeit des RH – etwa im Energiebereich –, ohne dass es dabei zu Nachteilen für die Unternehmen gekommen wäre.

Organisation und Aufgaben der Instandhaltung

Akteure und Prozesse

- 2 Bei der Flughafen Wien AG waren grundsätzlich die einzelnen Flughafenbereiche, insbesondere der Geschäftsbereich Operations³¹ sowie der Servicebereich Planung, Bau & Bestandsmanagement, für das Funktionieren der ihrem Fachbereich zugeordneten Gebäude und Anlagen selbst verantwortlich („Gewerkeverantwortung“). Airside-Anlagen unterlagen dabei den Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (**ICAO**).

Für die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten bedienten sich die Fachbereiche der Flughafen Wien AG – bis Ende 2014³² – vorrangig zwei getrennter Organisationseinheiten innerhalb des Konzerns der Flughafen Wien AG. Dies waren

- der Servicebereich Technische Dienstleistungen der Flughafen Wien AG (in der Folge: **Servicebereich Technische Dienstleistungen**) sowie die
- damalige Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH als 100 %iges Tochterunternehmen der Flughafen Wien AG.

Entsprechend dem geltenden Konzernprivileg waren mit Instandhaltungsleistungen der Flughafen Wien AG mit ihr verbundene Unternehmen zu beauftragen, die allerdings auch Aufträge aus Kapazitätsgründen ablehnen konnten. In der Praxis erfolgte die Entscheidung einer Fremdvergabe in Abhängigkeit von der Auslastungssituation, von den verfügbaren Qualifikationen und Kompetenzen sowie vom externen Marktumfeld. Bei Fremdvergaben war ab 2014 der Zentrale Einkauf der Flughafen Wien AG in die Beschaffungen einzubinden.

³¹ Bereich der Flughafen Wien AG, der u.a. für sicherheitsrelevante Aufgaben des Flughafenbetriebs verantwortlich zeichnet (z.B. Flughafenbetriebsleitung, Winterdienst, Kehrdienst, Flughafenfeuerwehr, Notfalldienste)

³² Für die Zeit ab 2015 war die Vienna Airport Technik GmbH zuständig (**TZ 3**).

Die beiden Organisationseinheiten erbrachten im Wesentlichen folgende Leistungen:

Der Servicebereich Technische Dienstleistungen betreute die Teilbereiche

- Haustechnik³³,
- Elektrotechnik (Instandhaltung)³⁴,
- Anlagentechnik³⁵,
- Allgemeinmechanik³⁶,
- Fahrzeug- und Gerätemechanik (Werkstätte)³⁷,
- Gebäudereinigung³⁸ sowie
- Lehrlingsausbildung.

Die damalige Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH erbrachte Projekt- und Wartungstätigkeiten in folgenden Teilbereichen:

- Elektrotechnik (Installation und Montage),
- Mess-, Steuer- und Regelungstechnik,
- Anlagentechnik (insbesondere Großanlagen) sowie
- Vertrieb und Service von Röntgenanlagen (X-Ray-Anlagen) für Sicherheitskontrollen.

Diese Gesellschaft setzte zur Leistungserbringung zwar ein Kernteam mit eigenem Personal ein (rd. 24 Vollzeitäquivalente (**vZÄ**)), der Großteil der Leistungserbringung erfolgte allerdings mit Unterstützung durch Leihpersonal.

³³ Wartung und Reparatur von Gebäudeheizungen im Bürobereich, Klimaanlage in Frachtgebäuden, Lüftungsanlagen im Terminalbereich sowie die Instandhaltung sämtlicher Sanitäranlagen am Flughafengelände

³⁴ Reparaturen und Störungsbehebungen flughafenspezifischer Anlagen wie Pisten und Rollwegbefahrung, Bodenstromversorgung für Luftfahrzeuge, Gebäudeelektrik, insbesondere Tausch von Beleuchtungskörpern, Betreuung von Anlagen zur unterbrechungsfreien Stromversorgung, Überwachung und Reparatur der gesamten Notlicht- und Fluchtwegbeleuchtung am Flughafen Wien

³⁵ Wartung und Reparatur der Gepäckförderanlagen und der Fluggastbrücken sowie der Anpassrampen (= Rampen zum Höhenausgleich) und Gepäckanlagen im Frachtbereich

³⁶ Spezialkonstruktionen sowie Schweiß- und Dreharbeiten wie Tische für die Sicherheitskontrollen, Montage und Demontage von Leitsystemen und Verkehrszeichen

³⁷ Kfz-Werkstätte (inklusive Spenglerarbeiten, Kfz-Elektrik und Lackierarbeiten) sowie Reparatur, Wartung und Überprüfung von Spezialfahrzeugen (z.B. Enteiser, Luftfahrzeug-Schleppfahrzeuge, Catering-Hubfahrzeuge) insbesondere im Bereich der Hydraulik

³⁸ bis Februar 2012 einschließlich Facility Management, Ver- und Entsorgung, Materialwirtschaft und Objektreinigung sowie Bautechnik

Neustrukturierung der Instandhaltung

3.1 (1) Im März 2013 beauftragte die Flughafen Wien AG ein externes Beratungsunternehmen, ein Beratungskonzept mit dem Titel „Neustrukturierung technische Dienstleistungen“ mit dem Ziel zu erstellen, Potenzial zur Instandhaltungsoptimierung bei der Flughafen Wien AG auszuloten. Zugleich richtete die Flughafen Wien AG ein Projektteam mit Steuerungsfunktion ein.

(2) Im September 2013 präsentierte der Vorstand der Flughafen Wien AG im Strategieausschuss des Aufsichtsrats die Ergebnisse des Projekts „Neustrukturierung technische Dienstleistungen“. Wesentliche Ziele daraus waren Kostensenkungen durch den Abbau von Doppelgleisigkeiten und Effizienzsteigerungen.

Folgende Organisationsmodelle wurden untersucht:

- M1: grundsätzliche Beibehaltung der bisherigen Struktur, aber Neuaufstellung des damaligen Servicebereichs Technische Dienstleistungen und der damaligen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH,
- M2: Etablierung von zwei Tochterunternehmen unter der Führung der Flughafen Wien AG sowie
- M3: Integration des Servicebereichs Technische Dienstleistungen in die damalige Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH.

Von den drei untersuchten Organisationsmodellen schienen dem Strategieausschuss die Varianten M2 und M3 zielführend. Eine vertiefende Prüfung dieser beiden Varianten auf Basis der Auswirkungen im Personalbereich sollte weitere Entscheidungsgrundlagen liefern.

(3) Im Oktober 2013 bewertete das Steering Committee das Organisationsmodell M3 als aussichtsreichste Variante, indem es folgende Vorteile hervorhob:

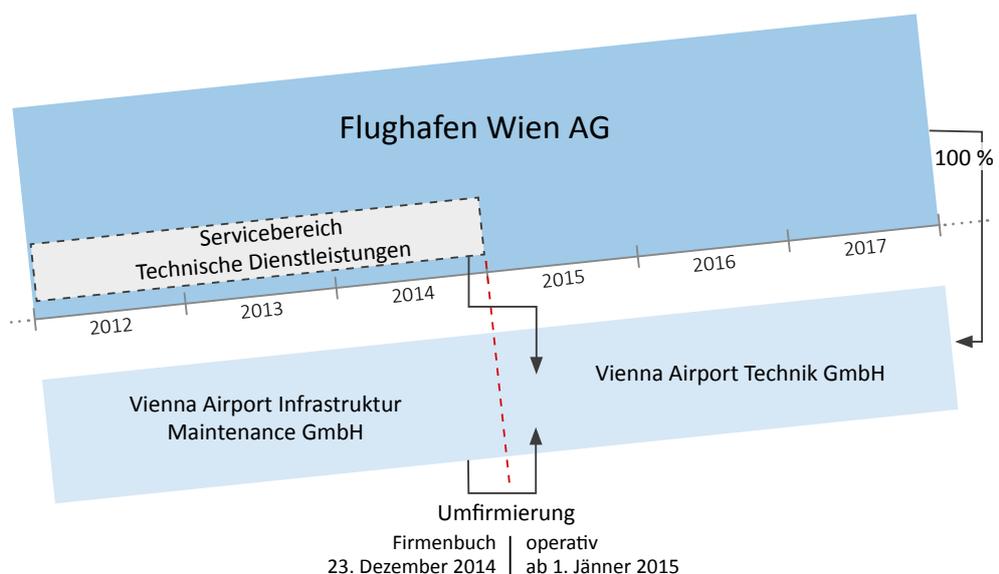
- höhere Flexibilität durch größtmögliche Option für variablen, übergreifenden Personaleinsatz,
- Vermeidung von Synergieverlusten durch organisatorische Trennung ähnlicher Leistungen und Qualifikationen,
- Möglichkeit zu spezifischen Schwerpunktsetzungen sowie
- die – im Vergleich zu den anderen Varianten – einfachste Transformation aus dem Ist-Zustand.

Die fachlich-wirtschaftliche Betrachtung der Integration des Servicebereichs Technische Dienstleistungen in die damalige Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH versprach mögliche Personaleinsparungen von rd. 36 VZÄ durch die Hebung von Effizienzpotenzialen. Erwartet wurde ein jährliches Einsparungsvolumen von rd. 2 Mio. EUR gegenüber den Budgetwerten 2013. Weitere Einsparungen von 150.000 EUR pro Jahr erhoffte die Flughafen Wien AG infolge der von ihr erwarteten Flächenreduktion aufgrund nicht mehr benötigter Gebäude und Betriebsflächen.

(4) Ende 2013 entschied der Vorstand der Flughafen Wien AG, die technischen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG in einem integrierten Technik-Tochterunternehmen (der damaligen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH) zu bündeln. Dabei sollten die im Projekt „Neustrukturierung technische Dienstleistungen“ identifizierten Synergieeffekte gehoben und ab dem Jahr 2015 ergebniswirksame Einsparungen von mindestens 2 Mio. EUR pro Jahr erzielt werden.

Die folgende Abbildung zeigt die umgesetzte Variante mit der zugleich vorgenommenen Umfirmierung der damaligen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH in die nunmehrige Vienna Airport Technik GmbH. Damit brachte die Flughafen Wien AG die Neustrukturierung der Instandhaltung sowohl konzernintern als auch in der Außenwirkung zum Ausdruck:

Abbildung 1: Neustrukturierung der Instandhaltung



Quelle: Flughafen Wien AG; Darstellung: RH

Mit 1. Jänner 2015 nahm die Vienna Airport Technik GmbH ihren operativen Betrieb auf und agierte seitdem als technischer Dienstleister für die Flughafen Wien AG.

Neben Dienstleistungen im Bereich Interne Technik und Instandhaltung erbrachte sie im geringen Umfang auch Leistungen für den externen Markt.

(5) Im Februar 2016 präsentierte das Steering Committee einen Abschlussbericht³⁹ zum Projekt „Neustrukturierung technische Dienstleistungen“. Demnach sei die kaufmännische Zusammenlegung im Jahr 2015 vollzogen und die operative, logistische, räumliche und personelle Integration des ehemaligen Servicebereichs Technische Dienstleistungen in die Vienna Airport Technik GmbH (bis Dezember 2014 Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH) abgeschlossen worden. Die angestrebten Einsparungen seien mit insgesamt rd. 5,6 Mio. EUR (davon rd. 1,6 Mio. EUR aus Projektkostenoptimierungen zuzüglich rd. 4,0 Mio. EUR aus Personalkostenoptimierungen) übererfüllt worden.

(6) Eine vom RH durchgeführte Analyse auf Basis der von der Flughafen Wien AG bereitgestellten Controlling-Daten ihres Servicebereichs Technische Dienstleistungen und der Vienna Airport Technik GmbH zeigte, dass deren Ergebnisverbesserungen auf Basis Gewinn vor Zinsen und Steuern (**EBIT**) (2015 gegenüber 2012: 2,81 Mio. EUR) niedriger ausfielen als im Bericht „Abschluss Steering Committee Zusammenführung Technik“ dargestellt:

Tabelle 1: Ergebnisentwicklung Instandhaltung

EBIT	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (bis 31. Mai)
	in Mio. EUR					
Servicebereich Technische Dienstleistungen	-2,82 ¹	-1,07 ¹	-0,98 ¹	–	–	–
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	1,68 ¹	1,53 ¹	2,50 ¹	–	–	–
Vienna Airport Technik GmbH	–	–	–	1,67	2,26	1,13
Summe	-1,14¹	0,46¹	1,52¹	1,67	2,26	1,13

EBIT = earnings before interest and taxes (Gewinn vor Zinsen und Steuern)

Quelle: Flughafen Wien AG

¹ bereinigt um interne Verrechnungen zwischen Servicebereich Technische Dienstleistungen und Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH

³⁹ Originaltitel: „Abschluss Steering Committee Zusammenführung Technik“

Die Flughafen Wien AG gab hierzu an, dass die laut Steering Committee im Abschlussbericht zahlenmäßig ermittelten Einsparungen und Synergieeffekte nicht aus den Ergebnissen (EBIT) der überprüften Bereiche (Servicebereich Technische Dienstleistungen) bzw. Gesellschaften (Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. Vienna Airport Technik GmbH) 1 : 1 ablesbar wären, weil die Einsparungen und Synergieeffekte

- kalkulatorisch ermittelt worden seien,
- durch Überlagerungseffekte (wie Anpassungen der Verrechnungspreise, keine Berücksichtigung der jährlichen, kollektivvertraglichen Lohn- und Gehaltsrunden) verzerrt seien und
- im Abschlussbericht eine Konzernsicht zugrunde gelegt worden sei.

Die Interne Revision der Flughafen Wien AG hatte bereits in ihrem Prüfbericht über die Vienna Airport Technik GmbH vom Jänner 2017 angemerkt, dass bei der Berechnung der zu erwartenden Synergieeffekte keine weiteren – über die Personaleinsparungen und Mietpreisreduktion hinausgehenden – Effizienzsteigerungsmaßnahmen definiert worden waren, und sie sich damit in ihrer Zusammensetzung von den im Abschlussbericht berechneten Einsparungen unterschieden.

(7) Die Flughafen Wien AG untermauerte die Wirksamkeit der Zusammenlegung anhand einzelner Beispiele aus dem Projektgeschäft, die auch die konzernweiten Überlagerungen mit der Muttergesellschaft Flughafen Wien AG verdeutlichten:

(a) Instandhaltung Gepäckförderanlage

Im Zuge der Planungen 2016 und 2017 waren die zwischen der Vienna Airport Technik GmbH und der Flughafen Wien AG pauschal vereinbarten Abrechnungswerte für die Instandhaltung der Gepäckförderanlage – bei weitgehend identischem Leistungsumfang – gegenüber dem Jahr 2015 in zwei Etappen um rd. 1 Mio. EUR reduziert worden, weil die Ist-Kosten-Betrachtungen 2015 und 2016 Überdeckungen ergeben hatten. Diese Preisreduktionen waren aus Konzernsicht zweckmäßig, bewirkten aber für die Vienna Airport Technik GmbH EBIT-Reduktionen für Folgeperioden.

(b) Facility Management von Nichtkernobjekten

Der Bericht „Abschluss Steering Committee Zusammenführung Technik“ wies für das Projekt „Insourcing⁴⁰ Facility Management von Nichtkernobjekten⁴¹“ einen kalkulatorischen Einsparungswert von 0,76 Mio. EUR aus. Dabei sollten vormals an ein externes Unternehmen vergebene Leistungen konzernintern erbracht werden. Die Arbeiten übertrug die Flughafen Wien AG ab 2016 an die Vienna Airport Technik GmbH. Die Maßnahme hatte sowohl bei der Vienna Airport Technik GmbH als auch bei der Flughafen Wien AG eine positive Wirkung auf das EBIT.

(c) Überprüfung elektrischer Türen

Ein weiteres Insourcing-Projekt betraf im Jahr 2015 die Überprüfung elektrischer Türen. Auch hier stand dem reduzierten Aufwand in der Flughafen Wien AG (rd. 97.000 EUR) ein erhöhter Aufwand bei der Vienna Airport Technik GmbH von rd. 50.000 EUR gegenüber. Im Gegenzug konnte die Vienna Airport Technik GmbH bei der Flughafen Wien AG interne Erlöse generieren.

(d) Flächenreduktion

Die Flächenreduktion aufgrund der Integration des Servicebereichs Technische Dienstleistungen in die Vienna Airport Technik GmbH bewirkte einen verringerten jährlichen Mietaufwand von 0,25 Mio. EUR, was auch zu einer Reduktion der in den kalkulierten Stundensätzen inkludierten Gemeinkostenzuschläge führte.

- 3.2 Der RH hielt fest, dass die Integration des Servicebereichs Technische Dienstleistungen in die Vienna Airport Technik GmbH im überprüften Zeitraum zahlreiche Synergien eröffnete und aus Konzernsicht eine positive Ergebniswirkung entfaltete.

Er wies jedoch kritisch darauf hin, dass die im Bericht „Abschluss Steering Committee Zusammenführung Technik“ vom Februar 2016 präsentierten – kalkulatorisch ermittelten – Einsparungen und Synergieeffekte nicht unmittelbar aus den Ergebnissen (EBIT) der im Bereich der Instandhaltung tätigen Organisationseinheiten ablesbar waren. Diese ergaben sich erst aus einer konzernweiten Betrachtung und einer abweichenden Berechnungsmethode gegenüber den ursprünglichen Planwerten (insbesondere Preismaßnahmen und uneinheitliche Einrechnung der jährlichen Personalkostensteigerungen).

⁴⁰ Leistungen, die bisher von externen Unternehmen erbracht wurden, werden durch konzernerneigene Unternehmen künftig selbst erbracht.

⁴¹ Objekte im Bereich Airport City, die nicht dem Flugbetrieb und der Passagierabwicklung dienen

Die überprüften Sachverhalte ergaben nach Ansicht des RH Ansatzpunkte dafür, dass die Flughafen Wien AG bei künftigen Änderungen in der Unternehmens- bzw. Beteiligungsstruktur sowohl die erwarteten als auch die tatsächlich erreichten Einsparungen bzw. Synergieeffekte – im Sinne der Kohärenz – nach vergleichbarer Methodik und zudem stets auf Ebene des Gesamtkonzerns berechnen und evaluieren könnte. Ebenso könnten im Hinblick auf erwartete Personalkostensteigerungen vergleichbare Annahmen getroffen bzw. allfällige Abweichungen erläutert werden.

Entwicklung des Frauenanteils

4.1 Die für Instandhaltung zuständigen Organisationseinheiten der Flughafen Wien AG wiesen in den Jahren 2012 bis Ende Mai 2017 einen sinkenden Frauenanteil auf, wie in folgender Tabelle 2 dargestellt ist. Die Anzahl der Mitarbeiterinnen sank in diesem Zeitraum von 13 auf elf. Trotz Bemühungen der Vienna Airport Technik GmbH, den Frauenanteil zu erhöhen, etwa durch die

- jährliche Veranstaltung eines Töchtertages⁴²,
- Teilnahme an den amaZone Awards⁴³,
- gezielte Berücksichtigung von Frauen im Recruiting-Prozess,
- Airport Night (Ansprechen vor allem der Teilnehmerinnen der Zielgruppe) und
- Schnupperpraktika für Frauen (eigener Schwerpunkt im Rahmen von Jugend am Werk),

konnte keine Steigerung erreicht werden.

Tabelle 2: Personalstruktur Instandhaltung

Personalstruktur ¹	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (31. Mai)	Veränderung 2012 bis 2016 ²
	in Köpfen zum 31. Dezember						in %
Frauen	13	12	11	12	11	11	-15,4
Männer	255	251	247	338	347	341	36,1
Summe	268	263	258	350	358	352	33,6
	in %						
Frauenanteil	4,9	4,6	4,3	3,4	3,1	3,1	-36,7

¹ bis Ende 2014: Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH sowie Servicebereich Technische Dienstleistungen; ab Jänner 2015: Vienna Airport Technik GmbH

² Da die Prüfständigkeit des RH mit 31. Mai 2017 endete, wurden die Veränderungen lediglich für die Jahre 2012 bis 2016 dargestellt.

Quelle: Flughafen Wien AG

⁴² Zielsetzung dieser Initiative war es, jungen Frauen die typischen Männerberufe näherzubringen und auf Chancengleichheit und Gleichberechtigung hinzuarbeiten. Die teilnehmenden Unternehmen boten Mädchen im Alter von elf bis 16 Jahren die Möglichkeit, technische Berufe und deren Arbeitsalltag kennenzulernen.

⁴³ Der amaZone Award ist eine Auszeichnung für Unternehmen, die in ihrer Ausbildung weiblicher Lehrlinge vorbildlich sind.

Die Reduktion des Frauenanteils von 4,3 % im Jahr 2014 auf 3,4 % im Jahr 2015 war im Wesentlichen durch die Übernahme von Leihpersonal (rd. 100 Personen) in die Belegschaft der Vienna Airport Technik GmbH begründet. Der Frauenanteil sank bis Ende Mai 2017 auf 3,1 %.

Bei einer vergleichenden Betrachtung der Gesamtbelegschaft der Flughafen Wien AG und ihrer verbundenen Unternehmen am Standort Wien war im Zeitraum 2012 bis Ende Mai 2017 eine Steigerung des Frauenanteils von 19,9 % auf 21,0 % festzustellen:

Tabelle 3: Personalstruktur Flughafen Wien Konzern (Standort Wien)

Personalstruktur	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (31. Mai)	Veränderung 2012 bis 2016 ¹
	in Köpfen zum 31. Dezember						in %
Frauen	957	931	960	1.019	989	1.024	3,3
Männer	3.849	3.682	3.733	3.787	3.780	3.848	-1,8
Summe	4.806	4.613	4.693	4.806	4.769	4.872	-0,8
	in %						
Frauenanteil	19,9	20,2	20,5	21,2	20,7	21,0	4,0

¹ Da die Prüfzuständigkeit des RH mit 31. Mai 2017 endete, wurden die Veränderungen lediglich für die Jahre 2012 bis 2016 dargestellt.

Quelle: Flughafen Wien AG

Die Flughafen Wien AG wies gegenüber dem RH darauf hin, dass sie bemüht war, den Frauenanteil zu erhöhen. Konkrete Gründe für den niedrigen Frauenanteil am Instandhaltungspersonal konnten weder die Flughafen Wien AG noch die Vienna Airport Technik GmbH gegenüber dem RH nennen.

- 4.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass Frauen in der Instandhaltung der Flughafen Wien AG mit einem Anteil von 3,1 % Ende Mai 2017 stark unterrepräsentiert waren. Er hielt fest, dass die von der Vienna Airport Technik GmbH gesetzten Maßnahmen zur Steigerung des Frauenanteils keinen Erfolg zeigten. Auch bei der konzernweiten Betrachtung betrug der Frauenanteil der Flughafen Wien AG lediglich 21,0 %. Der RH erachtete die rückläufige Entwicklung des Frauenanteils in der Instandhaltung als problematisch und die Steigerungsrate bei der Flughafen Wien AG und ihren verbundenen Unternehmen als zu gering.

Die festgestellten Entwicklungen boten für die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Technik GmbH nach Ansicht des RH Ansatzpunkte, die Gründe für das geringe Interesse von Bewerberinnen für Tätigkeiten im Bereich der Instandhaltung zu analysieren. Entsprechend den Ergebnissen könnten das Recruiting, das Arbeitsumfeld und die konzerninternen Aus- und Weiterbildungsprogramme optimiert werden, um den Prozentsatz an Mitarbeiterinnen zu erhöhen. Dazu könnte etwa der Vorstand der Flughafen Wien AG bzw. die Geschäftsführung der Vienna Airport Technik GmbH jährliche Zielwerte definieren.

Umsätze und Aufwendungen der Instandhaltung

Instandhaltungsaufwendungen

- 5.1 (1) Die Jahresabschlüsse (Einzelabschlüsse nach dem Unternehmensgesetzbuch) wiesen unter der Rubrik „sonstige betriebliche Aufwendungen“ die Aufwandsposition „Instandhaltungen“ aus. Bei dieser Position handelte es sich um eine Sammelposition, die eine Zusammenführung von Aufwendungen für Instandhaltungen, Wartungen, Inspektionen, Sanierungen, Umbauten und Instandhaltungsaufwendungen Dritter – insbesondere Rechnungen von externen Unternehmen – enthielt. Die Position wies folgende Entwicklung auf:

Tabelle 4: Entwicklung Aufwandsposition „Instandhaltung“

Einzelabschlüsse der Flughafen Wien AG nach dem Unternehmensgesetzbuch	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung 2012 bis 2016 ²
Auszug: sonstige betriebliche Aufwendungen	in Mio. EUR						in %
Instandhaltungen laut Jahresabschlüssen (Fremdleistungen ohne VAI/VAT) ¹	26,47	54,99	23,65	29,77	45,21	21,71	70,8
Instandhaltungen ohne Pisten-sanierungen	26,47	29,19	23,65	29,77	22,11	21,71	-16,5

VAI = Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH
VAT = Vienna Airport Technik GmbH

Quelle: Flughafen Wien AG

¹ Laut Einzelabschlüssen der Flughafen Wien AG; diese enthalten Aufwendungen für Instandhaltungen, Inspektionen, Instandsetzungen, Sanierungen und Umbauten durch Dritte, jedoch ohne Leistungen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. der Vienna Airport Technik GmbH.

² Da die Prüfzuständigkeit des RH mit 31. Mai 2017 endete, wurden die Veränderungen lediglich für die Jahre 2012 bis 2016 dargestellt.

(2) Die hohen Aufwendungen für die „Instandhaltungen“ in den Jahren 2013 und 2016 waren auf notwendige Pistensanierungen zurückzuführen. Diese fielen im Jahr 2013 mit rd. 25,8 Mio. EUR (Piste 16/34) und im Jahr 2016 mit rd. 23,1 Mio. EUR (Piste 11/29) an.

(3) Die in der Tabelle 4 angeführte Aufwandsposition „Instandhaltung“ bildete aus Konzernsicht nur einen Teil der Instandhaltungsaktivitäten am Flughafen Wien ab.

Nicht enthalten waren etwa jene Aufwendungen, die das auf die Erbringung von Instandhaltungsleistungen spezialisierte Tochterunternehmen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (ab 2015: Vienna Airport Technik GmbH) erbrachte, weil diese in deren eigenen Jahresabschlüssen ausgewiesen waren. Die an die Flughafen Wien AG konzernintern verrechneten Instandhaltungsleistungen waren wiederum der Aufwandsposition „Leistungen von verbundenen Unternehmen“ zugeordnet.

Auch die für die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten notwendigen, konzerninternen Personalaufwendungen waren in der Aufwandsposition „Instandhaltungen“ nicht enthalten. Jene des ehemaligen Servicebereichs Technische Dienstleistungen waren unter der Aufwandsposition „Personalaufwand“ der Flughafen Wien AG erfasst. Die Vienna Infrastruktur Maintenance GmbH wies ihren Personalaufwand und die Aufwendungen für das von ihr zugekaufte Leihpersonal in ihren eigenen Jahresabschlüssen aus.

Bei der ab 2015 operativ tätigen Vienna Airport Technik zeigte sich ein differenziertes Bild: Während das eigene Personal im Jahresabschluss der Vienna Airport Technik unter Personalaufwand verbucht war (2016: rd. 4,7 Mio. EUR), blieb das Personal des ehemaligen Servicebereichs Technische Dienstleistungen formal weiter bei der Flughafen Wien AG beschäftigt. Die Aufwendungen für dieses Personal refundierte die Vienna Airport Technik GmbH an die Flughafen Wien AG. Die dafür notwendigen Aufwendungen waren in den Jahresabschlüssen der Vienna Airport Technik GmbH der Position „Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen“ zugeordnet (2016: rd. 6,9 Mio. EUR).

- 5.2 Der RH hielt fest, dass die Aufwandsposition „Instandhaltungen“ in den Einzelabschlüssen der Flughafen Wien AG im Zusammenhang mit der Beurteilung der Quantität und Qualität der Instandhaltung nur eine bedingte Aussagekraft hatte. Dies deshalb, weil die Instandhaltungsaufwendungen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH und der Vienna Airport Technik GmbH fehlten und die für die Leistungserbringung notwendigen Personalaufwendungen ausgeblendet waren.

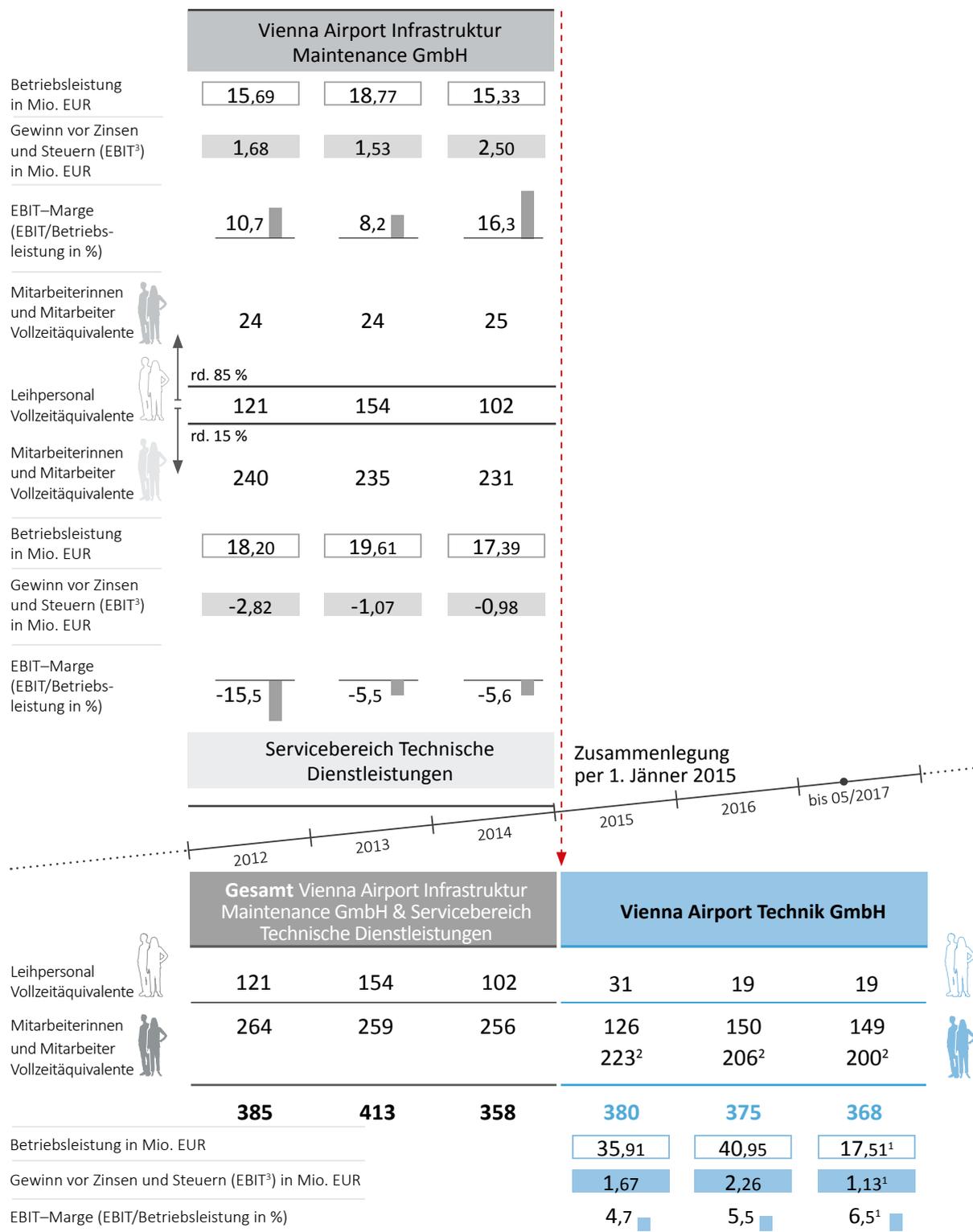
Die auffallend hohen Werte in den Jahren 2013 und 2016 erklärten sich durch notwendige Pistensanierungen. Bei „Ausblendung“ der Aufwendungen für die Pistensanierungen zeigte sich in der Entwicklung der Instandhaltungsaufwendungen im Vergleich der Jahre 2012 und 2016 ein Rückgang um 16,5 %.

Aufgrund der nach dem 31. Mai 2017 nicht mehr gegebenen Prüfständigkeit konnte der RH die seither eingetretene Entwicklung der für die Instandhaltung eingesetzten Mittel nicht erheben sowie hinsichtlich allfälliger Risiken (z.B. Investitionsstau) weder überprüfen noch beurteilen.

Betriebsleistung und Personal

- 6.1 (1) Die Betriebsleistung für die Instandhaltung der Anlagen und Gebäudetechnik durch die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH, den Servicebereich Technische Dienstleistungen und die Vienna Airport Technik GmbH stellte sich im überprüften Zeitraum wie folgt dar:

Abbildung 2: Wirtschaftlichkeit und Personalstruktur der Instandhaltung



¹ Monate Jänner bis Ende Mai 2017

² Personal ab dem Jahr 2015 angestellt beim Servicebereich Technische Dienstleistungen und verliehen an Vienna Airport Technik GmbH

³ EBIT = earnings before interest and taxes (Gewinn vor Zinsen und Steuern)

Quelle: Flughafen Wien AG; Darstellung: RH

(2) In den Jahren 2012 bis 2014 verfügte die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH über durchschnittlich 24 eigene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Servicebereich Technische Dienstleistungen über rd. 230 bis 240 eigene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Hinzu kamen rd. 100 bis rd. 150 Vollzeitäquivalente, die die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH als Leihpersonal zukaufte. Diese Gesellschaft beschäftigte rd. 85 % des Leihpersonals selbst und gab das weitere Leihpersonal gegen eine Abgeltung an den Servicebereich Technische Dienstleistungen weiter.

Die Betriebsleistung der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH betrug in den Jahren 2012 bis 2014 zwischen rd. 15 Mio. EUR und rd. 19 Mio. EUR. Die Betriebsleistung des Servicebereichs Technische Dienstleistungen belief sich im gleichen Zeitraum auf rd. 17 Mio. EUR bis rd. 20 Mio. EUR. Während die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH ein positives EBIT von rd. 1,5 Mio. EUR bis rd. 2,5 Mio. EUR pro Jahr erwirtschaftete, war das EBIT des Servicebereichs Technische Dienstleistungen – von rd. -1,0 Mio. EUR bis rd. -2,8 Mio. EUR pro Jahr – negativ.

Die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH erwirtschaftete im Zeitraum 2012 bis 2014 jährliche EBIT-Margen von 8,2 % und darüber. Der Servicebereich Technische Dienstleistungen erzielte im selben Zeitraum negative EBIT-Margen.

(3) Mit 1. Jänner 2015 erfolgte die operative Zusammenlegung von Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH und Servicebereich Technische Dienstleistungen zur Vienna Airport Technik GmbH. Die Vienna Airport Technik GmbH baute ab dem Jahr 2015 eigenes Personal auf und reduzierte gleichzeitig die Anzahl des zugekauften Leihpersonals. Damit verfügte die Vienna Airport Technik GmbH in den Jahren 2016 bis Ende Mai 2017 über rd. 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Form eigenen Personals und weitere rd. 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die weiterhin bei der Flughafen Wien AG angestellt und ab 2015 an die Vienna Airport Technik GmbH zur Dienstleistung – für rd. 12 Mio. EUR pro Jahr – verliehen waren.

Nach der Zusammenlegung der beiden Einheiten erwirtschaftete die Vienna Airport Technik GmbH in den Jahren 2015 und 2016 eine Betriebsleistung von rd. 36 Mio. EUR bzw. rd. 41 Mio. EUR. Die gesteigerte Betriebsleistung war auch darauf zurückzuführen, dass die Vienna Airport Technik GmbH ab dem Jahr 2015 bestimmte Aufgaben des Facility Managements⁴⁴ selbst erbrachte, die zuvor die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH extern zugekauft hatte. Das EBIT der Vienna Airport Technik GmbH betrug im Jahr 2015 rd. 1,7 Mio. EUR und im Jahr 2016 rd. 2,3 Mio. EUR.

⁴⁴ E-Checks und Störungsbehebungen der Flughafengebäude

Die Vienna Airport Technik GmbH erwirtschaftete im Zeitraum 2015 bis Ende Mai 2017 eine EBIT-Marge von durchschnittlich rd. 5,5 %. Sie hatte nach der Reorganisation der Instandhaltung eine neue Angebotsrichtlinie zur internen Leistungsverrechnung veröffentlicht, wodurch ein Vergleich der EBIT-Marge mit den Vorgänger-Gesellschaften keine Aussagekraft hatte (siehe TZ 10).

(4) Die EBIT-Marge der Flughafen Wien AG (Konzern) lag laut Bilanz in den Jahren 2015 bis 2017 zwischen 23,9 % und 25,5 %.

- 6.2 Der RH hob hervor, dass die Vienna Airport Technik GmbH nach der operativen Zusammenlegung eine höhere Betriebsleistung erbrachte als die beiden Vorgängereinheiten zusammen. Er hielt fest, dass die EBIT-Marge der Vienna Airport Technik GmbH von Jahresbeginn 2015 bis Ende Mai 2017 kontinuierlich anstieg, wenngleich die EBIT-Marge der Vienna Airport Technik GmbH unter jener der Flughafen Wien AG (Konzern) lag.

Aufgrund der nach dem 31. Mai 2017 nicht mehr gegebenen Prüfzuständigkeit konnte der RH nicht feststellen, wie sich die Betriebsleistung danach entwickelte. Eine Beurteilung der Entwicklung der Betriebsleistung war ihm deshalb nicht möglich.

Umsätze

- 7.1 (1) Die Umsätze der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH, der Vienna Airport Technik GmbH und des Servicebereichs Technische Dienstleistungen stellten sich im überprüften Zeitraum wie folgt dar:

Tabelle 5: Umsätze Instandhaltung

Jahr	VAI/VAT			SB-T		
	konzernintern	extern	Anteil konzern-interner Umsätze	konzernintern	extern	Anteil konzern-interner Umsätze
	in Mio. EUR		in %	in Mio. EUR		in %
2012	13,86	1,36	91,1	17,35	0,75	95,9
2013	16,53	2,49	86,9	18,74	0,67	96,5
2014	13,48	1,21	91,8	16,68	0,53	96,9
2015	34,42	1,38	96,1	12,38 ¹	0,00	100,0
2016	39,75	1,08	97,4	12,02 ¹	0,00	100,0
2017 bis 31. Mai	17,17	0,18	99,0	4,77 ¹	0,00	100,0

SB-T = Servicebereich Technische Dienstleistungen

VAI = Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH

VAT = Vienna Airport Technik GmbH

Quelle: Flughafen Wien AG

¹ ab 2015 Personal des Servicebereichs Technische Dienstleistungen an Vienna Airport Technik GmbH verliehen = konzerninterner Umsatz

(2) Der Servicebereich Technische Dienstleistungen erzielte im Zeitraum 2012 bis 2014 einen konzerninternen Umsatz von durchschnittlich 17,59 Mio. EUR pro Jahr. Damit erwirtschaftete er den weitaus überwiegenden Teil seiner Umsätze (über 95 %) konzernintern durch die Flughafen Wien AG⁴⁵.

(3) Die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH erwirtschaftete von 2012 bis 2014 einen durchschnittlichen konzerninternen Umsatz von 14,62 Mio. EUR pro Jahr. Der überwiegende Teil ihrer Umsätze (rd. 90 %) resultierte aus konzerninternen Leistungen. So führte sie z.B. die laufende Instandhaltung der Anlagentechnik im Bereich der Gepäckförderanlage, der Fluggastbrücken sowie der Sicherheitssysteme durch. Außerdem betreute sie – neben verschiedenen Elektrotechnikinstallationen – die Rollwege und Pisten am Flughafen.

(4) Die Vienna Airport Technik GmbH erzielte in den Jahren 2015 und 2016 einen durchschnittlichen Umsatz von 38,32 Mio. EUR, wobei in diesem Zeitraum mit 37,09 Mio. EUR der überwiegende Teil ihrer Umsätze (rd. 97 %) konzernintern zustande kam. An externe Kunden verkaufte die Vienna Airport Technik GmbH Geräte zur personenbezogenen Sicherheitskontrolle (X-Ray-Geräte), für die ihr auch die Instandhaltung oblag. Ferner führte sie im Auftrag Dritter Elektroinstallationen (z.B. in Shops am Flughafen) durch.

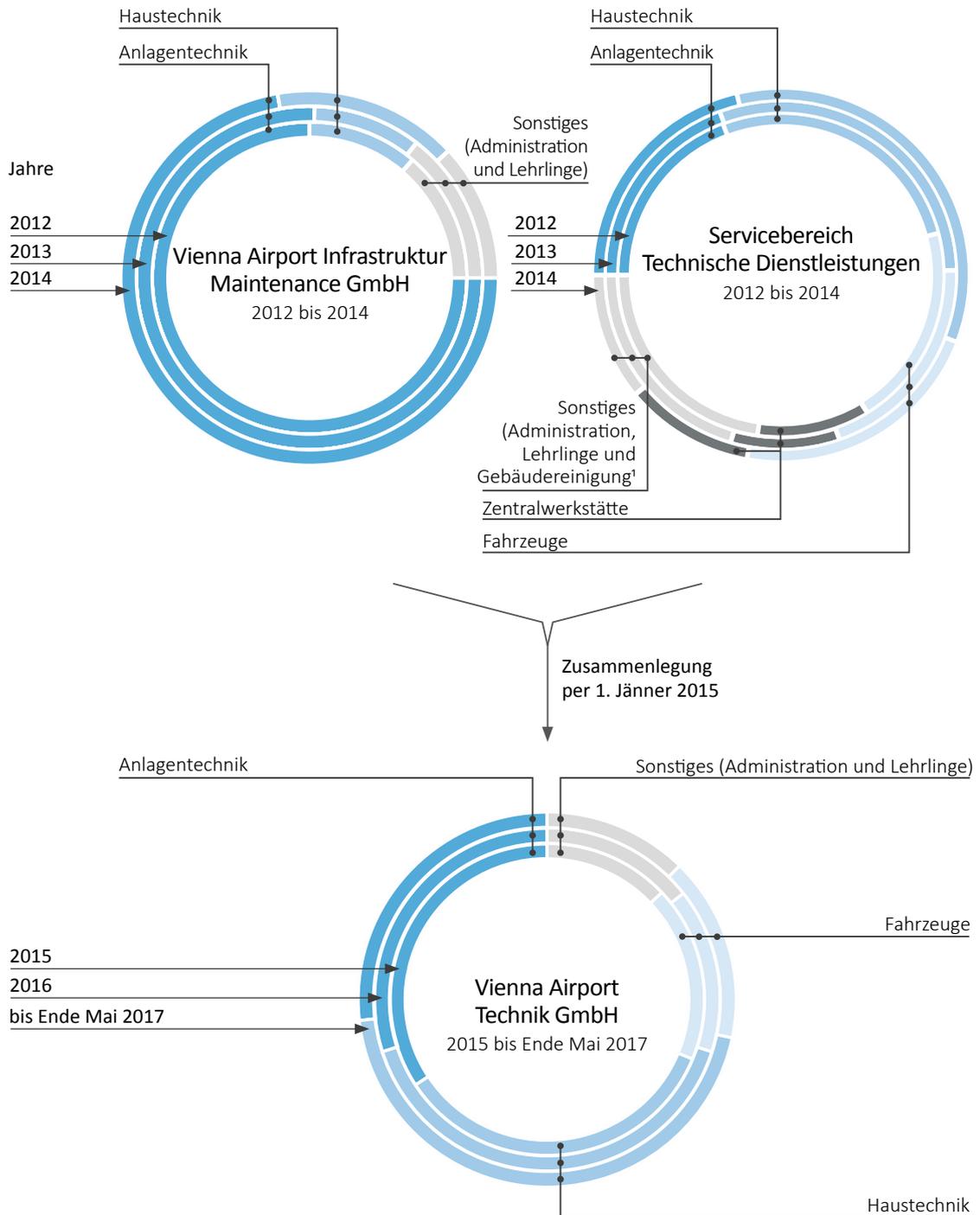
- 7.2 Der RH hob hervor, dass der Servicebereich Technische Dienstleistungen sich auf seine Kernaufgabe innerhalb der Flughafen Wien AG (Konzern) konzentrierte und damit den überwiegenden Teil seiner Umsätze erzielte. Nur in Einzelfällen führte er Tätigkeiten im Auftrag Dritter aus. Nach Neustrukturierung der Instandhaltung (**TZ 3**) entfiel der Großteil des durchschnittlichen Umsatzes der Vienna Airport Technik GmbH auf konzerninterne Umsätze. Die Überprüfung und Beurteilung der weiteren Entwicklung in Folgejahren war dem RH nicht möglich.

Betriebsaufwand

- 8.1 (1) Der für die Instandhaltung der Anlagen und Gebäudetechnik notwendige Betriebsaufwand stellte sich bei der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH, beim Servicebereich Technische Dienstleistungen und der Vienna Airport Technik GmbH im überprüften Zeitraum wie folgt dar:

⁴⁵ z.B. Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H., VIE Office Park 3 BetriebsgmbH, Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, GetService-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH

Abbildung 3: Tätigkeitsfelder und Betriebsaufwand der Instandhaltung



¹ Gebäudereinigung ab 1. Jänner 2015 nicht im Aufgabenbereich der Vienna Airport Technik GmbH

Quelle: Flughafen Wien AG; Darstellung: RH

(2) Der überwiegende Teil des Betriebsaufwands der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH entfiel in den Jahren 2012 bis 2014 auf den Bereich Anlagentechnik (rd. 72 %). Daneben setzte sie rd. 16 % des Betriebsaufwands im Bereich Haustechnik ein.

Die Tätigkeit des Servicebereichs Technische Dienstleistungen erstreckte sich in den Jahren 2012 bis 2014 schwerpunktmäßig auf den Bereich Haustechnik (rd. 35 % des Betriebsaufwands) und Anlagentechnik (rd. 21 %). Zusätzlich betrieb der Servicebereich Technische Dienstleistungen eine Zentralwerkstätte (rd. 11 %) und reparierte bzw. wartete Fahrzeuge (rd. 22 %). Die Gebäudereinigung war ab 2015 nicht mehr Teil der Vienna Airport Technik GmbH.

Mit der operativen Zusammenlegung der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH und des Servicebereichs Technische Dienstleistungen wurde die Zentralwerkstätte in den Bereich Haustechnik integriert. Im Zeitraum 2015 bis Ende Mai 2017 fielen rd. 40 % des Betriebsaufwands der Vienna Airport Technik GmbH im Bereich Haustechnik, rd. 30 % im Bereich Anlagentechnik und rd. 16 % im Bereich Fahrzeuge an.

- 8.2 Der RH hielt fest, dass in der neu gegründeten Gesellschaft Vienna Airport Technik GmbH ab dem Jahr 2015 das Geschäftsfeld Anlagentechnik eine geringere Bedeutung hatte als insgesamt gesehen in den beiden Vorgängereinheiten (Servicebereich Technische Dienstleistungen und Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH). Demgegenüber hatte das Geschäftsfeld Haustechnik in der Vienna Airport Technik GmbH größeres Gewicht als vor der Zusammenlegung.

Die gesamthafte Überprüfung der in den Jahren 2015, 2016 und Folgejahren eingetretenen Entwicklung des Betriebsaufwands – nach Neustrukturierung der Tätigkeitsfelder der Instandhaltung – sowie deren Beurteilung waren dem RH nicht möglich.

Auftragsabwicklung und Leistungsverrechnung

Besteller–Ersteller–Prinzip

- 9.1 (1) Bei der Instandhaltung gelangte innerhalb der Flughafen Wien AG (Konzern) ein Besteller–Ersteller–Prinzip zur Anwendung. Das dahinterliegende Konzept verfolgte eine möglichst strikte Trennung der jeweiligen Rollen und Verantwortlichkeiten.

Die Leistungsanforderungen kamen auf unterschiedliche Weise zustande:

- durch vertragliche Vereinbarungen im Vorfeld (Projekte und Service–Level–Agreements⁴⁶),
- durch Fortschreibung der Kapazitätsplanung (bei wiederkehrenden laufenden Instandhaltungsleistungen) sowie
- durch Störungsmeldungen, die entsprechend einer Dringlichkeitsreihung des Erstellers abgearbeitet wurden.

(2) Der Besteller (der leistungsanfordernde Fachbereich) definierte den konkreten Inhalt der zu erbringenden Leistungen (z.B. Instandhaltungsleistungen). Der Fachbereich Gebäudemanagement (Facility Management) bestimmte einen Bestellervertreter⁴⁷, um die speziellen Anforderungen abzudecken.

(3) Die Ersteller⁴⁸ erbrachten die Leistung gemäß den Leistungsanforderungen des Bestellers. In bestimmten Bereichen (z.B. Wartung Brandmeldeanlagen) war der Ersteller befugt, die Leistungen durch Sublieferanten erbringen zu lassen.

Erkannte der Ersteller im Zuge der Abarbeitung der beauftragten Instandhaltungsleistungen einen zusätzlichen ungeplanten Reparaturbedarf, erging eine Störungsmeldung an eine Störungsmeldestelle, die eine allfällige Beauftragung durch den zuständigen Besteller auslöste. Entsprechend der strikten Anwendung des Besteller–Ersteller–Prinzips wurde der Ersteller in der Regel nicht auf Eigeninitiative tätig. Ausnahmen bildeten unaufschiebbare Interventionen bei Gefahr im Verzug.

- 9.2 Der RH erachtete das Besteller–Ersteller–Prinzip zur Abwicklung der Instandhaltung grundsätzlich als geeignet, die vielfältigen Anforderungen an Instandhaltungsleistungen der Flughafen Wien AG zu bewältigen. Die unter TZ 16 angeführten Malver-

⁴⁶ z.B. Service–Level–Agreements bei Großanlagen (z.B. Gepäckförderanlage oder bei Projekten)

⁴⁷ Die Abteilung Facility Management des Servicebereichs Planung, Bau– und Bestandsmanagement fungierte als Bestellervertreter des Geschäftsbereichs Operations für die Instandhaltung der seinem Bereich zugeordneten Gebäude. Die Zwischenschaltung eines Bestellerververtreters erfolgte nur im Bereich Gebäudemanagement.

⁴⁸ bis Ende 2014 der Servicebereich Technische Dienstleistungen sowie die ehemalige Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. ab 2015 die Vienna Airport Technik GmbH

sationen waren nicht auf das Besteller–Ersteller–Prinzip, sondern auf das Fehlverhalten von einzelnen Führungskräften und Mitarbeitern zurückzuführen.

Interne Leistungsverrechnung

10.1 (1) Die Plausibilisierung der angebotenen Instandhaltungsleistungen und des dafür veranschlagten Preises im Rahmen der Angebotslegung erfolgte grundsätzlich durch die Besteller innerhalb des Konzerns der Flughafen Wien AG. Eine gesonderte Prüfung der Preisangemessenheit von Angeboten der Vienna Airport Technik GmbH bzw. der vormaligen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH an andere Bereiche der Flughafen Wien AG (oder deren verbundene Unternehmen) durch den Zentralen Einkauf war nicht zwingend vorgesehen. Dies deshalb, weil es sich um Inhouse–Vergaben aufgrund des Konzernprivilegs handelte und die Flughafen Wien AG im Zuge ihrer Konzernstrategie auch die Kosten und das Qualitätslevel der Vienna Airport Technik GmbH bzw. der Vorgängergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH steuerte.

(2) Im November 2013 trat bei der damaligen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH die Verrechnung überhöhter Preise für Leihpersonal zutage (siehe [TZ 16](#)). Ob und in welchem Umfang dies auf die konzernintern offerierten Angebotspreise und die interne Leistungsverrechnung im Zeitraum 2012 bis November 2013 Auswirkungen hatte, war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH noch ungeklärt bzw. Gegenstand anhängiger Gerichtsverfahren.

(3) Im Frühjahr 2015 publizierte die Vienna Airport Technik GmbH eine neue Angebotsrichtlinie, um die Anforderungen zu konzerninternen und externen Angeboten zu präzisieren. Die Angebotsrichtlinie sah hierzu drei Angebotsstufen vor:

- Angebotsstufe 1: telefonisch,
- Angebotsstufe 2: schriftlich per E–Mail und
- Angebotsstufe 3: Verfassen eines formellen Angebots.

Die Angebotsstufen 1 und 2 galten ausschließlich für konzerninterne Kunden, während die Angebotsstufe 3 erst ab gewissen Schwellenwerten⁴⁹ sowie für externe Angebote anzuwenden war. Bei formellen Angeboten mit einem Wert ab 8.001 EUR und den daraus resultierenden Bestellungen war fortan der Zentrale Einkauf der Flughafen Wien AG obligatorisch einzubinden.

⁴⁹ 3.501 EUR bzw. 8.001 EUR bei der Konzernmutter Flughafen Wien AG und der Vienna Airport Baumanagement GmbH

(4) Der Fachbereich Finanzen/Controlling der Flughafen Wien AG unterstützte die Plausibilisierung der Preisangemessenheit, indem er jährlich zentral die verschiedenen Stundensätze je nach Qualifikation des für die Aufgabenerfüllung eingesetzten Personals festlegte. Diese Stundensätze hatte die Vienna Airport Technik GmbH in ihre Angebotskalkulationen verpflichtend zu übernehmen.

Laufende bzw. wiederkehrende Wartungs-, Störungs- und Reparaturleistungen stimmte die Vienna Airport Technik GmbH gemeinsam mit dem Facility Management der Flughafen Wien AG im Zuge des Budgetierungsprozesses ab. Materialbeschaffungen erfolgten über den Zentralen Einkauf, der den Einkaufsprozess leitete sowie die Preise der Auftragnehmer in der Regel im Wettbewerb verglich und verhandelte.

(5) Bei geplantem Insourcing von bislang durch externe Unternehmen erbrachten Leistungen ermittelten der Zentrale Einkauf und die Vienna Airport Technik GmbH gemeinsam die erwarteten Kostenersparnisse und/oder Qualitätsverbesserungen.

10.2 Der RH wies darauf hin, dass die Aufdeckung überhöhter Preise bei Leihpersonal im November 2013 bei der damaligen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH die Bedeutung einer wirksamen und adäquaten Prüfung der Preisangemessenheit bei konzerninternen Angeboten durch die anfordernden Bereiche (Besteller) unterstrich.

Zugleich hielt er positiv fest, dass die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Technik GmbH – nach Bekanntwerden und Aufarbeitung der Unregelmäßigkeiten – organisatorische Maßnahmen einleiteten. Als zweckmäßige Maßnahme erachtete der RH die Einbindung des Zentralen Einkaufs sowie die Unterstützung durch den Fachbereich Finanzen/Controlling bei der Plausibilisierung der Stundensätze konzernintern angebotener Instandhaltungsleistungen. In Ermangelung der Prüfzuständigkeit nach dem 31. Mai 2017 konnte der RH die Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen nach diesem Zeitpunkt nicht beurteilen.

Dennoch ergaben die überprüften Sachverhalte nach Ansicht des RH Ansatzpunkte dafür, dass die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Technik GmbH den Bestellern (leistungsanfordernden Bereichen) weiterhin jene Unterstützung gewähren könnten, die es diesen ermöglicht, die Preisangemessenheit konzerninterner und externer Leistungen sachgerecht beurteilen zu können.

Leistungsnachweise und Stundenaufzeichnungen

11.1 (1) Handschriftliche Leistungserfassung

Bis Oktober 2013 erfassten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Servicebereichs Technische Dienstleistungen und der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH die von ihnen im Rahmen der Instandhaltungsarbeiten erbrachten Leistungen überwiegend handschriftlich bzw. manuell, wie in folgender Tabelle dargestellt:

Tabelle 6: Leistungsnachweise bis Oktober 2013

	Servicebereich Technische Dienstleistungen	Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	Leihpersonal
Erfassung der Anwesenheit	Stempeln an der Dienststelle	manuelle Anwesenheits- erfassung in elektronisch erstellten Listen	manuelle Anwesenheits- erfassung in elektronisch erstellten Listen
Erfassung der durchgeführten Arbeiten und der dafür erbrachten Zeiten	Einträge in Stundenbuch oder direkte Zuordnung auf Einzelaufträge; zum Teil Gruppenerfassung durch die Vorgesetzten (z.B. bei Schichtgruppen Anlagentechnik) Einbindung in das Auftragserfassungs- und Zeiterfassungssystem der Flughafen Wien AG	handschriftliche Bautagebücher bzw. Einträge in Buchkalender, die in elektronisch erstellte Listen übertragen wurden; Abnahme in Form von Kollaudierungsblättern durch Örtliche Bauaufsicht oder durch vom Auftraggeber autorisiertes Personal	handschriftliche Bautagebücher bzw. Einträge in Buchkalender, die in elektronisch erstellte Listen übertragen wurden
Abrechnung	monatliche oder quartalsweise Abrechnung bei laufenden Instandhaltungsarbeiten (Pauschalen); Einzelabrechnung bei Einzelaufträgen	Abrechnung auf Basis der Kollaudierungsblätter bzw. auf Basis der vereinbarten Pauschalsätze	Abrechnung auf Basis der Monatsblätter im Tabellenkalkulationsprogramm
Kontrollen	Kontrolle durch die zuständige Bereichs- bzw. Abteilungsleitung sowie durch die Auftraggeber	Abzeichnung der Stundenaufzeichnungen durch Vorgesetzte, bei Pauschalen zusätzlich durch die Auftraggeber; bei Projekten Abnahme der geleisteten Stunden im Zuge der Kollaudierung	Sekretariat verglich erbrachte Leistungen mit den gelegten Angeboten

Quelle: Flughafen Wien AG

Die zuständigen Führungskräfte kontrollierten die Aufzeichnungen und gaben diese frei, um anschließend eine elektronische Erfassung und Verrechnung zu ermöglichen. Die Qualität der manuellen Aufzeichnungen war unterschiedlich und reichte von detaillierten Aufzeichnungen (Kfz-Werkstätte) bis hin zu reinen Zeitaufzeichnungen ohne weiterführende Inhalte (z.B. Bereich Haustechnik und Elektrotechnik).

(2) Elektronische Leistungserfassung

Ab November 2013 erfolgte eine schrittweise Umstellung der Zeit- und Auftragsfassung. So führte etwa die damalige Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH Plausibilitätsprüfungen durch, ob und inwieweit die kalkulierten Arbeitszeiten für eine Leistung mit den tatsächlich aufgewendeten Arbeitszeiten im Einklang standen. Dieser Abgleich bildete die Grundlage für die Erfassung der Auftragszeiten, die Auftragszuordnung in der Buchhaltungssoftware und die anschließende Leistungsverrechnung.

Bei der Abwicklung von Projekten gelangte ein mehrstufiger Erfassungs- bzw. Kontrollprozess zur Anwendung, wie nachfolgend dargestellt:

Tabelle 7: Leistungsnachweise ab November 2013

Stufe	Erfassung	Kontrolle(n)
1	tagesaktuelle Eintragung der aufgewendeten Arbeitszeiten sowie der Projekt- bzw. Auftragszuordnungen in Bautagebüchern durch das Instandhaltungspersonal	laufende Kontrollen durch die Vorgesetzten
2	Überführung der Bautagebücher in elektronische Auftragsmappen mit Vollständigkeitskontrolle	Bestätigung der Kontrolldurchführung von den Vorgesetzten auf dem Monatsausdruck der Auftragsmappen
3	(Teil-)Kollaudierung bzw. Abnahme der erbrachten Leistung durch die Auftraggeber (sowohl bei internen als auch bei externen Auftraggebern)	Vergleich der Abrechnungssummen laut Kollaudierung mit Angebotssummen bei Abweichungen Nachkontrollen mit entsprechender Dokumentation
4	Leistungserfassung des Leihpersonals: Zuweisung der einlangenden Abrechnungen der Leiharbeitsunternehmen mit einem eigenen Workflow „Rechnungsprüfung“ durch das Rechnungswesen	Abgleich der Rechnungssummen auf Übereinstimmung mit den Stundennachweisen und den vereinbarten Stundensätzen durch die Vorgesetzten; danach Freigabe zur Verrechnung

Quelle: Flughafen Wien AG

(3) Mobile Leistungserfassung

Die ersten Überlegungen zur Einführung einer mobilen Leistungserfassung starteten bereits im Jahr 2012, wurden aber bis zur Neustrukturierung der Instandhaltung zurückgestellt. Die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Technik GmbH intensivierten ab November 2015 ihre Aktivitäten zur Einführung einer mobilen Leistungserfassung und konnten im März 2017 einen Testbetrieb starten. Das Rollout des Systems war für Juli 2017 geplant.

Mit der Einführung einer mobilen Leistungserfassung erhielt das Instandhaltungspersonal mobile Datenerfassungseinheiten (Tablets bzw. Mobiltelefone), die bei der Abarbeitung der Arbeitsaufträge eine mobile Verbuchung der aufgewendeten Arbeitszeit und des Arbeitsfortschritts anhand konkreter Wartungspläne und Checklisten ermöglichten. Die mobile Leistungserfassung war mit der Dispositionssoft-

ware zur Planung der Arbeitseinsätze kombiniert. Damit entfielen manuelle Erfassungsschritte und potenzielle Fehlerquellen, während die Qualität jener Daten, die die Grundlage für Budgetierung, Verrechnung und Steuerung der Dienstleistungen bildeten, verbessert werden konnte. Vorteile bestanden dabei insbesondere durch

- die zeitnahe und zeitgemäße Dokumentation,
- den Wegfall von Doppelerfassungen bzw. Erfassungslücken sowie
- die Verknüpfung der Störungsmeldung mit den Informationen des Instandhaltungspersonals.

- 11.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass die bis Oktober 2013 angewandte, überwiegend manuelle Zeit- und Leistungserfassung sowie die damals angewendeten Kontrollen nicht geeignet waren, das Auftreten von Unregelmäßigkeiten zu erkennen. Er hielt fest, dass die Flughafen Wien AG, die damalige Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH und die Vienna Airport Technik GmbH ab November 2013 ihre Erfassungs- und Kontrollsysteme schrittweise verbesserten.

Die Einführung der mobilen Leistungserfassung (Testbetrieb ab März 2017) schien aus Sicht des RH theoretisch geeignet, die Zuverlässigkeit der Leistungserfassung sowie die Planung der operativen Durchführung von Instandhaltungsleistungen zu verbessern. Da das konzernweite Rollout der mobilen Leistungserfassung mit Juli 2017 und somit nach Ende der Prüfzuständigkeit des RH mit 31. Mai 2017 erfolgte, konnte er die Wirksamkeit der mobilen Leistungserfassung nicht beurteilen.

Anlagenabgänge und Materialverwertung

- 12.1 (1) Gemäß einer Dienstanweisung zur Aussonderung, Überstellung, Kostenstellenänderung und Verkauf von mobilen Wirtschaftsgütern (G 5/02, in der Fassung vom 5. Juli 2007) waren mobile Wirtschaftsgüter mit einem Wert von über 400 EUR mit einer Inventarnummer und einer Selbstklebeetikette zu versehen. Mobile Wirtschaftsgüter mit geringerem Wert galten als geringwertige Wirtschaftsgüter. Sie waren mittels Sammelnummern pro Anlagenklasse (z.B. Werkzeuge, Betriebsausrüstung) als Sammelposition im elektronischen Anlagenbuch zu erfassen. Im Fall der Aussonderung von Wirtschaftsgütern waren diese – je nach Zustand – zu verkaufen oder zu entsorgen. Sofern das Wirtschaftsgut bestimmten Anlagenkategorien zuzuordnen war und/oder der Anschaffungswert über 7.500 EUR lag, war von der Kostenstellenverantwortlichen bzw. vom Kostenstellenverantwortlichen ein „Zustandsbericht“ zu verfassen (etwa um eine Weiterverwendung als Ersatzteilsender zu prüfen). Das ausgesonderte Wirtschaftsgut verblieb zur Lagerung in der Verantwortung der Kostenstellenverantwortlichen, die für eine sichere Verwahrung zu sorgen hatten.

Die aussondernde Stelle entschied je nach Sachlage und wirtschaftlichen Gesichtspunkten, ob das Wirtschaftsgut verkauft werden sollte, bei Neuanschaffung an den Auftragnehmer veräußert werden konnte oder verschrottet werden sollte. Die Entscheidung war schriftlich zu dokumentieren und ein verbindlicher Hinweis im Verkaufsakt zu hinterlegen, in dem alle relevanten Unterlagen (z.B. Fotos, Reports, Gutachten, Angebote, Korrespondenz) abzulegen waren. Die Veranlassung zur Verschrottung durch die Kostenstellenverantwortlichen war nur nach schriftlicher Zustimmung durch die Verkaufsstelle möglich. Altmaterial (z.B. Reifen, Fässer, Bauholz) konnte über das Zentrallager an Interessenten verkauft werden. Die Preisfestsetzung oblag dem Zentrallager unter den gleichen Voraussetzungen wie der Verkauf von geringwertigen Wirtschaftsgütern. Allfällige Kosten und Erträge wurden der Kostenstelle des abgebenden Fachbereichs zugeordnet.

(2) Im März 2012 trat eine Änderung der Dienstanweisung zur Anlagenaussonderung bzw. Verschrottung in Kraft. Demnach war nach erfolgter Anlagenaussonderung unverzüglich der Zentrale Einkauf der Flughafen Wien AG zu informieren, dem auch die Anlagenverkäufe bzw. – nach Prüfung der Argumentation durch die Kostenstellenverantwortlichen – die Entscheidung über eine etwaige Verschrottung (Entsorgung) oblagen.

(3) Im September 2012 präzisierte die Flughafen Wien AG die Vorschriften zur Anlagenaussonderung erneut, indem sie eine Konzernanweisung zu Verkauf, Überstellung, Kostenstellenänderung und Aussonderung von Wirtschaftsgütern erließ. So war etwa auch der Austausch von Wirtschaftsgütern der Anlagenbuchhaltung anzuzeigen. Auszusondernde Anlagegüter waren vom Fachbereich mit einem Verwertungsvorschlag dem Zentralen Einkauf zu melden, der die Aussonderung übernahm. Sofern das Anlagegut vollständig abgeschrieben war, konnte eine Entsorgung veranlasst werden. Besaß das auszusondernde Wirtschaftsgut noch einen Restwert, so war die Entsorgung durch den Finanzvorstand der Flughafen Wien AG zu genehmigen. Generell war eine Veräußerung anzustreben, wenn für das Wirtschaftsgut Kaufinteresse zu erwarten war. Wirtschaftsgüter veräußerte der Zentrale Einkauf über folgende Verkaufswege:

- Auktionen (z.B. Intranet, Internetplattformen, Auktionshäuser),
- Inserate (Zeitungen und Fachmagazine),
- direkte Ansprache von Händlerinnen bzw. Händlern,
- Sondervereinbarungen für ausgewählte Wirtschaftsgüter (z.B. IT-Geräte) bis hin zu
- Flohmärkten am Firmengelände.

Nach Möglichkeit waren die zu verwertenden Wirtschaftsgüter an die jeweiligen Bestbieter zu veräußern. Schenkungen zu karitativen Zwecken erforderten die Zustimmung des Finanzvorstands, sofern der Ausrufungspreis des Wirtschaftsguts über 500 EUR lag.

(4) Die Flughafen Wien AG führte im Auftrag der Vienna Airport Technik GmbH das Zentrallager (bestandsgeführte elektronische Lagerbuchhaltung)⁵⁰. Die Bilanzierung der Nebenlager erfolgte durch die Vienna Airport Technik GmbH mit Festwerten (erstmalige Wertfeststellung Ende Dezember 2015). Die Richtigkeit der Kontrollen war von den zuständigen Lagerverantwortlichen zu bestätigen. Zusätzlich war geplant, zumindest alle drei Jahre eine zahlenmäßige Bestandsprüfung durch Zählteams durchzuführen.

(5) Die Abgänge bzw. der Schwund geringwertiger Wirtschaftsgüter wurde gesondert erfasst. Die Kostenstellenverantwortlichen hatten entsprechende Evidenzen und Kontrollmechanismen geschaffen (etwa Werkzeug- bzw. Material-Ausgabelisten, die von den Übernehmenden mit Unterschriften zu zeichnen waren). Im Zentrallager waren Material- und Werkzeugausgaben von den Vorgesetzten zu genehmigen, um eine ungerechtfertigte Materialausgabe bzw. allfälligen Schwund zu vermeiden. Im Fall der Entsorgung geringwertiger Wirtschaftsgüter war eine allfällige Dokumentation über die Entsorgung durch den jeweiligen Fachbereich zu archivieren.

Beim Verkauf geringwertiger Wirtschaftsgüter oblag die Archivierung der Dokumentation (z.B. Kaufvertrag) dem Fachbereich Finanzen/Controlling. Ergänzend dazu verfolgte und bewertete die Geschäftsführung der Vienna Airport Technik GmbH die Entwicklung der Gesamtkosten geringwertiger Wirtschaftsgüter. Die Flughafen Wien AG erachtete den durchschnittlichen jährlichen Aufwand für geringwertige Wirtschaftsgüter von rd. 50 EUR pro Beschäftigter bzw. Beschäftigtem⁵¹ für die Ausübung von handwerklichen Tätigkeiten als vertretbar.

(6) Trotz Bestehens zahlreicher Regelungen zur Aussonderung bzw. zum Verkauf von Wirtschaftsgütern traten im November 2013 bzw. im Jänner 2014 – nach Meldung von Hinweisgebern – im Bereich der damaligen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH und im Bereich Haustechnik des Servicebereichs Technische Dienstleistungen Malversationen zutage, die u.a. auch Buntmetalldiebstähle (vor allem im Zusammenhang mit Abbruchs- bzw. Sanierungsaktivitäten am Flughafengelände) und dessen Verwertung durch eigenes Personal betrafen (siehe [TZ 16](#)). Entsprechend den zur Zeit der Gebarungsüberprüfung vorliegenden Ermittlungsergebnissen der Flughafen Wien AG und der Ermittlungsbehörden waren in die Malversationen auch leitende Angestellte des Bereichs Haustechnik des Servicebereichs Technische Dienstleistungen sowie der damaligen Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH involviert.

⁵⁰ Die Bewertung der Lagerbestände erfolgte nach dem gleitenden Durchschnittsverfahren. Waren, bei denen es keinen Warenumschlag gab, waren am Jahresende wie folgt abzuwerten: nach zwei Jahren auf 70 %, nach drei Jahren auf 50 % des Einkaufswerts und nach vier Jahren auf null.

⁵¹ Durchschnittswert der Vienna Airport Technik GmbH jeweils in den Jahren 2015, 2016 und 2017

(7) Nach dem Auftreten der Unregelmäßigkeiten änderte die Flughafen Wien AG die geltenden Konzernvorschriften, indem sie etwa im Juni 2014 festlegte, dass Entsorgungen ausnahmslos über die dafür vorgesehenen Sammelstellen der Flughafen Wien AG zu erfolgen hatten bzw. unter welchen Voraussetzungen eine Entsorgung durch Dritte zulässig war (z.B. bei umfangreicheren Bauvorhaben). Nicht zuletzt sollte auch die Neustrukturierung der Instandhaltung dazu beitragen, das Auftreten derartiger Unregelmäßigkeiten hintanzuhalten.

(8) In einer Managementteamsitzung im September 2015 berichtete der Zentrale Einkauf darüber, dass aus bereits verkauften – jedoch noch am Flughafengelände abgestellten – Gebrauchtfahrzeugen Winterreifen gestohlen worden waren. Anlässlich dieses Vorfalls regte der Zentrale Einkauf die Errichtung zusätzlicher Zäune und Kameras an.

(9) Im Februar 2016 verschärfte die Flughafen Wien AG erneut ihre Vorschriften, indem sie eine ergänzende Regelung für die Rücknahme von Wirtschaftsgütern durch Lieferanten traf.

12.2 Der RH merkte kritisch an, dass das umfangreiche Regelwerk betreffend Anlagenabgänge und Materialverkäufe das Auftreten von Unregelmäßigkeiten nicht wirksam verhindern konnte. Dies auch deshalb, weil auch Führungskräfte in die Malversationen involviert waren und damit ihre Aufsichts- und Kontrollpflichten verletzen. Der RH erachtete die nach dem Erkennen der Malversationen von der Flughafen Wien AG getroffenen Maßnahmen, insbesondere die verstärkte Einbindung des Zentralen Einkaufs und die Etablierung der Vienna Airport Technik GmbH als spezialisierten Dienstleister für die Errichtung, Instandhaltung und Wartung der technischen Infrastruktur des Flughafens Wien als grundsätzlich zweckmäßig.

Das Regelwerk konnte nicht verhindern, dass es zum Diebstahl von bereits verkauften Anlagenteilen im September 2015 kam. Er verdeutlichte jedoch, dass weiterhin besondere Wachsamkeit und die laufende Optimierung der Kontrollmaßnahmen geboten waren. Dies auch deshalb, weil das Flughafenareal mit seiner Vielzahl an Flächen, der großen Anzahl eigener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie des am Flughafen tätigen unternehmensfremden Personals – unter dem Aspekt der Sicherung der Vermögenswerte der Flughafen Wien AG – eine besondere Herausforderung darstellte. Aufgrund der nach dem 31. Mai 2017 nicht mehr gegebenen Prüfzuständigkeit konnte der RH nicht feststellen, ob bzw. welche Verbesserungen die Flughafen Wien AG in der Folge zur Sicherung ihrer Vermögenswerte gesetzt hatte.

Auf Basis der vom RH überprüften Sachverhalte ergaben sie jedoch Ansatzpunkte, die der Flughafen Wien AG und der Vienna Airport Technik GmbH ergänzend zu den bereits getroffenen Maßnahmen – wie die verstärkte Einbindung des Zentralen Einkaufs – Anlass geben könnten, Indikatoren in den Controlling-Daten hinsichtlich Anlagenabgängen und Verwertungserlösen festzulegen, um bei allfälligen Auffälligkeiten entsprechende Kontrollen – etwa durch die Interne Revision – veranlassen zu können. Ebenso könnte unter Zugrundelegung von Nutzen-Kosten-Überlegungen die punktuelle Verstärkung der Sicherheitsausstattung (z.B. zusätzliche Zäune, Überwachungskameras) zum Schutz der Wirtschaftsgüter der Flughafen Wien AG erwogen werden.

Externe Beschaffungen Instandhaltung

Umsatzstärkste Auftragnehmer

- 13 (1) Der RH analysierte die Beschaffungen, die der Servicebereich Technische Dienstleistungen und die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. die Vienna Airport Technik GmbH im Zeitraum Jänner 2012 bis Ende Mai 2017 durchführten. Beschaffungen mit einem Auftragswert unter 10.000 EUR berücksichtigte der RH dabei nicht.

Das Beschaffungsvolumen⁵² des Servicebereichs Technische Dienstleistungen lag im Zeitraum Jänner 2012 bis Dezember 2014 bei insgesamt 10,50 Mio. EUR.⁵³ Dabei machten die Beschaffungen bei anderen Unternehmen innerhalb der Flughafen Wien AG (Konzern) rund die Hälfte des Beschaffungsvolumens⁵⁴ aus. Das restliche Beschaffungsvolumen verteilte sich auf 62 externe Auftragnehmer, von denen der Servicebereich Technische Dienstleistungen Beschaffungen im Zeitraum 2012 bis 2014 zwischen 0,01 Mio. EUR und 0,55 Mio. EUR⁵⁵ tätigte.

⁵² Dabei handelt es sich um eine Auswertung des Fachbereichs Finanzen/Controlling der Flughafen Wien AG. Enthalten sind die Zahlungen, die an die Auftragnehmer des Servicebereichs Technische Dienstleistungen und der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. der Vienna Airport Technik GmbH im Zeitraum Jänner 2012 bis Mai 2017 ergingen.

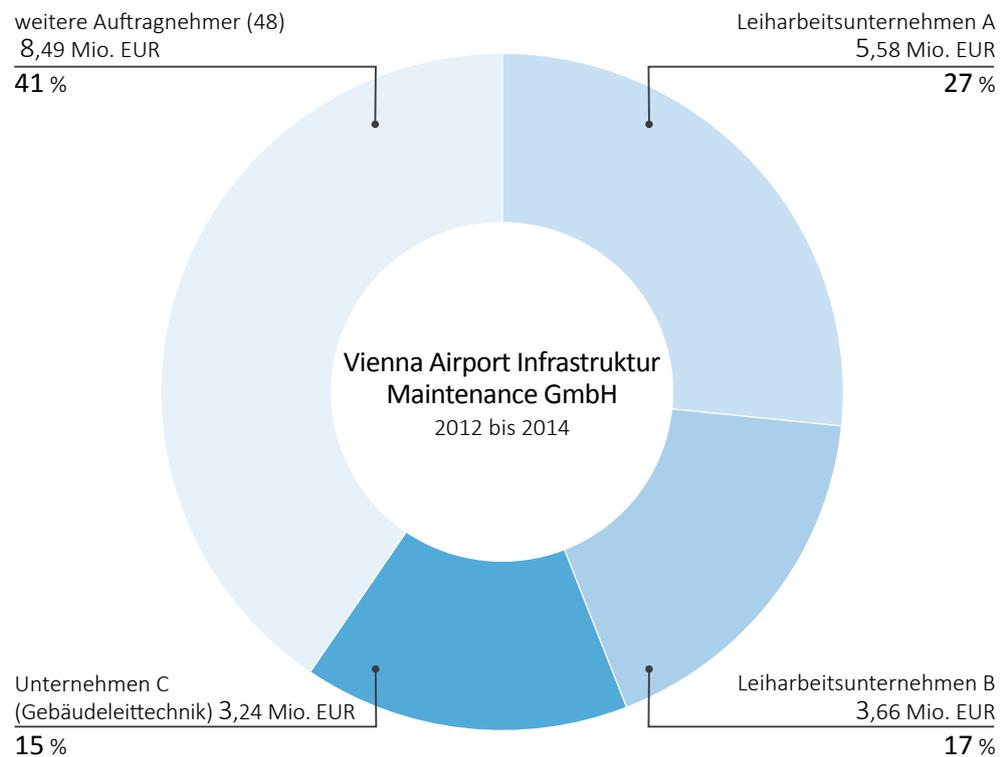
⁵³ Das Beschaffungsvolumen des Servicebereichs Technische Dienstleistungen betrug im Überlappszeitraum im Jahr 2015 rd. 50.000 EUR.

⁵⁴ Rund 4,39 Mio. EUR (rd. 42 % des Beschaffungsvolumens) entfielen auf die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH; davon 2,54 Mio. EUR auf Leihpersonal. Rund 0,74 Mio. EUR (rd. 7 % des Beschaffungsvolumens) flossen an die GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H., ein Tochterunternehmen der Flughafen Wien AG, das überwiegend Reinigungsdienstleistungen durchführte.

⁵⁵ Das externe Unternehmen, bei dem der Servicebereich Technische Dienstleistungen im Zeitraum 2012 bis inklusive dem Überlappszeitraum im Jahr 2015 Beschaffungen mit einem Volumen von 550.980,13 EUR tätigte, war ein Autohaus. Diese Beschaffungsvorgänge untersuchte der RH im Rahmen der Gebarungsprüfung nicht. Die Beschaffung von Fahrzeugen durch die Flughafen Wien AG überprüfte der RH im Jahr 2014, siehe RH-Bericht „Flughafen Wien AG – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement“ (Reihe Wien 2015/1 und Reihe Niederösterreich 2015/2).

(2) Das Beschaffungsvolumen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH lag im Zeitraum Jänner 2012 bis Dezember 2014 bei insgesamt 20,97 Mio. EUR. Ein Anteil von rd. 59 % des Beschaffungsvolumens verteilte sich auf die Umsätze mit drei externen Auftragnehmern A, B und C, wie folgende Abbildung zeigt:

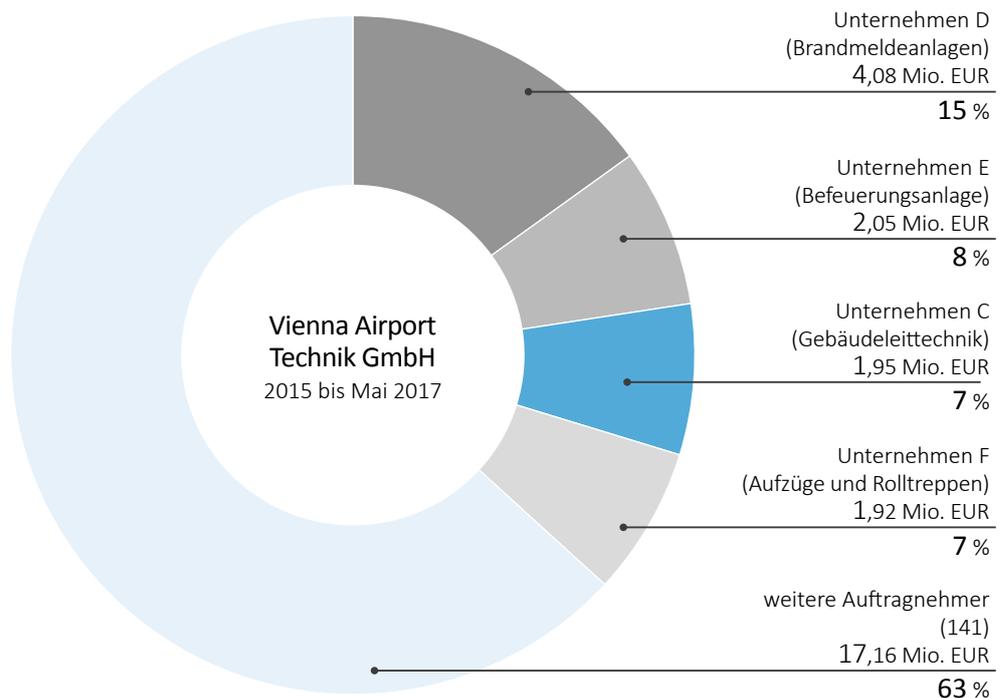
Abbildung 4: Umsatzstärkste Auftragnehmer der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH



Quelle: Flughafen Wien AG; Darstellung: RH

(3) Das Beschaffungsvolumen der Vienna Airport Technik GmbH lag im Zeitraum Jänner 2015 bis Ende Mai 2017⁵⁶ bei 27,16 Mio. EUR. Ein Anteil von 37 % des Beschaffungsvolumens verteilte sich auf die Umsätze von vier externen Auftragnehmern. Die nachstehende Abbildung verdeutlicht dies:

Abbildung 5: Umsatzstärkste Auftragnehmer der Vienna Airport Technik GmbH



Quelle: Flughafen Wien AG; Darstellung: RH

(4) Den überprüften Zeitraum (Jänner 2012 bis Ende Mai 2017) betrachtend lag das Gesamtbeschaffungsvolumen des Servicebereichs Technische Dienstleistungen und der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. der Vienna Airport Technik GmbH bei 54,64 Mio. EUR⁵⁷.

⁵⁶ Das Beschaffungsvolumen der Vienna Airport Technik GmbH betrug im Jahr 2014 rd. 413.000 EUR.

⁵⁷ bereinigt um die Beschaffungen des Servicebereichs Technische Dienstleistungen bei der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH

Ein Anteil von rd. 43 % des gesamten Beschaffungsvolumens der Flughafen Wien AG sowie der relevanten Konzernunternehmen entfiel auf sechs externe Auftragnehmer:

Tabelle 8: Beschaffungsvolumen Instandhaltung

Beschaffungsvolumen ¹ des Servicebereichs Technische Dienstleistungen und der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. der Vienna Airport Technik GmbH im Zeitraum 2012 bis Ende Mai 2017		
überprüfte Beschaffungen	Gesamtbeschaffungsvolumen 54,64 Mio. EUR	Anteil am Gesamtbeschaffungsvolumen
	in Mio. EUR	in %
Leiharbeitsunternehmen A	5,58	10
Leiharbeitsunternehmen B	3,83	7
Unternehmen C (Gebäudeleittechnik)	5,21	10
Unternehmen D (Brandmeldeanlage)	4,14	8
Unternehmen E (Befeuerungsanlage)	2,62	5
Unternehmen F (Wartung von Aufzügen und Rolltreppen)	1,92	4

¹ Beschaffungen >10.000 EUR

Quelle: Flughafen Wien AG

Beschaffungsvorgänge im Überblick

14 (1) Seit der Neustrukturierung der Instandhaltung erfolgten alle externen Beschaffungen und Bestellungen unter Einbindung des Zentralen Einkaufs der Flughafen Wien AG. Die Vienna Airport Technik GmbH nutzte dabei die Rahmenvereinbarungen und Wartungsverträge der Flughafen Wien AG.

(2) Eine Ausnahme stellte der Vertrag mit dem Unternehmen C über die Wartung der Gebäudeleittechnik und der regeltechnischen Einrichtungen am Flughafen Wien dar, den die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH im Jahr 2011 abgeschlossen hatte. Diesen nutzte die Vienna Airport Technik GmbH bis zum Ende seiner Laufzeit im Jahr 2016 weiter. Für knapp die Hälfte der daraus bezogenen Leistungen fehlte eine Festlegung der Preise im Vertrag. Die Flughafen Wien AG teilte dem RH mit, dass sie vor jeder Bestellung die Preisangemessenheit geprüft habe, legte dazu aber keine Nachweise vor.

Im Jahr 2017 löste diesen Vertrag eine neue Rahmenvereinbarung ab, nach deren Abschluss sanken die Kosten für die Wartung der Gebäudeleittechnik und der regeltechnischen Einrichtungen im ersten Quartal 2017 um rd. 35 %.

(3) Im überprüften Zeitraum (Jänner 2012 bis Ende Mai 2017) betrafen rd. 13 % des Gesamtbeschaffungsvolumens des Servicebereichs Technische Dienstleistungen und der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. der Vienna Airport Technik GmbH Bestellungen für sicherheitsrelevante Anlagen (Brandmeldeanlage, Befeue-

rungsanlage). Bezogen auf die Vienna Airport Technik GmbH waren rd. 23 % der Beschaffungen jene für sicherheitsrelevante Anlagen. Für diese hatten Untersuchungen in den Jahren 2010 und 2011 ergeben, dass ein Wechsel der Auftragnehmer nicht möglich war. In den Preisverhandlungen, die den Vertragsabschlüssen vorangingen, konnte die Flughafen Wien AG Nachlässe erzielen. Die Preisangemessenheit dieser Verträge war durch einen externen Berater bzw. durch einen Vergleich mit den Kosten anderer Flughäfen bestätigt.

Für jene Bereiche der Wartung und Instandhaltung, in denen die Flughafen Wien AG die Möglichkeit eines Bieterwettbewerbs sah, nutzte sie diesen. Die Wartung und Instandhaltung der Aufzüge, Fahrtreppen⁵⁸ und Fahrsteige⁵⁹ etwa war in Losen ausgeschrieben worden.

Beschaffungsvorgänge im Detail

15.1 (1) Leihpersonal

Die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (bis Ende 2014) – und zu einem geringen Anteil auch die Vienna Airport Technik GmbH (ab Jänner 2015) – beschäftigten über die Leiharbeitsunternehmen A und B Fremdpersonal. Die Zahlungen an die beiden Leiharbeitsunternehmen stellten sich wie folgt dar:

Tabelle 9: Beschaffungen Leihpersonal¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017 bis 31. Mai	Summe 2012 bis 2017
	in 1.000 EUR						
Leiharbeitsunternehmen A							
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	2.052	2.900	633	–	–	–	5.585
Leiharbeitsunternehmen B							
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	1.410	1.790	458	–	–	–	3.658
Vienna Airport Technik GmbH	–	–	–	38	65	70	173
Summe							9.416

¹ Beschaffungen >10.000 EUR

Quelle: Flughafen Wien AG

⁵⁸ Rolltreppen werden fachsprachlich Fahrtreppen genannt.

⁵⁹ Laufbänder werden fachsprachlich Fahrsteige genannt.

Die Beschaffungen bei den Leiharbeitsunternehmen A und B waren Gegenstand eines zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht abgeschlossenen Gerichtsverfahrens⁶⁰ (TZ 16).

(2) Gebäudeleittechnik

Die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH schloss mit dem Unternehmen C im Dezember 2011 einen Vertrag über die Wartung der Gebäudeleittechnik und der regeltechnischen Einrichtungen am Flughafen Wien im Zeitraum 2012 bis 2016 ab. Der vereinbarte Jahrespauschalpreis betrug 545.000 EUR, die Gesamtbestellsumme für fünf Jahre sollte 2.725.000 EUR betragen. Das tatsächliche Beschaffungsvolumen (Zahlungen) überstieg diesen Betrag um rd. 91 %:

Tabelle 10: Beschaffungen Gebäudeleittechnik¹

	2012	2013	2014	2015	2016	Summe 2012 bis 2016
	in 1.000 EUR					
Unternehmen C						
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	1.175	1.335	733	–	–	3.243
Servicebereich Technische Dienstleistungen	–	–	22	–	–	22
Vienna Airport Technik GmbH	–	–	–	898	1.048	1.946
Summe						5.211

¹ Beschaffungen >10.000 EUR

Quelle: Flughafen Wien AG

Die Schwankungen zwischen 2012 und 2016 ergaben sich durch einzelne Projekte wie die „Umrüstung Frequenzumformer“. Zusätzlich zu den mit der Pauschale abgegoltenen Wartungsleistungen bezog die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. später die Vienna Airport Technik GmbH Reparaturleistungen und Material für erforderliche Reparaturen. Der Vertrag sah diesen Leistungsbezug grundsätzlich vor. Die Preise für diese Leistungen sollten gesondert angeboten und verrechnet werden.

Der Zentrale Einkauf war in den Abschluss des Vertrags nicht eingebunden. Ob dem Vertragsabschluss eine Ausschreibung und ein Vergabeverfahren im Bieterwettbewerb vorangegangen waren und die Regeln des Bundesvergabegesetzes 2006⁶¹ eingehalten wurden, war von der Flughafen Wien AG zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Nachhinein nicht belegbar, weil weder Unterlagen noch Auskunftspersonen verfügbar waren.

⁶⁰ Verfahren gegen den ehemaligen Geschäftsführer und den ehemaligen Prokuristen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH

⁶¹ BGBl. I 17/2006

Nach der Zusammenführung des Servicebereichs Technische Dienstleistungen und der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH zur Vienna Airport Technik GmbH überprüfte der Zentrale Einkauf den Vertrag. Im Juni 2015 hielt dieser fest, die im Vertrag getroffene Regelung bezüglich Materialbezug mitzutragen, weil dadurch Gewährleistungsprobleme im Zuge des Einbaus von Reparatur- bzw. Instandsetzungsmaterial ausgeschlossen seien.

Aus den dem RH vorgelegten Unterlagen war nicht ersichtlich, ob den Bestellungen über die zusätzlichen Reparaturleistungen und den Materialbezug Preisverhandlungen oder ein Preisvergleich mit anderen Bietern vorangegangen waren. Die Flughafen Wien AG teilte dem RH diesbezüglich mit, dass „die Beschaffungen innerhalb der Direktvergabe nicht konkurrenziert wurden und die Preisangemessenheit durch den jeweiligen Anforderer überprüft wurde“. Welche Schritte gesetzt wurden, um die Preisangemessenheit zu prüfen, teilte sie dem RH nicht mit.

Seit Jänner 2017 galt eine neue Rahmenvereinbarung über Leistungen im Bereich Mess-, Steuer- und Regeltechnik am Flughafen Wien. Zu deren Abschluss führte der Zentrale Einkauf aufgrund des geschätzten Auftragsvolumens ein Verhandlungsverfahren nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb durch. Zwei Bieter gaben je ein Angebot ab. Den Zuschlag erhielt eine Bietergemeinschaft, an der auch das Unternehmen C beteiligt war. Laufzeitbeginn der Rahmenvereinbarung war der 1. Jänner 2017, Laufzeitende der 31. Dezember 2021.

Im ersten Quartal 2017 reduzierten sich die Zahlungen der Vienna Airport Technik GmbH für die Wartung der Gebäudeleittechnik und der regeltechnischen Einrichtungen von 136.250 EUR auf 88.762,06 EUR bzw. um rd. 35 %. Diese Reduktion war laut Flughafen Wien AG auf eine Effizienzsteigerung im Wartungsprozess zurückzuführen sowie auf das Insourcing von Leistungen im Wartungsbereich Gebäudeleittechnik.

Die Vienna Airport Technik GmbH bezog im ersten Quartal 2017 kein Material. Damit war für den RH ein Vergleich der Zahlungen für Materialbezug mit den Vorquartalen nicht möglich. Die Rahmenvereinbarung sah als Abgeltung für den Materialbezug zusätzlich zum nachgewiesenen Einkaufspreis einen Aufschlag für den Bearbeitungsaufwand vor.

(3) Brandmeldeanlage

Die erste Anlage der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung am Flughafen verwendeten Brandmeldeanlage installierte das Unternehmen D im Jahr 1986. Bei diesem Unternehmen tätigte die Flughafen Wien AG im Zeitraum Jänner 2012 bis Ende Mai 2017 konzernweit⁶² Bestellungen im Ausmaß von 9,67 Mio. EUR für die Wartung, Störungsbehebung und Erweiterung der Brandmeldeanlage.

Das Beschaffungsvolumen (Zahlungen) der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. der Vienna Airport Technik GmbH entwickelte sich bei diesem Auftragnehmer wie folgt:

Tabelle 11: Beschaffungen Brandmeldeanlage¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017 bis 31. Mai	Summe 2012 bis 2017
	in 1.000 EUR						
Unternehmen D							
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	37	27	–	–	–	–	64
Vienna Airport Technik GmbH	–	–	–	817	1.626	1.636	4.079
Summe							4.143

¹ Beschaffungen >10.000 EUR

Quelle: Flughafen Wien AG

Der Anstieg des Beschaffungsvolumens der Vienna Airport Technik GmbH im Bereich Wartung der Brandmeldeanlage war darauf zurückzuführen, dass sie mit Juni 2016 die alleinige sogenannte „Gewerkeverantwortung“ für die Instandhaltung übernommen hatte. Davor waren neben der Vienna Airport Technik GmbH einzelne Bereiche der Flughafen Wien AG für die Wartung ihrer Brandmeldeanlage zuständig.

Zur Instandhaltung und Wartung der Brandmeldeanlage standen im Zeitraum 2012 bis Ende Mai 2017 zwei zeitlich aufeinanderfolgende Rahmenvereinbarungen mit dem Unternehmen D in Geltung. Seit Juni 2015 wurden die Leistungen aus der Rahmenvereinbarung zur Wartung der Brandmeldeanlage nur noch von der Vienna Airport Technik GmbH abgerufen. Ob die Beschaffungen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH in den Jahren 2012 und 2013 ebenfalls Abrufe aus der damals gültigen Rahmenvereinbarung waren, konnte die Flughafen Wien AG zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht mehr nachvollziehen.

Die Rahmenvereinbarungen, die eine jeweils fünfjährige Laufzeit und Abrufwerte bis zu 7,01 Mio. EUR bzw. 9,30 Mio. EUR vorsahen, kamen in Verhandlungsverfahren

⁶² ohne Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH

mit nur einem Bieter ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb zustande. Die Flughafen Wien AG begründete dieses Vorgehen mit der technischen Besonderheit der Aufträge. Das Unternehmen D verfügte als einziges Unternehmen über Zugriff zur Originalsoftware, zu Ersatzteilen und auf geschulte Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter, die es ermöglichten, die Instandhaltungs- und Wartungstätigkeiten – ohne Störung des Betriebs – unter Wahrung aller Garantien und Gewährleistungen sowie Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften durchzuführen. Dies hatte eine Evaluierung durch einen externen Konsulenten im Jahr 2010 ergeben.

Die Preise für die jährlichen Instandhaltungs- und Wartungskosten wurden bei Abschluss der neuen Rahmenvereinbarungen fortgeschrieben. Preisbasis für die Rahmenvereinbarungen „Instandhaltung der Brandmeldeanlage und Wartung der Brandschutzklappen am Flughafen Wien für die Jahre 2011 – 2015“ und „Wartung der Brandmeldeanlage inklusive der integrierten bzw. eng vernetzten Bedien- und Anzeigesysteme sowie der Steuereinrichtung für die Jahre 2016 bis 2020“ waren die Einzelpreise des davor gültigen Vertrags zuzüglich der Valorisierung (Erhöhungssätze) des Fachverbands der Elektro- und Elektronikindustrie Österreich. Auf diese gewährte das Unternehmen D in den Nachverhandlungen einen Rabatt.

Bei Abschluss der Rahmenvereinbarung für die Jahre 2011 bis 2015 prüften der Servicebereich Technische Dienstleistungen und ein externer Berater die Preisangemessenheit und bestätigten diese. Zum Verhandlungsergebnis für die Nachfolgeregelung „Wartung der Brandmeldeanlage inklusive der integrierten bzw. eng vernetzten Bedien- und Anzeigesysteme sowie der Steuereinrichtung für die Jahre 2016 – 2020“ vermerkte der Zentrale Einkauf, dass sich das erweiterte Leistungsspektrum nicht preiserhöhend niederschlug und der in den Nachverhandlungen erzielte Rabatt höher war als beim Vorgängervertrag.

(4) Befeuierungsanlage

Die Befeuierungsanlage eines Flughafens stellt eine Orientierungshilfe für Piloten dar. Die verschiedenfarbigen Lichtsignale kennzeichnen etwa die unterschiedlichen Bereiche der Start- und Landebahnen oder den Vorfeldbereich.

Die Befeuierungsanlagen des Flughafens Wien wurden laut Auskunft der Flughafen Wien AG gegenüber dem RH größtenteils in den 1970er und 1980er Jahren beschafft. Ersatz- und Ergänzungsmaterial für die vorhandenen Befeuierungsanlagen sowie damit in Zusammenhang stehende Planungs- bzw. Montageleistungen und Lichtstärkenmessungen beschaffte die Flughafen Wien AG im Zeitraum 2012 bis Ende Mai 2017 konzernweit ausschließlich über das Unternehmen E. Dieses hatte den Vertrieb der Befeuierungskomponenten von der ursprünglichen Erzeugerfirma übernommen und war in Österreich Generalvertreter.

Ob ein Wechsel auf Befuerungskomponenten anderer Hersteller unter Wahrung der ICAO-Richtlinien möglich wäre, untersuchte die Flughafen Wien AG im Oktober 2011. Sie kam zum Ergebnis, dass eine Durchmischung nicht möglich war, weil ein Nachweis der Hersteller fehlte, dass ihre Produkte im Farbspektrum gleich waren.

Im Zeitraum 2012 bis Ende Mai 2017 betrug das konzernweite Gesamtbeschaffungsvolumen der Flughafen Wien AG beim Unternehmen E 6,02 Mio. EUR⁶³.

Das Beschaffungsvolumen (Zahlungen) des Servicebereichs Technische Dienstleistungen und der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. der Vienna Airport Technik GmbH entwickelte sich im Zeitraum 2012 bis Ende Mai 2017 wie folgt:

Tabelle 12: Beschaffungen Befeuerungsanlage¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017 bis 31. Mai	Summe 2012 bis 2017
	in 1.000 EUR						
Unternehmen E							
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	44	–	102	–	–	–	146
Servicebereich Technische Dienstleistungen	164	93	169	–	–	–	426
Vienna Airport Technik GmbH	–	–	–	635	1.330	88	2.053
Summe							2.625

¹ Beschaffungen >10.000 EUR

Quelle: Flughafen Wien AG

Die Schwankungen in den Abrufen beruhten auf Projekten, wie der elektrotechnischen Erweiterung der bestehenden Befeuerungsanlage.

Im Juni 2016 schloss die Flughafen Wien AG mit dem Unternehmen E eine Rahmenvereinbarung über die Lieferung von Ersatz- und Ergänzungsmaterial für die Befeuerungsanlagen am Flughafen Wien inklusive dazugehöriger Planungs- bzw. Montageleistungen. Aus dieser tätigte die Vienna Airport Technik GmbH Abrufe. Die Rahmenvereinbarung sah eine Laufzeit von fünf Jahren und einen Zielwert von 5 Mio. EUR vor.

Davor gab es keine Rahmenvereinbarung bezüglich dieser Leistungen. Die einzelnen Bestellungen wurden im Zuge von Direktvergaben beschafft.

⁶³ ohne Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH

Auch für die elektrotechnische Erweiterung der bestehenden Befeuersanlage (Aufteilung einer Trafostation) ergab eine von der Flughafen Wien AG durchgeführte Untersuchung, dass aufgrund der Systementscheidung, die mit der Beschaffung der Befeuersanlage getroffen worden war, kein anderer Auftragnehmer als das Unternehmen E zur Verfügung stand. Der diesbezüglichen Bestellung der Vienna Airport Technik GmbH im Jahr 2016 ging ein Verhandlungsverfahren mit dem Unternehmen E voraus, in dessen Verlauf sich der ursprünglich angebotene Preis um 18 % auf 1,04 Mio. EUR reduzierte. Die Vienna Airport Technik GmbH orientierte sich bei den Preisverhandlungen an den Kosten, die ein anderer europäischer Flughafen für seine Befeuersanlage zu tragen hatte.

(5) Wartung von Aufzügen und Rolltreppen

Beim Unternehmen F bestellte die Flughafen Wien AG im Zeitraum 2012 bis Ende Mai 2017 vor allem Wartungs-, Instandhaltungs- und Umrüstungs- bzw. Erweiterungsleistungen für Aufzüge und Rolltreppen. Das Bestellvolumen belief sich konzernweit auf 5,03 Mio. EUR. Davon entfielen 0,45 Mio. EUR auf die Bestellung von Neuanlagen.

Das Beschaffungsvolumen (Zahlungen) der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH und der Vienna Airport Technik GmbH entwickelte sich im Zeitraum 2012 bis Ende Mai 2017 wie folgt:

Tabelle 13: Beschaffungen Aufzüge und Rolltreppen¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017 bis 31. Mai	Summe 2012 bis 2017
	in 1.000 EUR						
Unternehmen F							
Vienna Airport Technik GmbH	–	–	–	409	918	595	1.922

¹ Beschaffungen >10.000 EUR

Quelle: Flughafen Wien AG

Seit August 2015 übernahm die Vienna Airport Technik GmbH die Betreuung bzw. das Lieferantenmanagement für die Wartung aller Aufzüge und Rolltreppen am Standort Flughafen Wien. Für ihre diesbezüglichen Bestellungen beim Unternehmen F nutzte die Vienna Airport Technik GmbH zwei Wartungsverträge.

- Mit der Bestellung zur Errichtung der Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige für den Terminal 3 beim Unternehmen F⁶⁴ hatte die Flughafen Wien AG auch einen Wartungsvertrag für die Förderanlagen abgeschlossen. Dieser Vertrag sah eine Laufzeit von 1. Juni 2012 bis 31. Mai 2018 vor.
- Im Juli 2013 schloss die Flughafen Wien AG Rahmenvereinbarungen für Wartung und Instandhaltung der Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige (exklusive „Check-In 3“) ab. Für die Vergabe teilte die Flughafen Wien AG den Auftrag in vier Lose und führte ein offenes Verfahren im Oberschwellenbereich gemäß § 192 Abs. 2 Bundesvergabegesetz 2006 durch. Das Unternehmen F erhielt den Zuschlag für eines der Lose. Laufzeitbeginn der entsprechenden Rahmenvereinbarung war der 1. August 2013, Laufzeitende der 31. Mai 2018.

15.2 (1) Der RH wies darauf hin, dass die Auftragsvergaben und Bestellungen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH nicht nachprüfbar waren, weil ausreichende Unterlagen dazu fehlten und ihm zur Zeit der Gebarungsüberprüfung informierte Auskunftspersonen infolge personellen Wechsels der am Vergabeprozess beteiligten Personen nicht zur Verfügung standen. Bezüglich des Schadens, der aus Malversationen hinsichtlich des Leihpersonals entstanden war, verwies der RH auf TZ 16.

(2) Hinsichtlich der Wartung der Gebäudeleittechnik und der regeltechnischen Einrichtungen am Flughafen Wien hielt der RH fest, dass seit dem Abschluss einer neuen Rahmenvereinbarung im Jahr 2016 die Kosten für die Wartung im ersten Quartal 2017 um rd. 35 % gesunken waren.

(3) Der RH hielt fest, dass rd. 23 % der Beschaffungen der Vienna Airport Technik GmbH im Zeitraum 2015 bis Ende Mai 2017 Bestellungen für sicherheitsrelevante Anlagen (Brandmeldeanlagen, Befeuerungsanlagen) waren, für die die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. die Vienna Airport Technik GmbH seit Errichtung der Anlagen jeweils nur einen Auftragnehmer nutzten.⁶⁵ Der RH wies darauf hin, dass § 195 Z 5 Bundesvergabegesetz 2006 wegen seines Charakters als Ausnahmebestimmung nach der Rechtspre-

⁶⁴ Diese Bestellung war vor dem überprüften Zeitraum 2012 bis Ende Mai 2017 erfolgt.

⁶⁵ Aufgrund der technischen Besonderheiten, die einen Auftragnehmerwechsel für die Brandmeldeanlage bzw. die Befeuerungsanlage zum Zeitpunkt der Auftragsvergaben nicht ermöglicht hatten, stützte sich die Flughafen Wien AG auf § 195 Z 5 Bundesvergabegesetz 2006, um ein Verhandlungsverfahren mit nur einem Bieter durchzuführen.

chung des Europäischen Gerichtshofes restriktiv auszulegen war. Die Rechtfertigungsgründe waren eng auszulegen und die Beweislast lag beim Auftraggeber.

Das Beschaffungsvolumen der Vienna Airport Technik GmbH betrug bei den Auftragnehmern für Brandmeldeanlagen und Befeuerungsanlagen im Zeitraum 2015 bis Ende Mai 2017 in Summe 6,13 Mio. EUR. Insgesamt rief die Flughafen Wien AG im Zeitraum 2012 bis 2017 konzernweit Leistungen im Wert von rd. 15,9 Mio. EUR bei diesen Auftragnehmern ab. Die Flughafen Wien AG hatte in den Verhandlungen vor Vertragsabschluss Preisreduktionen erzielen können, wiewohl der Verhandlungsspielraum bei nur einem Bieter beschränkt war.

Um allenfalls den Bieterwettbewerb vermehrt zu nutzen, könnten die Flughafen Wien AG und die Vienna Airport Technik GmbH periodisch im Wege der Marktbeobachtung analysieren, ob ein Auftragnehmerwechsel möglich wäre. Die Voraussetzungen der Zulässigkeit eines Verhandlungsverfahrens ohne vorherige Bekanntmachung wären eingehend zu prüfen und genau zu dokumentieren.

(4) Für jene Bereiche der Wartung und Instandhaltung, in denen die Flughafen Wien AG die Möglichkeit eines Bieterwettbewerbs sah, nutzte sie diesen, so etwa bei Aufzügen, Fahrtreppen und Fahrsteigen, die in Losen ausgeschrieben wurden.

Malversationen

Betroffene Bereiche

16.1 (1) Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH

Im November 2013 erhielt der Vorstand der Flughafen Wien AG einen Hinweis, dass es bei der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH im Zusammenhang mit der Auftragsvergabe an Personaldienstleister zu Malversationen gekommen sei. Daraufhin wies der Vorstand die Interne Revision der Flughafen Wien AG an, eine Sonderprüfung zu möglichen Unregelmäßigkeiten bei der Beauftragung von Leiharbeitsunternehmen – beginnend mit dem Jahr 2005 – durchzuführen. Die Interne Revision stellte der Landespolizeidirektion Niederösterreich die Protokolle der Erstbefragungen der beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Verfügung.

Die Kriminalpolizei nahm Ende November 2013 Ermittlungen auf. Folgende Unregelmäßigkeiten traten zutage:

(a) Überhöhte Preise für Leihpersonal

Betroffen waren die Verträge mit zumindest drei Unternehmen, über die die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH Leihpersonal beschäftigte. Diese Unternehmen verliehen das Leihpersonal zu überhöhten Preisen und mit falschen Qualifikationseinstufungen an die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH. Außerdem stellte die Flughafen Wien AG im Zuge der Aufarbeitung der Malversationen fest, dass zumindest eines der Leiharbeitsunternehmen der Vienna Airport Infrastruktur AG Leistungen doppelt verrechnet hatte. Dieses Unternehmen hatte dem Sohn jenes leitenden Angestellten gehört, der für die Auswahl der Personaldienstleistungsunternehmen zuständig war.

Nach einem Hinweis über die familiären Verflechtungen im Herbst 2011 beendete die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH die Geschäftsbeziehungen mit dem betreffenden Unternehmen. Danach übernahmen zwei andere, neu gegründete Unternehmen – die Leiharbeitsunternehmen A und B – einen Großteil des Leihpersonals des Unternehmens und verliehen dieses an die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH. Die bis dahin geltenden Stundensätze wurden beibehalten.

Die Flughafen Wien AG beauftragte im Zuge der internen Aufarbeitung der Malversationen einen Sachverständigen, die Höhe des entstandenen Schadens zu ermitteln. Dieser schätzte, dass der seit Oktober 2005 entstandene Schaden mehr als 1 Mio. EUR betrug. Zur endgültigen Ermittlung der Schadenshöhe wurde im Zuge des Strafverfahrens, das zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH anhängig war, ein Gutachten durch einen Gerichtssachverständigen beauftragt. Bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung des RH lag weder das Gutachten noch ein Urteil vor.

Als Schadenswiedergutmachung erhielt die Flughafen Wien AG aus der Verlassenschaft des zwischenzeitlich verstorbenen leitenden Mitarbeiters der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH, der für den Vertragsabschluss mit dem Unternehmen seines Sohnes mitverantwortlich gewesen war, 525.000 EUR. Den Restbetrag klagte die Flughafen Wien AG vom ehemaligen Geschäftsführer und vom ehemaligen Prokuristen ein. Diese Verfahren waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH noch anhängig.

(b) Kupferdiebstahl

Bei den polizeilichen Ermittlungen zu den Unregelmäßigkeiten bei der Beauftragung von Leiharbeitsunternehmen stellte sich heraus, dass sich Mitarbeiter der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH im Zuge der Entsorgung von Kupferkabeln persönlich bereicherten. Sie verkauften die Kupferbestandteile ausgemusterter Kabel als Altmetalle und behielten den Erlös. Der Vorstand der Flughafen Wien AG gab der Internen Revision den Auftrag, festzustellen, bei welchen Projekten die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH mit der Entsorgung von Kupferkabeln seit dem Jahr 2005 beauftragt war.

Die Polizei ermittelte den Schaden anhand der Auszahlungsscheine der Altmetallhändler. Dieser lag bei 608.736,65 EUR. Als Schadenswiedergutmachung erhielt die Flughafen Wien AG 596.088,38 EUR von involvierten Mitarbeitern und aus der Verlassenschaft eines verstorbenen Mitarbeiters. Den Restbetrag forderte sie in Zivilverfahren vom ehemaligen Geschäftsführer und vom ehemaligen Prokuristen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH ein. Diese Verfahren waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH noch anhängig.

(c) Arbeiten an Privathäusern

Dem ehemaligen Geschäftsführer wie dem ehemaligen Prokuristen wurde zur Last gelegt, Mitarbeitende und Leihpersonal der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH während deren Dienstzeit für Arbeiten an Privathäusern eingesetzt und diese Leistungen nicht abgegolten zu haben. Die Ermittlungsbehörden stellten fest, dass die Schadenshöhe durch Arbeiten an Privathäusern 74.337,69 EUR betrug. Davon erhielt die Flughafen Wien AG 37.653,17 EUR als Schadenswiedergutmachung. Den Restbetrag forderte sie in zivilgerichtlichen Verfahren vom ehemaligen Geschäftsführer und vom ehemaligen Prokuristen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH ein. Diese Verfahren waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH noch anhängig.

(2) Servicebereich Technische Dienstleistungen der Flughafens Wien AG

Im Jänner 2014 erhielt der Vorstand der Flughafen Wien AG den Hinweis, dass im Bereich Haustechnik des Servicebereichs Technische Dienstleistungen Sparbücher und Handkassen außerhalb des ordentlichen Geschäftsbetriebs existierten. Diese seien durch Verkäufe von Buntmetallabfällen gespeist worden. Der Vorstand der Flughafen Wien AG beauftragte die Interne Revision mit einer Prüfung der Vorwürfe. Auch die Landespolizeidirektion Niederösterreich nahm Ermittlungen auf. Ein Teil der im Zuge der polizeilichen Ermittlungen erhobenen Vorwürfe stellte sich als Verleumdung heraus. Das Ergebnis der Sonderprüfung „Malversationen im Servicebereich Technische Dienstleistungen“ lag Mitte 2015 vor. Die Interne Revision

berücksichtigte dabei die Aussagen bei polizeilichen Vernehmungen und zeigte folgende Unregelmäßigkeiten auf:

(a) Einbehalten des Verkaufserlöses von Buntmetallabfällen

Personal des Bereichs Haustechnik verkaufte Altmetalle, die im Servicebereich Technische Dienstleistungen als Abfälle anfielen, bzw. Altmetalle von Abbruchgebäuden des Flughafens, ohne dass der Erlös der Flughafen Wien AG zugeflossen wäre. Diese Buntmetallabfälle waren von den Mitarbeitern während der Dienstzeit mit einem Flughafen-Fahrzeug – das Nummernschild diente als Erkennungszeichen – zu einem Altstoffhändler gebracht worden. Die Erlöse wurden in eine Gemeinschaftskasse eingezahlt und für die Finanzierung von Weihnachtsfeiern, eines Fernsehgeräts für den Gemeinschaftsraum sowie von Geschenken anlässlich von Hochzeiten oder Geburten verwendet. Die Interne Revision ermittelte, dass die Einnahmen aus Verkäufen von Altstoffen im Zeitraum 1999 bis 2014 rd. 20.000 EUR betragen.

Wie bzw. von wem Altstoffe zu entsorgen waren, war zunächst in Dienstanweisungen bzw. seit September 2012 in einer Konzernanweisung geregelt (**TZ 12**). Die Mitarbeiter des Bereichs Haustechnik beachtetten die Anweisungen nicht. Ein im Zusammenhang mit den privat durchgeführten Verkäufen der Altstoffe eingeleitetes Strafverfahren wurde eingestellt.

(b) Finanzierungbeiträge für Weihnachtsfeiern

Mehrere externe Unternehmen, die Auftragnehmer der Flughafen Wien AG waren und Wartungsdienstleistungen erbrachten, übergaben „Trinkgelder“ bzw. „Spenden“ für die vom Bereich Haustechnik veranstalteten Weihnachtsfeiern. Diese Feiern fanden zusätzlich zu den Weihnachtsfeiern statt, die die Flughafen Wien AG und der Servicebereich Technische Dienstleistungen ausrichteten. Es nahmen insgesamt rd. 100 firmeninterne und externe Personen teil. Mehrfach äußerten befragte Mitarbeiter des Servicebereichs Technische Dienstleistungen gegenüber der Internen Revision die Vermutung, dass die Spenden nicht nur entgegengenommen, sondern auch aktiv eingefordert worden waren. Beweise für die Vermutungen fehlten. Ein diesbezüglich eingeleitetes Strafverfahren wurde eingestellt.

Die Interne Revision stellte fest, dass im Zeitraum 1999 bis 2012 rd. 21.600 EUR an Spenden einlangten. Im Jänner 2013 trat ein neuer Verhaltenskodex der Flughafen Wien AG in Kraft, der die Geschenkkannahme in Form von Bargeld grundsätzlich untersagte. Für die Weihnachtsfeier im Jahr 2013 übergaben Mitarbeiter des Bereichs Haustechnik den externen Unternehmen Rechnungen, um damit die verbotene Geschenkkannahme (Bargeld) zu umgehen.

(c) Erschleichung ungerechtfertigter Belohnungen im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens

Zwischen 2007 und 2013 wurden neun Verbesserungsvorschläge, die von drei verschiedenen Mitarbeitern des Bereichs Haustechnik stammten, mit insgesamt 45.000 EUR prämiert; davon wurden 38.000 EUR ausbezahlt. Die Häufung von Verbesserungsvorschlägen von Mitarbeitern des Bereichs Haustechnik, die nach einer positiven Bewertung durch den Abteilungsleiter des Bereichs Haustechnik im Zeitraum 2007 bis 2013 im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens prämiert wurden, erachtete die Interne Revision – bei der Aufarbeitung der Malversationen im Servicebereich Technische Dienstleistungen – als auffällig. Nachträglich stellte die Interne Revision auch die inhaltliche Begründung für Belohnungen in Frage (z.B. Prämie für den Verbesserungsvorschlag, nicht genutzte Warmwasserspeicher außer Betrieb zu nehmen).

Der Abteilungsleiter des Servicebereichs Technische Dienstleistungen bekämpfte die gegen ihn ausgesprochene Entlassung gerichtlich. Nach zweieinhalb Jahren einigten sich die Flughafen Wien AG und der entlassene Abteilungsleiter des Bereichs Haustechnik auf einen Vergleich. Der ehemalige Abteilungsleiter verließ infolgedessen das Unternehmen.

- 16.2 Der RH hielt fest, dass bei der Geschäftsgebarung der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH und des Bereichs Haustechnik des Servicebereichs Technische Dienstleistungen bis November 2013 bzw. Jänner 2014 Unregelmäßigkeiten auftraten, die erst durch Hinweise, die an den Vorstand gerichtet waren, aufgedeckt wurden.

Die Flughafen Wien AG hatte durch die Malversationen einen Vermögensschaden erlitten. Die endgültige Schadenshöhe und die Höhe der Schadenswiedergutmachung standen bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung des RH nicht fest, weil nicht alle straf- und zivilrechtlichen Gerichtsverfahren abgeschlossen waren.

Darüber hinaus hielt der RH fest, dass es sich sowohl bei der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH als auch im Bereich Haustechnik des Servicebereichs Technische Dienstleistungen um strukturelles Fehlverhalten handelte, bei dem viele Mitarbeiter und zum Teil auch Führungskräfte beteiligt waren. Die Führungskräfte waren für die Organisation der Arbeitsabläufe, die Einhaltung der Arbeitsprozesse und die Durchführung von Kontrollen verantwortlich (TZ 20). Die entlassenen Führungskräfte waren in weitreichendem Ausmaß in die Malversationen verwickelt – sei es durch aktive Beteiligung oder mangelnde Kontrolle. Der RH wies in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung der Vorbildfunktion von Führungskräften hin. Am regelkonformen Verhalten der Führungskräfte können sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter orientieren.

Im Zusammenhang mit den gegenständlich festgestellten Sachverhalten erinnerte der RH an seinen Bericht „Flughafen Wien AG – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement“ (Reihe Niederösterreich 2015/2 und Reihe Wien 2015/1) und ortete Ansatzpunkte für die Flughafen Wien AG, durch verstärkte Sensibilisierungsmaßnahmen und regelmäßige Schulungen ein compliance-konformes Verhalten der Führungskräfte nachhaltig zu sichern.

Maßnahmen der Flughafen Wien AG

- 17.1 Auf die Malversationen bei der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH und beim Bereich Haustechnik des Servicebereichs Technische Dienstleistungen reagierte die Flughafen Wien AG mit unterschiedlichen Maßnahmen:

(1) Klärung der Vorwürfe, Beschreitung des Rechtswegs

Nach Kenntnis der in TZ 16 dargestellten Vorwürfe beauftragte der Vorstand der Flughafen Wien AG die Interne Revision mit deren Prüfung. Auch die Ermittlungsbehörden wurden umgehend informiert, die Landespolizeidirektion Niederösterreich nahm Ermittlungen auf. Nach Klärung des Sachverhalts und der Schadenshöhe erstattete die Flughafen Wien AG Strafanzeigen und machte ihre Schadenersatzansprüche geltend.

(2) Geschäftsführung

Die Flughafen Wien AG⁶⁶ berief unmittelbar nach Kenntnis der Vorwürfe die Geschäftsführung der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH ab und setzte eine interimistische Geschäftsführung bis zur Bestellung einer neuen Geschäftsführung im August 2014 ein. Nach der Überprüfung des Hinweises über Malversationen im Servicebereich Technische Dienstleistungen durch die Interne Revision trennte sich die Flughafen Wien AG vom Leiter dieses Servicebereichs und vom Leiter des Bereichs Haustechnik.

(3) Neustrukturierung Instandhaltung

Das im Frühjahr 2013 gestartete Projekt zur Reorganisation des Aufgabengebiets Instandhaltung trug u.a. auch dazu bei, Malversationen künftig hintanzuhalten. So kam es zu einer Straffung der Prozesse und Neuorganisation der Zuständigkeiten sowie zur Übernahme von weiteren Instandhaltungsaufgaben aus anderen Bereichen der Flughafen Wien AG (TZ 3, TZ 6).

⁶⁶ Die Flughafen Wien AG war Alleingesellschafter der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH.

(4) Beendigung der Geschäftsbeziehungen zu Leiharbeitsunternehmen

Ab April 2014 übernahm ein Dienstleistungsunternehmen einen Großteil des für die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH tätigen Leihpersonals der beiden Leiharbeitsunternehmen A und B, die überhöhte Preise verrechnet hatten, in ihren Mitarbeiterstand und wurde zum umsatzstärksten Personaldienstleister der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. der Vienna Airport Technik GmbH. Ab Mai 2015 übernahm die Vienna Airport Technik GmbH dieses Leihpersonal in ihren eigenen Mitarbeiterstand auf. Mit dem Leiharbeitsunternehmen A wurden die Geschäftsbeziehungen mit April 2014 beendet.

Ein Leiharbeiter mit Schlüsselqualifikation wechselte nicht zum Dienstleistungsunternehmen, sondern verblieb beim Leiharbeitsunternehmen B. Die Geschäftsbeziehungen zum Leiharbeitsunternehmen B beendete die Vienna Airport Technik GmbH nicht vollständig, sondern bezog die Arbeitsleistung dieses Leiharbeiters weiterhin über das Leiharbeitsunternehmen B.

(5) Neue einheitliche Geschäftsordnung für alle Tochtergesellschaften

Im Mai 2015 setzte die Flughafen Wien AG eine einheitliche Geschäftsordnung in allen Tochtergesellschaften in Kraft. Diese regelte die Pflichten der Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer sowie deren Umgang mit Interessenkonflikten und sah vor, dass der Verhaltenskodex der Flughafen Wien AG auch für die Tochtergesellschaften galt.

Ebenso sah diese Geschäftsordnung zur Wahrung des Vier-Augen-Prinzips eine Doppelgeschäftsführung vor und schloss die alleinige Vertretungsbefugnis durch eine Geschäftsführerin bzw. einen Geschäftsführer aus. Außerdem enthielt die Geschäftsordnung eine klare Definition der genehmigungspflichtigen Geschäfte.

Ebenfalls im Mai 2015 gab die Flughafen Wien AG einen rechtlichen Leitfadens für die Geschäftsführung von Gesellschaften mit beschränkter Haftung heraus, der deren Rechte und Pflichten erläuterte.

(6) Whistleblower-Hotline

Im Oktober 2015, nachdem eine entsprechende Betriebsvereinbarung zwischen der Flughafen Wien AG und dem Betriebsrat abgeschlossen worden war, richtete die Flughafen Wien AG eine Whistleblower-Hotline ein. Über eine webbasierte Plattform, die über einen Link auf der Website des Flughafens Wien erreichbar war, konnten interne und externe Hinweisgeber anonym Meldungen hinterlegen. Die Hinweisgeber konnten ein elektronisches Postfach einrichten und anonym mit der Flughafen Wien AG kommunizieren.

Der Link zum elektronischen Hinweisgebersystem war auf der Website des Flughafens unter dem Menüpunkt „Kontakt“ zu finden. Dazu musste ein Untermenüpunkt angeklickt werden, der mit „BKMS–Hinweisgebersystem“ bzw. „BKMS–Electronic Reporting System“ bezeichnet war. Die Bezeichnung „Whistleblower–Hotline“ verwendete die Flughafen Wien AG nicht.

Bis Ende Mai 2017 langten sieben Meldungen ein. Davon hatten zwei Meldungen mögliche Malversationen bei der Flughafen Wien AG zum Inhalt. Die eine Meldung betraf mögliche Diebstähle durch Catering–Mitarbeiter bei der Reinigung von Trolleys, die andere mögliche Diebstähle in der Werkstatt. Die übrigen Meldungen betrafen Vorgänge außerhalb des Einflussbereichs der Flughafen Wien AG.

Die Flughafen Wien AG bearbeitete alle Meldungen umgehend. Sie hielt mit den Hinweisgebern Rücksprache, startete eigene Ermittlungen oder leitete die Hinweise an die zuständigen Behörden weiter bzw. informierte die Hinweisgeber, an welche Stelle sie sich mit Beschwerden wenden konnten. Bei den beiden Meldungen zu möglichen Malversationen bei der Flughafen Wien AG konnten die erhobenen Vorwürfe nicht bestätigt werden bzw. waren die Hinweise für eine Aufklärung der Sachverhalte nach Beurteilung durch die Rechtsabteilung und die Interne Revision zu unkonkret.

(7) Reorganisation der Prozesse

Die Flughafen Wien AG änderte jene Prozesse, die im Zusammenhang mit den zutage getretenen Malversationen standen. Sie bewertete die Risiken der betroffenen Prozesse neu, passte die Prozesse an und verbesserte das Interne Kontrollsystem. Die betroffenen Themenkreise waren insbesondere die interne Leistungsverrechnung, Leistungsnachweise und Stundenaufzeichnungen sowie Anlagenabgänge und Materialverwertung (TZ 10, TZ 11, TZ 12).

Weiters führte der Zentrale Einkauf Beschaffungen für die Vienna Airport Technik GmbH durch. Er wickelte den Beschaffungs– bzw. Bestellprozess über ein Materialwirtschaftsprogramm ab und dokumentierte diesen nachvollziehbar. Alle Leistungsabrufe waren einem Vertrag zugeordnet. Die Flughafen Wien AG konnte auswerten, welchem Vertrag die einzelnen Bestellungen zuzuordnen waren oder wie viele Abrufe aus einer Rahmenvereinbarung getätigt wurden. Dies hatte auf die Bestellungen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH nicht zugetroffen.

Auch der Prozess für das „betriebliche Vorschlagswesen“ wurde neu geregelt. Um ungerechtfertigte Belohnungen zu verhindern, beauftragte die Bewertungskommission des betrieblichen Vorschlagswesens infolge der zutage getretenen Malversationen zumindest zwei unternehmensinterne oder externe Sachverständige mit der Begutachtung eines Verbesserungsvorschlags. Außerdem akzeptierte die Bewer-

tungskommission Vorschläge aus dem eigenen Tätigkeitsbereich bzw. Fachbereich der Einbringerin bzw. des Einbringers nicht mehr.

- 17.2 Der RH hielt fest, dass der Vorstand der Flughafen Wien AG mit sofortigen Maßnahmen auf die erhobenen Vorwürfe über Malversationen in der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH und im Servicebereich Technische Dienstleistungen reagierte. In einem ersten Schritt setzte die Flughafen Wien AG Maßnahmen zur Ermittlung der Sachverhalte und zur Wiedergutmachung des Vermögensschadens. Bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung des RH hatte die Flughafen Wien AG 1,16 Mio. EUR an Schadenersatzzahlungen (**TZ 16**) erhalten. Weiters trennte sich die Flughafen Wien AG von Personen und Unternehmen, die in die Malversationen involviert waren.

Zur zukünftigen Verhinderung von Malversationen überarbeitete die Flughafen Wien AG jene Geschäftsprozesse, bei denen sich gezeigt hatte, dass sie missbrauchsanfällig waren. Weiters änderte sie die Geschäftsordnungen ihrer Tochtergesellschaften, um mögliche Malversationen zeitnah aufzudecken und mögliche Schäden zu minimieren.

Aufgrund der nach dem 31. Mai 2017 nicht mehr gegebenen Prüfständigkeit konnte der RH nicht überprüfen und beurteilen, ob bzw. inwiefern die getroffenen Maßnahmen wirksam waren. Dessen ungeachtet leitete der RH aus der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung Ansatzpunkte ab, die der Flughafen Wien AG für sachgerechte Maßnahmen zur weiteren Reduktion des Malversationsrisikos dienen könnten, so etwa

- die Veranlassung einer Evaluierung der getroffenen Maßnahmen, insbesondere die Überarbeitung der Geschäftsprozesse und der Geschäftsordnungen der Tochtergesellschaften, im Rahmen einer Systemprüfung durch die Interne Revision;
- im Hinblick auf mögliche Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber die Bezeichnung des Links als „Whistleblower–Hotline“⁶⁷ und weiterhin Sicherstellung, dass die Identität der Hinweisgebenden geheim bleibt bzw. ihnen keine Nachteile bei Bekanntwerden ihrer Identität entstehen.

⁶⁷ Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung trug der entsprechende Link nicht die Bezeichnung „Whistleblower–Hotline“, sondern die nach Ansicht des RH weniger gut verständliche Bezeichnung „BKMS–Hinweisgebersystem“.

Controlling

18.1 (1) Die Flughafen Wien AG verfügte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung über ein konzernweites Controlling, das hinsichtlich der Konzerntochter Vienna Airport Technik GmbH ein Kostencontrolling enthielt. Dieses hatte das Ziel, eine kosteneffiziente Durchführung der bei der Vienna Airport Technik GmbH bestellten Leistungen sicherzustellen. Die Flughafen Wien AG entsandte einen Controlling-Mitarbeiter permanent zur Vienna Airport Technik GmbH, um die kaufmännische Steuerung des Unternehmens zu unterstützen und die Einhaltung der konzernweiten Controlling-Standards zu gewährleisten. Er plausibilisierte anhand von Profitcenter- und Kostenstellenberichten und der aufgezeichneten Leistungsstunden sowie durch Stichproben bei konkreten Aufträgen die Produktivität und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung bei der Vienna Airport Technik GmbH. Darüber hinaus war der Controlling-Mitarbeiter für die Aufbereitung und Übermittlung der Zahlen an das Management der Flughafen Wien AG zuständig. Er wirkte bei der Erstellung von Budgetplänen, bei der Planung strategischer Maßnahmen sowie bei der Kalkulation der Stundensätze mit und berichtete dem Management regelmäßig über Budgetabweichungen.

(2) Der Vorstand der Flughafen Wien AG erhielt regelmäßig Controlling-Berichte, in denen die laufende budgetäre Entwicklung sowie Personal- und Leistungskennzahlen der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH bzw. Vienna Airport Technik GmbH und des Servicebereichs Technische Dienstleistungen dargestellt und auf das jeweilige Jahr hochgerechnet wurden. Bei Abweichungen zwischen den Hochrechnungen und den Planzahlen erhielt der Vorstand in diesen Berichten die Hintergründe der Abweichungen erläutert.

(3) Die Vienna Airport Technik GmbH verfügte über eine Kostenstellen- und Profitcenterrechnung sowie ab dem Jahr 2015 über ein Auftragswesen. Die Budgetverantwortung hatte – neben der Geschäftsführung – die für die einzelnen Profitcenter bzw. Kostenstellen jeweils zuständige Führungskraft (Bereichsleitung). Die Profitcenter-Berichte enthielten Analysen zur Entwicklung der Hauptsteuerungskennzahl „Produktivität“, zu den laufenden Umsätzen, Kosten- und Personalkennzahlen sowie zur Einhaltung des Budgets. Die Analysen wurden zusätzlich durch Rückmeldungen der Besteller über die Qualität der erbrachten Leistung ergänzt.

Ab dem Jahr 2017 verfügte die Vienna Airport Technik GmbH über eine elektronische Erfassung, Kontrolle und Freigabe von Stundenbüchern. Seither wurden auch Kennzahlen zu „produktiven Stunden“ ausgewertet. Daneben gab es für die einzelnen Bereiche eine Reihe weiterer Kennzahlen.⁶⁸ Die Bereichsleitung hatte die

⁶⁸ z.B. Anzahl der Störungen je Gewerk, Dauer der Reaktionszeiten auf Störungen, Anzahl und Kosten von Wartungsarbeiten sowie eine Prüfung, ob Aufträge von Dritten an diese fakturiert wurden

Möglichkeit, die aktuelle Entwicklung der steuerungsrelevanten Kennzahlen für den eigenen Bereich aus dem Controlling-System abzufragen.

(4) Innerhalb der Flughafen Wien AG war das Controlling in die Bereiche Gebäudetechnik-Betriebsführung (Immobilien am Flughafengelände und Terminals) sowie Airside-Anlagen (Flugbereich) gegliedert.

Der Bereich Gebäudetechnik-Betriebsführung überwachte die Umsetzung der beauftragten Instandhaltungsmaßnahmen anhand der Kennzahlen.⁶⁹ Die Prüfung dieser Kennzahlen erfolgte über teil-automatisierte Berichte in der Buchführungs- und Controlling-Software. Für die Gebäude am Flughafengelände wurden monats-, quartals- und jahresweise Controlling-Berichte erstellt. Diese enthielten zu den einzelnen Gebäuden spezifische Kennzahlen⁷⁰.

Der Bereich Airside-Anlagen war für das Instandhaltungscontrolling folgender vier Bereiche verantwortlich: Gepäckförderanlage, Fluggastbrücken, Beleuchtung der Start- und Landepisten (Befeuerung) und Stromversorgung der Flugzeuge; dafür war ein eigenes Team (Operations Infrastruktur Airside Team) zuständig.⁷¹

- 18.2 Der RH erachtete das zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Bereich der Instandhaltung innerhalb des Konzerns der Flughafen Wien AG eingesetzte Controlling als zweckmäßig. Insbesondere die Entsendung eines Controlling-Mitarbeiters zur Vienna Airport Technik GmbH würdigte er positiv, weil dadurch die Einhaltung der konzernweiten Controlling-Standards und zugleich die zeitnahe Berichterstattung unterstützt wurden. Wegen des Fortfalls der Prüfständigkeit des RH für die Flughafen Wien AG mit Ablauf des 31. Mai 2017 war dem RH eine Überprüfung bzw. Beurteilung danach eingetretener Entwicklungen im Instandhaltungscontrolling nicht möglich.

⁶⁹ z.B. Fertigstellungstermin (Vergleich Ist-Termin zu Soll-Termin), Kosteneinhaltung (Ist-Kosten zu Plankosten) und Qualität der Ausführung

⁷⁰ z.B. Anzahl der Störungen je Gebäude, Störungen je Kategorie (mechanisch, elektrisch), durchschnittliche Reaktionszeit nach Fehlermeldung, durchschnittliche Behebungszeit, Anzahl der Wartungen und Inspektionen je Gebäude

⁷¹ Die Hauptkennzahlen im Bereich Airside-Anlagen waren wiederkehrende Störungen (Störungshäufigkeit von Anlagen), Anlagenverfügbarkeit, Dauer der Störungsbehebung sowie Instandhaltungskosten je Anlage.

Internes Kontrollsystem und Risikomanagement

Allgemeines

19 (1) Gemäß den Vorgaben des Aktiengesetzes⁷² hatte die Flughafen Wien AG zur Gewährleistung einer „ordnungsgemäßen Geschäftsführung“ ein Internes Kontrollsystem (**IKS**) einzurichten. Das bedeutete, dass der Vorstand – als oberste Verantwortungsebene – den Aufbau eines der Unternehmensgröße und –struktur angemessenen IKS zu veranlassen, entsprechende Prozessverantwortliche zu bestimmen und das IKS laufend weiterentwickeln zu lassen hatte. Der Aufsichtsrat hatte einen Prüfungsausschuss einzurichten, der die Wirksamkeit des IKS überwachte. Der Vorstand war diesem Ausschuss berichtspflichtig. Zweimal im Jahr hatte er einen Bericht über den jeweils aktuellen Status des IKS und über die Ergebnisse der Beurteilung der Wirksamkeit von Kontrollen zu erstatten.

(2) Das Risikomanagement der Flughafen Wien AG unterlag einer jährlichen Beurteilung durch externe Wirtschaftsprüfer. Gegenüber dem Aufsichtsrat stellten die Wirtschaftsprüfer im Dezember 2016 fest, dass sie den Reifegrad des Risikomanagements mit der Stufe „standardisiert bis überwacht“ einschätzten.

Umsetzung Flughafen Wien AG

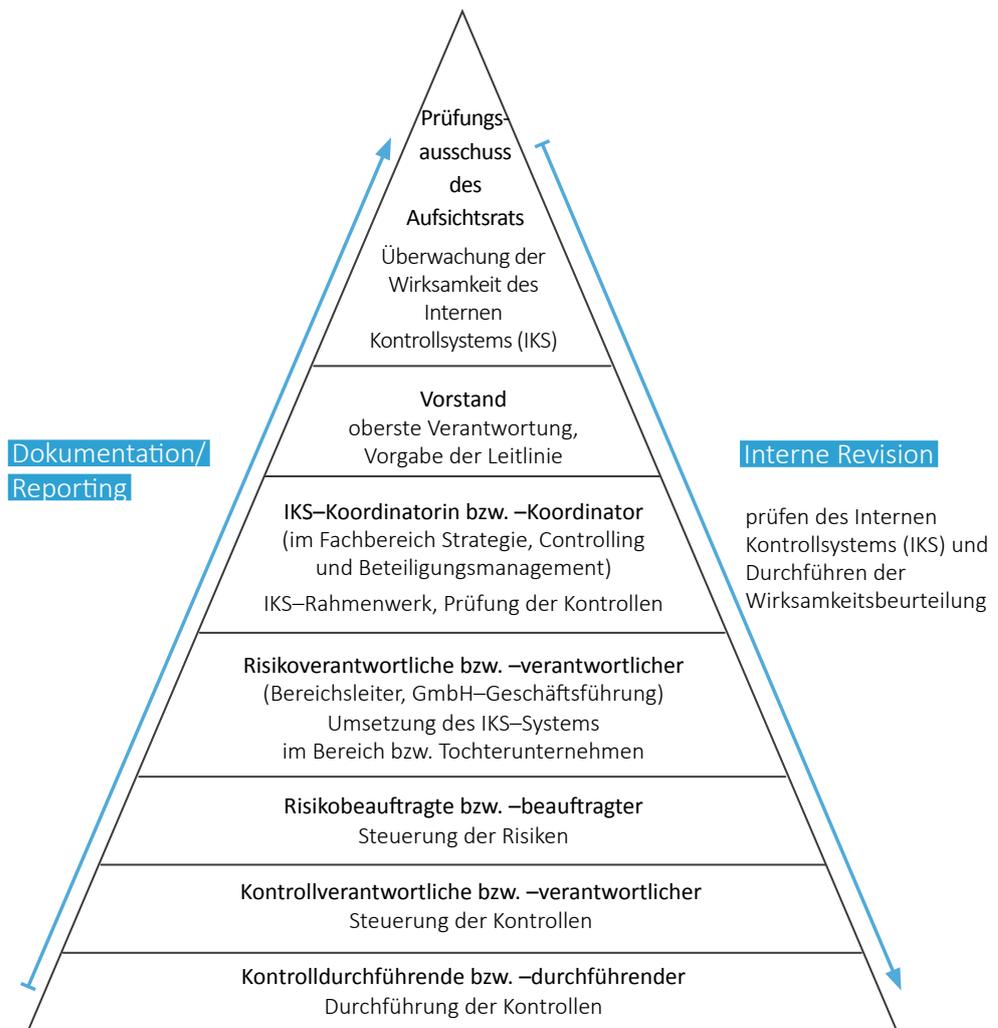
20.1 (1) Zur Umsetzung des IKS und des Risikomanagements wendete die Flughafen Wien AG ein international anerkanntes Standardmodell an. Zur Unterstützung der Prozessverantwortlichen erließ der Vorstand der Flughafen Wien AG eine Konzernanweisung „Internes Kontrollsystem (IKS) Richtlinie“ und richtete eine IKS-Datenbank ein, die einen einheitlichen Informationsstand für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns sicherzustellen hatte. Weiters unterstützte ein eigenes IKS-Team, das zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH aus 3 VZÄ bestand, die verschiedenen Bereiche und Tochtergesellschaften der Flughafen Wien AG im Bereich des IKS und Risikomanagements. Darüber hinaus betrieb die Flughafen Wien AG einen Know-how-Austausch bezüglich der aktuellen Entwicklungen des IKS mit anderen großen österreichischen Unternehmen. Es sollte 2017 eine weitere Gruppe eingerichtet werden, die ein weitreichendes Benchmark-Projekt initiieren und die Entwicklung von Best Practice-Standards vorantreiben sollte.

(2) Der Vorstand der Flughafen Wien AG hatte die operative Verantwortung zur Umsetzung der IKS-Prozesse an die Bereichsleitungen bzw. an die Geschäftsführungen der Tochtergesellschaften übertragen. In der IKS-Datenbank waren die Prozesse und Rollen erfasst. Die Rollenzuordnung war je nach Aufgabenbereich definiert und wurde flexibel bei jeder Veränderung angepasst.

⁷² § 82 AktG, BGBl. 98/1965 i.d.g.F.

Die folgende Abbildung stellt die hierarchische Struktur des IKS bei der Flughafen Wien AG und deren Aufgaben dar:

Abbildung 6: Struktur des Internen Kontrollsystems



Quelle: Flughafen Wien AG; Darstellung: RH

Die IKS-Koordinatorin bzw. der IKS-Koordinator war für die Bereitstellung des IKS-Systems, für das Rahmenwerk, den operativen Support, die methodische Unterstützung, regelmäßige Reviews, Aktualisierung der Standards auf allen Unternehmensebenen und sonstige Leistungen, die zum Erhalt und zur Weiterentwicklung des IKS notwendig waren, verantwortlich.

Die Risikosteuerung setzte auf den identifizierten und bewerteten Risiken auf und folgte einer vom Vorstand vorgegebenen Risikopolitik. Die Art der Bewältigung des jeweiligen Risikos und die zu treffenden Maßnahmen hingen von der Eintrittswahrscheinlichkeit und dem zu erwartenden Schaden ab. Die Maßnahmensetzung war der oder dem Risikoverantwortlichen vorbehalten, die bzw. der auch die Wechselwirkung mit anderen Unternehmensbereichen zu berücksichtigen und im gegenseitigen Einvernehmen Maßnahmen zu setzen hatte. Der Prozess zur Reaktion auf ein identifiziertes Risiko war in der Konzernanweisung „Risiko und Changemanagement der Flughafen Wien AG“ beschrieben.

Die Risikobeauftragten steuerten die Risiken, indem sie die Koordination und Steuerung der definierten Kontrollen, die laufende Aktualisierung der Risikobewertung und das Reporting durchführten sowie den Umsetzungsstatus von Maßnahmen – auf Basis von Informationen der Kontrollverantwortlichen – aktualisierten.

(3) Die Interne Revision hatte das Risikomanagementsystem auf seine Leistungsfähigkeit zu prüfen. Zentrale Prüft Themen waren die Organisation und die Prozesse sowie deren Dokumentation. Der Vorstand beauftragte zudem die Interne Revision mit der Wirksamkeitsbeurteilung der IKS-Maßnahmen, um die Unabhängigkeit zu gewährleisten.

Die folgende Abbildung stellt die Rollen der Beteiligten im Prozess- und Risikomanagement sowie im IKS dar:

Abbildung 7: Verantwortlichkeitsmatrix: Steuerung und Kontrolle

Management- ebene	Arbeitsgebiet		
	Prozess- management	Risiko- management	Internes Kontrollsystem
Bereichsleiterinnen bzw. –leiter	Verantwortliche bzw. Verantwortlicher für Wertschöpfungskette oder Prozessauswahlmatrix	Risikoverantwortliche bzw. –verantwortlicher	
Führungskraft (Personal- oder Projekt- verantwortlicher) oder Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter	Prozessverantwortliche bzw. –verantwortlicher Prozessteammitglied (bei Schlüsselprozessen)	Risikobeauftragte bzw. –beauftragter Maßnahmen- verantwortliche bzw. –verantwortlicher	Kontrollverantwortliche bzw. –verantwortlicher Kontrolldurchführende bzw. –durchführender
System- verantwortung (im Fachbereich Strategie, Controlling und Beteiligungsmanagement)	Prozessmanagerin bzw. –manager	Risikokoordinatorin bzw. –koordinator	IKS-Koordinatorin bzw. –Koordinator

Quelle: Flughafen Wien AG; Darstellung: RH

Zentrales Element des IKS war die Personenidentität von im Prozessmanagement, Risikomanagement und Internen Kontrollsystem verantwortlichen Führungskräften und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Flughafen Wien AG.

(4) Die Flughafen Wien AG erläuterte dem RH im Zuge der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle die wesentlichen Ebenen des im Mai 2017 implementierten Prozess- und Risikomanagements und IKS in der Anfang 2020 umgesetzten IKS-Datenbank.

Aufgrund der Risikobewertungen von Prozessrisiken etablierte die Flughafen Wien AG im Bereich der Instandhaltung beispielsweise folgende Kontrollen:

- Kontrolle betreffend die Verrechnung des Leihpersonals (TZ 11),
- Kontrolle der Leistungserfassung (Stundenaufzeichnungen) (TZ 11),
- Kontrolle der Lagerbestände (TZ 12),
- Kontrolle betreffend Anlagenabgänge und Materialverwertung (TZ 12),
- Kontrolle der Ausgabe von Verbrauchsmaterial und geringwertiger Wirtschaftsgüter (TZ 12),
- Kontrolle betreffend Privatnutzung von Tankschlüsseln (TZ 21) und
- Kontrolle betreffend Privatnutzung von Poolfahrzeugen (TZ 22).

20.2 Der RH erachtete den mit Mai 2017 erreichten Entwicklungsstand des IKS und der Risikoanalyse anhand der vorliegenden Unterlagen sowie die Umsetzung des IKS anhand eines internationalen Standardmodells für grundsätzlich zweckmäßig. Ebenso wertete er die Etablierung einer IKS–Datenbank als zentrales Erfassungs– und Bearbeitungsinstrument, um das IKS zu systematisieren und einen für die Flughafen Wien AG und ihre Tochterunternehmen einheitlichen Entwicklungsstand zu gewährleisten, grundsätzlich positiv. Die Prozess– und Risikoverantwortlichen waren nämlich mit Unterstützung des IKS–Teams in der Lage, die Prozesse, Risiken und Kontrollen zu definieren, zu bewerten und zu erfassen. Allerdings war es dem RH wegen der nach dem 31. Mai 2017 nicht mehr gegebenen Prüfständigkeit nicht möglich, die weitere Umsetzung und die praktische Wirkung des IKS zu beurteilen.

Dennoch ergaben die vom RH gegenständlich überprüften Sachverhalte Ansatzpunkte für allfällige Maßnahmen der Flughafen Wien AG, um das IKS nachhaltig zu stärken. So könnte die Flughafen Wien AG die begonnene Kooperation mit österreichischen Großunternehmen zur Weiterentwicklung des IKS und zur Ableitung von Benchmarks aufrechterhalten. Weiters könnte die Flughafen Wien AG die in den Prozessen vorgesehenen Kontrollen durch die Vorgesetzten an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Wien AG nachvollziehbar kommunizieren, um das Risiko von Fehlverhalten präventiv zu verringern.

IKS Betankung

- 21.1 (1) Im Oktober 2013 deckte die Flughafen Wien AG die missbräuchliche Verwendung eines Tankschlüssels zur privaten Betankung des Fahrzeugs eines Mitarbeiters auf. Der RH hatte in seinem Bericht „Flughafen Wien AG – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement“ (Reihe Niederösterreich 2015/2 und Reihe Wien 2015/1, TZ 29 bis TZ 32) die wesentlichen Gründe dargestellt, welche es dem Mitarbeiter ermöglichten, sein privates Fahrzeug zu betanken. Er hatte der Flughafen Wien AG empfohlen, den Prozess zur Betankung zu evaluieren, die Risiken zu bewerten, entsprechende Kontrollmaßnahmen zu setzen, die technischen Möglichkeiten des Betankungssystems im vollen Umfang zu nutzen und die Betankungsdaten der Fahrzeuge regelmäßig konzernweit zu analysieren. Ferner hatte der RH empfohlen, unter Nutzen–Kosten–Überlegungen den Einsatz eines geeigneten Telemetriesystems zu erwägen (TZ 37 des genannten Berichts), um die im Rahmen der damaligen Gebärungsüberprüfung festgestellten Informations– und Kontrolldefizite systematisch und nachhaltig hintanzuhalten.
- (2) Die Flughafen Wien AG begann Anfang 2014 damit, den Prozess zur Betankung von Fahrzeugen zu evaluieren und in einer IKS–Datenbank zu dokumentieren. Aufbauend auf diesen Aufzeichnungen zeigte die Flughafen Wien AG Risiken auf, beschrieb die daraus erwachsenden Folgen und nahm eine Risikobewertung vor. Je nach Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung setzte sie entsprechende IKS–Maßnahmen oder entschied sich bewusst, jene Risiken zu tragen, die im Rahmen einer Nutzen–Kosten–Bewertung annehmbar erschienen. Die gesetzten IKS–Maßnahmen betrafen beispielsweise die verbesserte Überwachung der privaten Nutzung von Tankschlüsseln und des privaten Abfüllens von Kraftstoffkanistern, die Betankung von Privatfahrzeugen durch Tankfahrzeuge sowie den automatischen Datenabgleich zwischen den Tankdaten aus dem Betankungssystem mit den korrespondierenden Buchhaltungsdaten, um etwa eine unvollständige Verrechnung des Treibstoffverbrauchs zu verhindern.
- (3) Zum Nachweis der vorgegebenen Kontrolldichte führte die Flughafen Wien AG zusätzlich stichprobenartig Prüfungen durch und dokumentierte sie zwecks Wirksamkeitsbeurteilung in der IKS–Datenbank. Da bis Ende Mai 2017 weder elektronische Fahrtenbücher noch geeignete Telemetriesysteme flächendeckend zum Einsatz gelangten, war ein automatischer Abgleich zwischen tatsächlichem Verbrauch eines Fahrzeugs und dessen Betankung nicht möglich.
- 21.2 Der RH würdigte die Identifikation von Risiken sowie die Überarbeitung der Prozesse und der Kontrollmaßnahmen zur Vermeidung von Unregelmäßigkeiten bei der Betankung von Fahrzeugen grundsätzlich positiv. Aufgrund seiner nach dem 31. Mai 2017 nicht mehr gegebenen Prüfständigkeit war es dem RH jedoch nicht möglich, festzustellen, ob die ergriffenen Maßnahmen der Flughafen Wien AG die angestrebten Wirkungen zeitigten.

IKS Fuhrparkmanagement

22.1 (1) Der RH hatte in seinem Bericht „Flughafen Wien AG – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement“ (Reihe Niederösterreich 2015/2 und Reihe Wien 2015/1, TZ 33 und TZ 36) empfohlen, dass mit der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements die Risikobewertung bezüglich Fuhrpark zu evaluieren und entsprechende IKS-Kontrollmaßnahmen einzurichten wären. Er hatte der Flughafen Wien AG weiters empfohlen, eine Fuhrparküberwachung und ein Fuhrparkmonitoring anhand von zentral definierten Prozessen umzusetzen.

(2) Die Flughafen Wien AG erfasste Anfang 2017 die Prozesse im Bereich Fuhrpark in der IKS-Datenbank. Darauf aufbauend zeigte sie Risiken auf, beschrieb die möglichen Folgen und nahm eine Risikobewertung vor. Je nach Eintrittswahrscheinlichkeit und möglicher Auswirkung wurden entsprechende IKS-Maßnahmen gesetzt oder das jeweilige Risiko bewusst in Kauf genommen, weil sie im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Betrachtung als annehmbar erschienen. Beispiele für erfasste Risiken waren der Geräte- oder Fahrzeugschwund oder die Privatnutzung von Poolfahrzeugen. Die Nutzung von Fahrzeugen der Flughafen Wien AG war ab Dezember 2015 in einer Konzernanweisung „Nutzung von Fahrzeugen der Flughafen Wien AG und ihrer verbundenen Unternehmen“ geregelt. Das identifizierte Risiko einer Privatnutzung von Poolfahrzeugen sollte durch die Vorgabe einer lückenlosen und zeitgerechten Erfassung der Fahrten in den Fahrtenbüchern und durch eine jährlich definierte Kontrolle der bzw. des Vorgesetzten minimiert werden. Die Dienstanweisung „Führen von Fahrtenbüchern“ regelte die ausnahmslose Verwendung von Dienstfahrzeugen für dienstliche Zwecke.

Eine Überprüfung der Kontrolle der Fahrtenbücher durch die Vorgesetzten wurde Anfang 2016 durchgeführt und im IKS-Zwischenbericht für den Prüfungsausschuss vom März 2016 festgehalten. Damit sollte auch gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dokumentiert werden, dass ein den Regeln entsprechendes Verhalten erwartet wird.

(3) Die Einführung von elektronischen Fahrtenbüchern war Teil des internen Entwicklungsprozesses und wurde in regelmäßigen Abständen evaluiert. Bis Ende Mai 2017 nahm die Flughafen Wien AG jedoch aufgrund von Nutzen-Kosten-Erwägungen vom flächendeckenden Einsatz von Telemetriesystemen (elektronischen Fahrtenbüchern) Abstand. Der Zusatznutzen, der aus der Einführung elektronischer Fahrtenbücher gezogen werden könnte, lag laut Flughafen Wien AG in einer Vereinfachung bzw. einem geringeren Zeitaufwand für die Erfassung der Daten, in der lückenlosen Aufzeichnung der Fahrten und im Verhindern von bewussten oder unbewussten Fehleintragungen.

- 22.2 Der RH erachtete die seitens der Flughafen Wien AG gesetzten Kontrollmaßnahmen im Bereich des Fuhrparkmanagements für grundsätzlich zweckmäßig. Aufgrund seiner nach dem 31. Mai 2017 nicht mehr gegebenen Prüfzuständigkeit war es dem RH jedoch nicht möglich, die Wirksamkeit der durch die Flughafen Wien AG gesetzten Maßnahmen zu überprüfen bzw. zu beurteilen.

Resümee

23 (1) Zusammenfassend ergab die Gebarungsüberprüfung der Flughafen Wien AG und der Vienna Airport Technik GmbH hinsichtlich der Instandhaltung für den RH – im Rahmen seiner nur bis einschließlich 31. Mai 2017 gegebenen Prüfständigkeit – folgende wesentliche Feststellungen und Schwachstellen:

(a) Die Flughafen Wien AG unterzog die technischen Dienstleistungen im überprüften Zeitraum einer Neustrukturierung durch Integration des Servicebereichs Technische Dienstleistungen in die damalige Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (ab Jahresbeginn 2015 umfirmiert in Vienna Airport Technik GmbH). Die Wirksamkeit der Zusammenlegung untermauerte die Flughafen Wien AG zwar anhand von Beispielen aus dem Projektgeschäft, jedoch waren die im Bericht „Abschluss Steering Committee Zusammenführung Technik“ im Februar 2016 präsentierten, kalkulatorisch ermittelten Einsparungen und Synergieeffekte nicht unmittelbar aus den Ergebnissen (EBIT) der im Bereich Instandhaltung tätigen Organisationseinheiten der Flughafen Wien AG – infolge systematisch–methodisch unterschiedlicher Herangehensweisen – ablesbar (TZ 3).

(b) Trotz der im überprüften Zeitraum festgestellten Bemühungen der Flughafen Wien AG, den Anteil der Mitarbeiterinnen durch mehrere Maßnahmen zu erhöhen, war die Personalstruktur im Bereich Instandhaltung von einer rückläufigen Entwicklung des Frauenanteils gekennzeichnet, wogegen der Frauenanteil der Gesamtbelegschaft der Flughafen Wien AG anstieg (TZ 4).

(c) Das Besteller–Ersteller–Prinzip war grundsätzlich geeignet, die jeweiligen Rollen und Verantwortungen bei der Auftragsabwicklung und bei der Leistungsverrechnung zu trennen. Die Besteller (leistungsanfordernde Bereiche) wurden – im Zuge der Aufarbeitung aufgetretener Unregelmäßigkeiten – verstärkt durch organisatorische Maßnahmen unterstützt, etwa durch die Beurteilung der Preisangemessenheit für konzernintern und extern angebotene Instandhaltungsleistungen (TZ 9, TZ 10). Zudem erwartete die Flughafen Wien AG aus der Einführung der mobilen Leistungserfassung mit Juli 2017 eine höhere Zuverlässigkeit der Leistungserfassung sowie eine verbesserte Planung der operativen Durchführung von Instandhaltungsleistungen (TZ 11).

(d) Infolge von im überprüften Zeitraum aufgetretenen Unregelmäßigkeiten im Bereich der Anlagenabgänge und der Materialverwertung präziserte die Flughafen Wien AG das interne Regelwerk. Dennoch kam es etwa zum Diebstahl bereits verkaufter Anlagenteile. Dies verdeutlichte, dass weiterhin besondere Wachsamkeit und die laufende Optimierung der Kontrollmaßnahmen – etwa durch die Festlegung von Indikatoren in den Controlling–Daten – geboten waren (TZ 12).

(e) In jenen Bereichen der Instandhaltung und Wartung, in denen die Flughafen Wien AG die Möglichkeiten für einen Bieterwettbewerb sah, nutzte sie diesen, etwa bei Aufzügen, Fahrtreppen und Fahrsteigen. Allerdings bestand bei sicherheitsrelevanten Anlagen (Brandmeldeanlage, Befeuerungsanlage) aufgrund der technischen Besonderheiten und in Anwendung einer – gemäß der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes eng zu interpretierenden – Ausnahmebestimmung des Bundesvergabegesetzes eine Abhängigkeit der Flughafen Wien AG von jeweils einem Auftragnehmer. Nach Ansicht des RH legte dies nahe, im Wege periodischer Marktbeobachtung einen Lieferantenwechsel im Bereich der genannten sicherheitsrelevanten Einrichtungen zu prüfen und zu dokumentieren (TZ 15).

(f) Im überprüften Zeitraum kam es bei Auftragsvergaben an Personaldienstleister, durch Diebstahl, durch Arbeiten an Privathäusern und durch Einbehalten von Verkaufserlösen zu Malversationen im Bereich der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH. Die Flughafen Wien AG erlitt infolge der Malversationen einen Vermögensschaden; dessen Höhe sowie die Höhe der Schadenswiedergutmachung standen bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung nicht fest. Die Flughafen Wien AG beauftragte nach Kenntnis der genannten Unregelmäßigkeiten die Interne Revision mit deren Prüfung und informierte umgehend die Ermittlungsbehörden. Die endgültige Schadenshöhe und die Höhe der Schadenswiedergutmachung stand bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung nicht fest, weil nicht alle gerichtlichen Verfahren abgeschlossen waren. Im Bereich der Haustechnik des Servicebereichs Technische Dienstleistungen kam es durch Einbehalten von Verkaufserlösen sowie durch un gerechtfertigte Belohnungen im betrieblichen Vorschlagswesen zu Malversationen.

Infolge der Malversationen ergriff die Flughafen Wien AG mehrere Maßnahmen, so etwa in personeller Hinsicht auf Ebene der Geschäftsführung der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH sowie der Leitung des Servicebereichs Technische Dienstleistungen und des Bereichs Haustechnik. Zudem setzte sie im Mai 2015 eine einheitliche Geschäftsordnung in allen Tochtergesellschaften in Kraft, die u.a. für die Geschäftsführung den Umgang mit Interessenkonflikten regelte und die Geltung des Verhaltenskodex der Flughafen Wien AG auch für die Tochtergesellschaften verankerte. Ferner richtete die Flughafen Wien AG im Oktober 2015 eine Whistleblower-Hotline ein.

Um zukünftige Malversationen zu verhindern, überarbeitete die Flughafen Wien AG die von ihr als missbrauchs anfällig identifizierten Geschäftsprozesse, indem sie etwa durch Entsendung eines Controlling-Mitarbeiters in die Vienna Airport Technik GmbH die Einhaltung konzernweiter Controlling-Standards und die zeitnahe Controlling-Berichterstattung unterstützte, ihr IKS und ihr Risikomanagement anhand eines international anerkannten Standardmodells verbesserte sowie mit österreichischen Großunternehmen zur Weiterentwicklung ihres IKS zu kooperieren

begann, um künftig das compliance–konforme Verhalten, nicht zuletzt der Führungskräfte, zu verbessern (TZ 16, TZ 17, TZ 18, TZ 19, TZ 20).

Weitere IKS–bezogene Maßnahmen setzte die Flughafen Wien AG betreffend die Betankung sowie das Fuhrparkmanagement, um das Risiko von Malversationen zu verringern, über welche der RH anlässlich einer früheren Gebarungsüberprüfung der Beschaffung von Bodenfahrzeugen und des Fuhrparkmanagements der Flughafen Wien AG berichtete⁷³ (TZ 21, TZ 22).

(2) Die Prüfständigkeit des RH für die Flughafen Wien AG und ihre Tochterunternehmen ist seit dem 1. Juni 2017 nicht mehr gegeben. Der RH konnte deshalb

- weder allfällige nach dem 31. Mai 2017 eingetretene wirtschaftliche Entwicklungen im Bereich Instandhaltung (wie etwa Synergieeffekte und Einsparungen)
- noch die weiteren Auswirkungen der von der Flughafen Wien AG im überprüften Zeitraum durchgeführten Maßnahmen – etwa im Zuge der Reorganisation der Instandhaltung sowie bei der Reform von Geschäftsprozessen (z.B. Controlling, IKS) – im Gefolge aufgetretener Malversationen
- und auch nicht allfällige nach dem 31. Mai 2017 ergriffene Maßnahmen und deren Auswirkungen im Bereich Instandhaltung der Flughafen Wien AG bzw. der Vienna Airport Technik GmbH

überprüfen bzw. beurteilen.

Der RH sah deshalb von der Abgabe von Empfehlungen ab. Dennoch waren für den RH aus den bis 31. Mai 2017 überprüften Sachverhalten wesentliche Ansatzpunkte abzuleiten, die den überprüften Unternehmen Handlungsfelder für sachgerechte Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen – im Sinne von Handlungsmöglichkeiten – wie folgt aufzeigen können:

- Im Fall künftiger Änderungen der Unternehmens– und Beteiligungsstruktur könnte die Ermittlung von erwarteten und tatsächlich erzielten Synergieeffekten bzw. Einsparungen im Wege kohärenter Systematik und vergleichbarer Berechnungsmethodik verbessert werden. (TZ 3)
- Die Gründe für das geringe Interesse von Bewerberinnen für den Bereich Instandhaltung könnten analysiert und darauf aufbauend das Recruiting, das Arbeitsumfeld sowie konzerninterne Aus– und Weiterbildungsprogramme optimiert und Zielwerte definiert werden, um den Anteil der Mitarbeiterinnen im genannten Bereich zu erhöhen. (TZ 4)

⁷³ siehe RH–Bericht „Flughafen Wien AG – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement“ (Reihe Niederösterreich 2015/2 und Reihe Wien 2015/1)

- Die Unterstützung der Besteller bei der Plausibilisierung intern verrechneter Instandhaltungsleistungen könnte fortgesetzt werden, um ihnen die sachgerechte Beurteilung der Preisangemessenheit dieser Leistungen zu ermöglichen. (TZ 10)
- Ergänzend zu den bereits getroffenen Maßnahmen könnten Indikatoren hinsichtlich Anlagenabgängen und Verwertungserlösen festgelegt sowie punktuelle Verstärkungen der Sicherheitsausstattung zum Schutz der Wirtschaftsgüter erwogen werden. (TZ 12)
- Um allenfalls den Bieterwettbewerb vermehrt zu nutzen und dadurch die Abhängigkeit von einzelnen Anbietern zu reduzieren, könnte im Wege der periodischen Marktbeobachtung analysiert werden, ob ein Auftragnehmerwechsel möglich wäre. (TZ 15)
- Um ein compliance–konformes Verhalten der Führungskräfte nachhaltig zu sichern und damit deren Vorbildfunktion für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu stärken, könnten verstärkt Sensibilisierungsmaßnahmen gesetzt werden und regelmäßige Schulungen erfolgen. (TZ 16)
- Zur weiteren Reduktion des Malversationsrisikos könnten eine Evaluierung der Geschäftsprozesse und der Geschäftsordnungen der Tochtergesellschaften durch die Interne Revision veranlasst, die „Whistleblower–Hotline“ ausdrücklich so bezeichnet sowie die Anonymität der Hinweisgebenden weiterhin sichergestellt werden. (TZ 17)
- Um das IKS der Flughafen Wien AG sowie die Ableitung von Benchmarks weiterzuentwickeln, könnten die Kooperation mit österreichischen Großunternehmen fortgesetzt und die in den Geschäftsprozessen vorgesehenen Kontrollen durch die Vorgesetzten an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Wien AG nachvollziehbar kommuniziert werden, um das Risiko von Fehlverhalten präventiv zu verringern. (TZ 20)



**Rechnungshof
Österreich**

Wien, im November 2021

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker

Anhang

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitz

Mag. Erwin Hameseder (31. August 2011 bis 30. April 2013)

Ing. Ewald Kirschner (30. April 2013 bis nach dem 31. Mai 2017)

Stellvertretung

Ing. Ewald Kirschner, 1. Stellvertreter (29. April 2011 bis 30. April 2013)

Mag. Erwin Hameseder, 1. Stellvertreter (30. April 2013 bis 31. Mai 2017)

Dr. Wolfgang Ruttenstorfer, 2. Stellvertreter (29. April 2011 bis nach dem 31. Mai 2017)

Vorstand

Mag. Julian Jäger (5. September 2011 bis nach dem 31. Mai 2017)

Mag. Dr. Günther Ofner (5. September 2011 bis nach dem 31. Mai 2017)

Vienna Airport Technik GmbH (VAT);
bis 23. Dezember 2014: Vienna Airport Infrastruktur
Maintenance GmbH (VAI)

Geschäftsführung

Ing. Otto Stinauer	(27. November 2003 bis 14. November 2013)
Wolfgang Schwarz	(11. Mai 2007 bis 14. November 2013)
Mag. Rita Heiss	(14. November 2013 bis 15. August 2014)
Dr. Gerhard Erschnig	(14. November 2013 bis 27. Juli 2014)
Mag. Dr. Christoph Mayer	(16. August 2014 bis 31. Oktober 2016)
DI Thomas Briza	(28. Juli 2014 bis nach dem 31. Mai 2017)
Dr. Christian Steyrer, MBA	(1. November 2016 bis 30. November 2016)
Dr. Christian Steyrer, MBA	(1. Dezember 2016 bis nach dem 31. Mai 2017)

R
—
H

