

Bericht des Rechnungshofes

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeug-
beschaffungen und Fuhrparkmanagement**

Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	144
Abkürzungsverzeichnis _____	146
Glossar _____	148

Niederösterreich**Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich****Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen
und Fuhrparkmanagement**

KURZFASSUNG _____	152
Prüfungsablauf und –gegenstand _____	168
Übersicht _____	169
Fahrzeugbeschaffungen _____	170
Fuhrparkmanagement _____	187
Fuhrparkbestand _____	197
Instandhaltung _____	208
Tankmanagement _____	213
Internes Kontrollsystem im Fuhrpark _____	216
Einsatz von Telemetrie _____	223
Schlussempfehlungen _____	225

ANHANG

Tabelle 1 bis 4 _____	231
Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens _____	237

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Anzahl und Anschaffungswert der Fahrzeuge 2013__	169
Tabelle 1:	Strategische Zielsetzungen Fahrzeugbeschaffungen _	173
Tabelle 2:	Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen _____	177
Tabelle 3:	Stellungnahme der Flughafen Wien AG zu „Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen“ _____	179
Tabelle 4:	Gegenäußerung des RH zu „Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen“ _____	180
Tabelle 5:	Geplante Investitionen für Ausrüstung zur Wasserrettung _____	185
Tabelle 6:	Geplante Aufgabenteilung Fuhrparkmanagement neu _____	187
Tabelle 7:	Übersicht Dienst- und Poolfahrzeuge Flughafen Wien AG _____	191
Abbildung 2:	Entwicklung einzelnen Personen zugeordneter Dienstfahrzeuge _____	192
Tabelle 8:	Festgestellte Mängel bei der Führung von Fahrtenbüchern _____	194
Tabelle 9:	Fahrzeugbestand der Flughafen Wien AG _____	197
Tabelle 10:	Verteilung der Fahrzeuge auf die Bereiche _____	200
Tabelle 11:	Umsatz Flughafen Wien AG und Segment Handling _	202
Tabelle 12:	Abgänge von Fahrzeugen und Zubehörteilen _____	205

Tabelle 13:	Übersicht Instandhaltungskosten _____	208
Tabelle 14:	Beispiele für hohe Wartungs- und Reparaturkosten 2009 bis 2013 _____	209
Tabelle 15:	Kenndaten der Werkstatt 2009 bis 2013 _____	211
Tabelle 16:	Vorteile durch den Einsatz von Telemetrie _____	224

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bspw.	beispielsweise
BVergG	Bundesvergabegesetz
d.h.	das heißt
EBIT	Earnings before interest and taxes
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EUR	EURO
etc.	et cetera
ff.	folgende
Flughafen Wien AG	Flughafen Wien Aktiengesellschaft
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
IKS	Internes Kontrollsystem
inkl.	inklusive
IT	Informationstechnologie
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
km	Kilometer
LKW	Lastkraftwagen
lt.	laut
Mio.	Million(en)
PKW	Personenkraftwagen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
t	Tonnen
TZ	Textzahl(en)

USt	Umsatzsteuer
u.a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
VZÄ	Vollzeitäquivalente
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel

Glossar

Abfertigungsdienste

Bereich der Flughafen Wien AG, der für die Vorfeldabfertigung von Luftfahrzeugen verantwortlich ist.

Airside

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

Bereich

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

Car-Policy

Dienstwagenordnung

Compliance

Einhaltung von gesetzlichen, unternehmensinternen und vertraglichen Regelungen

Flughafen Wien AG (Konzern)

Flughafen Wien AG und verbundene Unternehmen mit eigenem Fuhrpark, wenn diese zumindest zu 50 % im Eigentum der Flughafen Wien AG standen, im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG voll konsolidiert waren und ihren Unternehmenssitz in Österreich hatten.

Handling

Segment von Dienstleistungen zur Abfertigung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafenvorfeld (z.B. Passagier- und Frachttransporte, Be- und Entladung, Kabinenreinigung, Ab- und Frischwassermanagement etc.). Schließt am Flughafen Wien die Aktivitäten des Bereiches Abfertigungsdienste sowie die Aktivitäten der Vienna Aircraft Handling GmbH (Handling für Business- und Privatflugzeuge) und der Vienna International Airport Security Services GmbH (Sicherheitskontrollen, Behindertentransporte) mit ein.

Klein-LKW

Lastkraftwagen bis 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht

Landside

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

Rahmenvereinbarung § 25 Abs. 7 BVergG

Ist eine Vereinbarung ohne Abnahmeverpflichtung zwischen einem oder mehreren Auftraggebern und einem oder mehreren Unternehmern, die zum Ziel hat, die Bedingungen für die Aufträge, die während eines bestimmten Zeitraums vergeben werden sollen, festzulegen, insbesondere in Bezug auf den in Aussicht genommenen Preis und gegebenenfalls die in Aussicht genommene Menge. Aufgrund einer Rahmenvereinbarung wird nach Abgabe von Angeboten eine Leistung von einer Partei der Rahmenvereinbarung mit oder ohne erneuten Aufruf zum Wettbewerb bezogen.

Sektorenauftraggeber §§ 163 ff. BVergG

Für bestimmte Tätigkeiten sieht das BVergG 2006 eine größere Flexibilität bei der Auftragsvergabe vor. Diese sogenannten Sektorentätigkeiten sind in den §§ 167 bis 172 BVergG 2006 aufgezählt. Dazu gehört auch das Bereitstellen von Flughäfen für Beförderungsunternehmen im Luftverkehr.

Operations

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

Slipstelle

Anlage (englisch slipway) in Form einer schrägen Ebene, auf der Boote vom Land (in der Regel von einem Bootsanhänger) in das Wasser gelassen werden können.

Technische Dienstleistungen

Bereich der Flughafen Wien AG, der für den Betrieb der Werkstatt und für die Instandhaltung von Anlagen und Gebäuden verantwortlich war.

Telemetrie

Übertragung von Messwerten aus dem Fahrzeug an eine zentrale Messstelle. An der zentralen Messstelle können die Messwerte gesammelt, aufgezeichnet und/oder ausgewertet werden.

Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Der Fuhrpark der Flughafen Wien AG umfasste insgesamt rd. 1.300 Bodenfahrzeuge mit eigenem Antrieb. Trotz dieser Flottengröße verfügte die Flughafen Wien AG zum Zeitpunkt der Gebarungsprüfung weder über ein zentrales Fuhrparkmanagement noch über eine konzernweite, strukturierte und aktuelle Übersicht der eingesetzten Fahrzeuge und deren Einsatzstatus. Der Vorstand der Flughafen Wien AG erwog ab Herbst 2012 Maßnahmen zur Optimierung des Fuhrparkmanagements. Im Herbst 2013 wurde der Zentrale Einkauf mit der Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements betraut.

Die Vergabeunterlagen zahlreicher Beschaffungen der Jahre 2009 bis 2011 waren nicht mehr auffindbar. In den Vergabeverfahren ab 2012 traten nach Einrichtung eines Zentralen Einkaufs substantielle Verbesserungen ein. Ungeachtet dessen zeigten sich in Einzelfällen Dokumentationslücken, Buchungsmängel und Verletzungen interner Vergabevorschriften.

Im überprüften Zeitraum stellte die Flughafen Wien AG Malversationen im Bereich Fuhrpark fest. Diese betrafen einen Fahrzeugverkauf, unzulässige Ersatzteilentnahmen aus Ersatzteilspendern und private Betankungen. Darüber hinaus stellte der RH Verstöße gegen die internen Regelungen der Flughafen Wien AG fest. Diese betrafen etwa Privatfahrten mit Dienstfahrzeugen, fehlende oder mangelhafte Führung von Fahrtenbüchern, lückenhafte Erfassung von Betriebsdaten etc.

Ein der Größe des Fuhrparks der Flughafen Wien AG angemessenes internes Kontrollsystem war nicht eingerichtet. Der Fuhrpark wurde nicht als eigene Risikokategorie betrachtet. Bei der Einrichtung von wirksamen Kontrollmaßnahmen für den Bereich Fuhrpark wäre das Risiko von Malversationen mitzubedenken, um ein regelkonformes Verhalten (Compliance) sicherzustellen.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Beschaffungen von Bodenfahrzeugen mit eigenem Antrieb und des Fuhrparkmanagements der Flughafen Wien Aktiengesellschaft (Flughafen Wien AG). (TZ 1)

Übersicht

Die Spezialfahrzeuge machten rund ein Drittel des Fahrzeugbestandes aus, verursachten hingegen fast drei Viertel der Anschaffungskosten. In den Jahren 2009 bis 2013 investierte die Flughafen Wien AG rd. 34,6 Mio. EUR in ihren Fuhrpark. Die Fuhrparkinvestitionen entfielen größtenteils auf die unmittelbar mit dem Flugbetrieb verbundenen Bereiche Abfertigungsdienste (rd. 60 %) und Operations (rd. 30 %). (TZ 2)

Fahrzeugbeschaffung

Rechtsgrundlagen

Die Flughafen Wien AG unterlag bei Beschaffungen und Auftragsvergaben dem Bundesvergabegesetz 2006. Als Flughafenbetreiber kamen für die Flughafen Wien AG die Regelungen für Sektorenauftraggeber zur Anwendung. Zusätzlich waren bei Beschaffungen interne Vergabevorschriften zu beachten. In der ab Jänner 2013 gültigen „Vergabeordnung der Flughafen Wien Gruppe“ wurden erstmals detaillierte Regelungen betreffend den Beschaffungs- und Vergabeprozess sowie Prozessverantwortlichkeiten festgelegt. Der davor gültige Leitfaden zur Abwicklung von Vergabeverfahren der Flughafen Wien AG gab im Wesentlichen die gesetzlichen Anforderungen an ordnungsgemäße Vergabeverfahren wieder. (TZ 3)

Die in den internen Vergabevorschriften festgelegten Beschaffungsgrundsätze wurden zum Teil nicht eingehalten. Auch die Interne Revision der Flughafen Wien AG hatte in einem Prüfbericht aus dem Jahr 2013 Verstöße gegen interne Vergabevorschriften aufgezeigt, ohne dass dies eine Verbesserung der Kontrollmechanismen bewirkt hatte. (TZ 3)

Strategie und Richtlinien zu Fahrzeugbeschaffungen

Bis Herbst 2011 waren – mit Ausnahme der ab 2009 verfolgten Bündelung der Beschaffungen von PKW, Klein-LKW und Lieferwagen – keine strategischen Festlegungen zu Fahrzeugbeschaffungen dokumentiert. Überlegungen zu beschaffungsspezifischen Einsparungsmöglichkeiten (Managementklausur im Herbst 2011) führten mit Jänner 2012 zur Einrichtung eines konzernweiten Zentralen Einkaufs. Dieser konkretisierte

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

im September 2013 seine Zielsetzungen in Bezug auf Fahrzeugbeschaffungen und –veräußerungen. Die verfolgten Maßnahmen waren nur qualitativ beschrieben, quantifizierte Einsparungsziele fehlten. (TZ 4)

Bedarfsermittlung

Die Bedarfsermittlung für Ersatz- bzw. Erweiterungsinvestitionen in den Fuhrpark der Flughafen Wien AG erfolgte dezentral in den einzelnen Bereichen. Die Bedarfsplanung beruhte auf Erfahrungswissen, transparente und nachvollziehbare Berechnungen fehlten, die den Bedarf unter Berücksichtigung der Einflussfaktoren überprüfbar darstellten. Für Ersatzinvestitionen war es nicht erforderlich, die Notwendigkeit des Fahrzeugersatzes nachzuweisen. Eine unterstützende Planungssoftware kam in keinem der bedarfsermittelnden Bereiche zum Einsatz. (TZ 5)

Eine Empfehlung der Internen Revision, künftig die Entscheidungsgrundlagen bzw. –kriterien für die Bedarfsermittlung zu dokumentieren, setzte die Flughafen Wien AG bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung nicht um. (TZ 5)

Einkaufsorganisation

Bis Ende 2011 war der Einkauf dezentral organisiert. Für PKW, Klein-LKW und Lieferwagen war ab 2009 die Zuständigkeit und Verantwortung für die konzernweite Beschaffung beim Bereich Finanz- und Rechnungswesen gebündelt. Die Bereiche dokumentierten die von ihnen durchgeführten Beschaffungen nur zum Teil. Die Vergabeakten waren teils nur unvollständig vorhanden bzw. gänzlich unfindbar. Somit war bis Ende 2011 eine einheitliche und rechtskonforme sowie effiziente Vergabepraxis nicht sichergestellt bzw. nicht nachvollziehbar. (TZ 6)

Im Jänner 2012 nahm der neugeschaffene Bereich Zentraler Einkauf seine Tätigkeit auf. Dieser war seitdem für sämtliche Beschaffungen zuständig. Damit konnten eine Professionalisierung des Beschaffungsmanagements in Gang gesetzt und die Nachvollziehbarkeit der Beschaffungsvorgänge erhöht werden. (TZ 6)

Mängel in Beschaffungsvorgängen

Sowohl bei der dezentralen als auch der zentralen Einkaufsorganisation traten folgende Mängel in Beschaffungsvorgängen auf:

Kurzfassung

Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen		
Beschaffungsgegenstand und -zeitpunkt	Mängel	Auftragsvolumen in EUR
Flugzeug-Enteisungsfahrzeuge (2011)	<p>Erkennbare Präferenz für ein Produkt Bedarfsträger wies bereits im Zuge der Budgetgenehmigung auf ein bevorzugtes Produkt (Type) eines Lieferanten hin.</p> <p>Dokumentationsmängel, nicht nachvollziehbare Bestbieterermittlung Angebote lagen nur auszugsweise dem Vergabeakt bei. Ebenso fehlten Begründungen für die Punktevergabe in der Bewertungsmatrix. Die Bestbieterermittlung war damit nicht nachvollziehbar.</p>	rd. 6,9 Mio. EUR
Rahmenvereinbarungen PKW, Klein-LKW und Lieferwagen (2009 bis 2013)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die bis 2010 gültige Rahmenvereinbarung war gänzlich unauffindbar.</p> <p>Auswahlmechanismus für Leistungsabrufe unklar, Basispreislisten fehlten In der ab 2010 gültigen Rahmenvereinbarung fehlte ein vertraglich geregelter Auswahlmechanismus für Leistungsabrufe. Auch war die Bestbieterauswahl nicht nachvollziehbar, da lediglich Rabattsätze dokumentiert waren, während die in Verbindung mit den Rabattsätzen anzuwendenden Basispreislisten fehlten.</p>	rd. 4,3 Mio. EUR
Kehrblassgeräte (2012)	<p>Entscheidungsgrundlagen zur Gewichtung von Auswahlkriterien nicht nachvollziehbar Die Entscheidungsgrundlagen bzw. -kriterien für die Verteilung von Bewertungspunkten zur Ermittlung des Bestbieters waren nicht dokumentiert.</p> <p>Missachtung interner Vergabevorschriften bei Angebotsöffnung Die Öffnung der Teilnahmeanträge und Angebote erfolgte ohne Beiziehung einer bereichsexternen Person, zwischen den Mitgliedern der Öffnungskommission bestand ein hierarchisches Abhängigkeitsverhältnis, Vermerk von Datum und Uhrzeit der Öffnung fehlte in den Öffnungsprotokollen.</p>	rd. 3,8 Mio. EUR
Stangenlose Flugzeugschlepper (2012)	<p>Nachträgliche Bestelländerungen nicht dokumentiert Nachträgliche Bestelländerungen waren weder im Vergabeakt noch in eindeutig zuordenbaren Folgeakten dokumentiert. Die grundsätzlich vorgesehene Einbindung des Zentralen Einkaufs war bei Bestelländerungen nicht sichergestellt.</p>	rd. 1,3 Mio. EUR
Dieselschlepper (2009 bis 2012)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die Vergabeakten der Jahre 2009 bis 2011 waren gänzlich unauffindbar.</p> <p>Auswahl der Vergabeverfahrensart nicht nachvollziehbar Die Rechtfertigungsgründe für die — nur in begründeten Ausnahmefällen — zulässige Auswahl eines „Verhandlungsverfahrens ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb“ fehlten.</p>	rd. 1,0 Mio. EUR
Elektroschlepper (2009 bis 2012)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die Vergabeakten der Jahre 2009 bis 2011 waren gänzlich unauffindbar.</p> <p>Unzureichende Begründung für die Aufnahme wettbewerbs-einschränkender Kriterien Fehlende Dokumentation für die technische Notwendigkeit eines den Wettbewerb einschränkenden Musskriteriums.</p>	rd. 1,0 Mio. EUR
Einsatzfahrzeuge für die Flugplatzbetriebsleitung (2011)	<p>Unzulässige Direktvergaben Bei der Ermittlung des geschätzten Auftragswerts zur Auswahl der vergaberechtlich zulässigen Vergabeverfahrensart wurden funktional zusammengehörende Komponenten (Fahrzeuge und für den Einsatzzweck zwingend erforderliches Spezialzubehör) nicht als Einheit betrachtet.</p>	rd. 116.000 EUR

Quelle: RH

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Die aufgezeigten Mängel belegten, dass die Durchführung vergaberechtskonformer Beschaffungen sowie die Einhaltung interner Vergabevorschriften nicht lückenlos sichergestellt war. Dadurch war zum Teil nicht nachvollziehbar, ob die Flughafen Wien AG die jeweils wirtschaftlich günstigste Beschaffung vornahm und es zu keinen wettbewerbshemmenden Einschränkungen des Bieterkreises kam. (TZ 7)

Verbuchung der Abrufe aus Rahmenvereinbarungen

Die Buchhaltungssoftware der Flughafen Wien AG sah eine Buchungsfunktion für Abrufe aus Rahmenvereinbarungen vor, die eine Zuordnung der Leistungsabrufe zu den jeweiligen Rahmenvereinbarungen ermöglichte. Für Abrufe aus Rahmenvereinbarungen zur Fahrzeugbeschaffung nutzte die Flughafen Wien AG diese Funktion nur teilweise und erfasste diese mitunter als Einzelbestellungen. Damit war weder eine Software-unterstützte, lückenlose Zuordnung von Leistungsabrufen zu den Rahmenvereinbarungen noch ein Überblick über den jeweils noch offenen Bestellrahmen von Rahmenvereinbarungen möglich. (TZ 8)

Fahrzeugübernahmen

Die Flughafen Wien AG hatte für die Übernahme von Fahrzeugen keine einheitlichen Regelungen. Eine Überprüfung der gelieferten Fahrzeuge auf Übereinstimmung mit den Bestellungen anhand der Leistungsverzeichnisse war nicht nachvollziehbar. Obwohl der Bereich Technische Dienstleistungen für wesentliche Prozessschritte für den Fahrzeugeinsatz am Flughafen Wien verantwortlich war, war er nicht obligatorisch in die Übernahme der Fahrzeuge eingebunden. (TZ 9)

Internes Kontrollsystem für Beschaffungen

Aufgrund von mangelnder Funktionstrennung zwischen Prozess-durchführendem und Kontrollausübendem bestand ein Kontrolldefizit innerhalb des Internen Kontrollsystems (IKS) für Beschaffungen der Flughafen Wien AG. (TZ 10)

Die durch die Überprüfung des RH aufgezeigten Mängel in Beschaffungsvorgängen waren durch die bislang angewendeten IKS-Kontrollmaßnahmen nicht vollständig abgedeckt. (TZ 10)

Die Interne Revision der Flughafen Wien AG hatte in einem Prüfbericht aus dem Jahr 2013 bereits auf Mängel im Beschaffungsprozess hingewiesen, ohne dass dies zu einer Verbesserung der IKS-Kontrollmaßnahmen führte. (TZ 10)

Exkurs: Fahrzeuge für Rettungseinsätze im Bereich Donau/Donauauen

Die Flughafen Wien AG hatte die Verpflichtung, für Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereichs eine geeignete Anzahl von Rettungsfahrzeugen bereitzuhalten. Der Flugplatzrettungsbereich des Flughafens Wien schloss auch jene Teile des Donau-Augebiets und der Donau mit ein, die sich in der direkten Verlängerung des Sicherheitsstreifens der Start- und Landepiste 16/34 befanden. (TZ 11)

Eine im Jahr 2010 vom BMVIT beauftragte Sicherheitsstudie kam zu dem Schluss, dass am Flughafen Wien ganzjährig, unbedingt jedoch in den Monaten Dezember und Jänner, ein auf Menschenrettung/-bergung ausgelegtes, motorisiertes Rettungsboot vorzuhalten wäre. Das Landesfeuerwehrkommando des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes empfahl überdies, die am Flughafen Wien vorhandene, ältere Motorzille durch zwei motorisierte Wasser-Rettungsboote zu ersetzen, ein Bootshaus, einen Bootssteg und eine Slipstelle im Flugplatzrettungsbereich des Flughafens Wien zu errichten sowie Rettungsinseln anzukaufen. (TZ 11)

Nach Berechnungen der Flughafen Wien AG würde dies Investitionen von rd. 1,4 Mio. EUR sowie erhebliche Folgekosten für Personalausstattung und Instandhaltung erfordern. Die Möglichkeiten von Verhandlungen zur Kosten- bzw. Aufgabenteilung mit anderen örtlich tätigen Sicherheitsorganisationen waren bis Anfang 2014 noch nicht ausreichend ausgelotet, obwohl sich auch erweiterte Einsatzmöglichkeiten und angemessene Kooperationen anbieten würden. (TZ 11)

Fuhrparkmanagement

Organisation des Fuhrparkmanagements

Bis zum Herbst 2011 waren keine Aktivitäten zur Optimierung des Fuhrparkmanagements dokumentiert. Der Vorstand der Flughafen Wien AG hatte im Herbst 2013 dem Zentralen Einkauf den Auftrag zur Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements erteilt. Die Vorgaben des Vorstands sollten durch die Optimierung der Beschaffung, Verwertung, Verwaltung, Planung, Steuerung und Kontrolle der Fahrzeugflotte erreicht werden. Konkrete, mit mess-

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

baren Indikatoren hinterlegte Optimierungs- bzw. Einsparungsziele fehlten jedoch ebenso, wie ein Zeitplan zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen. Bis Ende 2013 war kein zentrales Fuhrparkmanagement bei der Flughafen Wien AG realisiert. Stattdessen nahmen die Bereiche der Flughafen Wien AG die Agenden des Fuhrparkmanagements weiterhin selbstständig wahr. (TZ 12)

Die beabsichtigte Teilung der Prozessverantwortung von Aufgaben eines zentralen Fuhrparkmanagements und jenen Aufgaben, die auch künftig von den Bereichen selbstständig wahrzunehmen wären, erachtete der RH nur für jene Bereiche als zweckmäßig, die über größere Fahrzeugflotten mit besonderer Funktionsbedeutung verfügten (z.B. Bereiche Abfertigungsdienste, Operations und Technische Dienstleistungen). (TZ 12)

Einsatzplanung

Eine konzernweite Koordination der einzelnen Handbücher und Verfahrensanweisungen zur strategischen und operativen Einsatzsteuerung des Fahrzeugeinsatzes war zur Zeit der Gebarungsprüfung nicht vorgesehen. Ein zentraler Überblick über die einzelnen Maßnahmen und Vorgaben der bereichsspezifischen Einsatzplanungen war nicht gegeben. Möglichkeiten zur bereichsübergreifenden Straffung und Optimierung des Fuhrparks blieben ungenutzt. (TZ 13)

Qualifikation von Fuhrparkmanagern

Für den überprüften Zeitraum waren trotz eines Fuhrparks von rd. 1.300 Fahrzeugen konzernweit keine spezifischen Mitarbeiterkurse und/oder -ausbildungen zum Thema Fuhrparkmanagement dokumentiert. (TZ 14)

Car Policy zur Nutzung von Dienst- und Poolfahrzeugen

Bis Mitte 2012 existierten keine konzernweiten Regelungen, die explizit die Nutzung von Dienst- und Poolfahrzeugen der Flughafen Wien AG regelten. Die in einzelnen Bereichen etablierten Vorgehensweisen und die mündliche Erlaubnis von Privatfahrten mit Poolfahrzeugen entzogen sich einer systematischen Kontrolle und wurden damit den Mindestanforderungen eines geordneten Fuhrparkmanagements nicht gerecht. Mitte 2012 erließ der Vorstand der Flughafen Wien AG eine Dienstwagenordnung, die erstmals

die Zuteilung von Dienst- und Poolfahrzeugen und deren Nutzung schriftlich und konzernweit regelte. Im März 2013 trat mit der Car-Policy (Konzernanweisung Nr. 18) eine Neuregelung in Kraft. (TZ 15)

Die Anzahl der in der Flughafen Wien AG einzelnen Personen zugeordneten Dienstfahrzeuge stieg im Zeitraum 2009 bis 2013 von 28 auf 38 (+ 36 %) an. Gegenüber dem Minimalstand von 21 Dienstfahrzeugen im Jahr 2011 war ein markanter Anstieg auf 38 Dienstfahrzeuge im Jahr 2013 (+ 81 %) zu verzeichnen, weil mit der Einführung einer Dienstwagenordnung (Mitte 2012) nahezu allen Bereichsleitern ein Dienstwagen zugebilligt wurde und die Einführung einer neuen Fahrzeugkategorie „funktionsbezogene Dienstfahrzeuge“ erfolgte. (TZ 15)

Fahrtenbücher

Bis März 2013 bestanden keine konzernweit gültigen Regelungen betreffend die Führung von Fahrtenbüchern. Mit Einführung der Car-Policy im März 2013 traten erstmals entsprechende Regelungen in Kraft. In der Vollzugspraxis zeigten sich mitunter grobe Mängel im Zusammenhang mit der Führung und Kontrolle von Fahrtenbüchern. Die angewendeten Kontrollmechanismen waren nicht geeignet, unzulässige Privatfahrten auszuschließen. (TZ 16)

Funktionsbezogene Dienstfahrzeuge

Die Zuteilung funktionsbezogener Dienstfahrzeuge sollte sicherstellen, dass die berechtigten Dienstnehmer im Not- bzw. Einsatzfall raschestmöglich den Flughafen erreichen können. Die Regelung in der Car-Policy, dass auch funktionsbezogene Dienstfahrzeuge – auch ohne Beisein des Dienstnehmers – den im selben Haushalt lebenden Ehepartnern, Lebensgefährten oder Kindern für Privatfahrten im In- und Ausland zur Verfügung standen, widersprach diesem Zweck. (TZ 17)

Konzernversicherungswesen – Fuhrpark

Das Konzernversicherungswesen verwaltete nicht alle Polizen von Fahrzeugen und fahrbaren Geräten zentral, sondern ausschließlich Polizen und Typenscheine jener Fahrzeuge, die in Verwendung der Flughafen Wien AG selbst standen. Fahrzeuge, die in Verwendung der verbundenen Unternehmen standen, wurden auch von diesen

selbstständig administriert und entzogen sich einer zentralen Übersicht des Konzernversicherungswesens. (TZ 18)

Fuhrparkbestand

Flottenstruktur nach Anlage- und Fahrzeugklassen

Die Gesamtzahl der Fahrzeuge im Eigentum der Flughafen Wien AG stieg von 1.205 Anfang 2009 bis Ende 2013 um 8 % auf 1.302 an, während sich der Anschaffungswert aller Fahrzeuge um 19,4 % (von 90,7 Mio. EUR auf 108,3 Mio. EUR) erhöhte. Der starke Anstieg der Anschaffungswerte war überwiegend auf die Beschaffung teurer Spezialfahrzeuge zurückzuführen. In vielen Bereichen hatten die Fahrzeuge lange Nutzungsdauern. (TZ 19)

Die größten Einzelbeschaffungen im überprüften Zeitraum waren der Ankauf von zehn Flugzeug-Enteisungsfahrzeugen für den Bereich Abfertigungsdienste im Jahr 2011 (rd. 6,9 Mio. EUR bzw. rd. 20 % des Investitionsvolumens) und acht Kehrblasgeräten für den Bereich Operations im Jahr 2012 (rd. 3,8 Mio. EUR oder rd. 11 % des Investitionsvolumens). Für die laufende Beschaffung von PKW, Klein-LKW und Lieferwagen gab die Flughafen Wien AG rd. 4,3 Mio. EUR aus. (TZ 19)

Flottenstruktur nach Bereichen

Eine zentrale, strukturierte und aktuelle Übersicht über die von der Flughafen Wien AG eingesetzten Fahrzeuge bestand nicht. Auch verfügte die Flughafen Wien AG über keine zentrale Übersicht bezüglich des Status der Fahrzeuge, ob diese bspw. betriebsbereit, zur Reparatur oder – aus dem Normalbetrieb ausgeschieden – nur mehr als Reservefahrzeug oder als Ersatzteilspender dienten. Damit fehlte auch ein Überblick über die tatsächliche Nutzung und den Bedarf der Fahrzeuge. Die Flughafen Wien AG vertrat die Ansicht, dass es ausreichte, wenn die das jeweilige Fahrzeug nutzenden Bereiche bzw. Organisationseinheiten einen Überblick über den aktuellen Fahrzeugbestand und -status hätten. (TZ 20)

Fuhrpark im Segment Handling

Am Flughafen Wien bot der Flughafenbetreiber Flughafen Wien AG die Abfertigungsdienstleistungen am Vorfeld zwar führend an, stand jedoch mit einem privaten Anbieter im Wettbewerb. Der Umsatz des Segments Handling – das etwa zwei Drittel aller Fahrzeuge der Flughafen Wien AG nutzte – sank von 2009 bis 2013 kontinuier-

lich und nahm anteilmäßig von rund einem Drittel auf ein Viertel des Gesamtumsatzes ab. (TZ 21)

Angesichts der abnehmenden Umsätze des Segments Handling als größter Fahrzeugnutzer innerhalb der Flughafen Wien AG bestand das Risiko zu hoher Kosten. Zudem könnte die Flughafen Wien AG bei den von ihr angebotenen Abfertigungsdienstleistungen zumindest mittelfristig einem größerem Wettbewerbsdruck gegenüberstehen (TZ 21).

Aussonderung und Verkauf von Fahrzeugen

Malversationen bei Fahrzeugverkäufen

Im März 2012 kam beim Verkauf eines Fahrzeugs aufgrund eines Unfalls eines der beteiligten Verkäufer der Flughafen Wien AG zutage, dass es zu einer Malversation – bzw. dem Versuch, Teile des Verkaufserlöses privat zu vereinnahmen – im Zusammenhang mit dem Verkauf von einem im Eigentum der Flughafen Wien AG gestandenen Kraftfahrzeug gekommen war. (TZ 22)

Die Flughafen Wien AG verfügte bis zu der beim Fahrzeugverkauf aufgedeckten Malversation über keine wirksamen IKS-Kontrollmaßnahmen für Fahrzeugverkäufe, die verdächtige Geschäftsfälle als nachprüfenswert melden oder die beschriebene Malversation verhindern hätten können. (TZ 22)

Regelung von Aussonderung und Verkauf von Fahrzeugen

Infolge der Aufdeckung einer Malversation untersuchte die Interne Revision der Flughafen Wien AG im ersten Halbjahr 2012 die Abwicklung von Anlagenverkäufen. In ihrem Endbericht stellte sie mangelnde Nachvollziehbarkeit bzw. Nichteinhaltung der entsprechenden Dienstanweisung bei untersuchten Verkäufen fest. Malversationen konnten mangels ausreichender Aufzeichnungen weder bewiesen noch ausgeschlossen werden. Ab September 2012 regelte eine Konzernanweisung den Prozess des Ausscheidens und insbesondere des Verkaufs von Wirtschaftsgütern neu. Dieser lag nun ausschließlich im Zuständigkeitsbereich des Zentralen Einkaufs. Ohne regelmäßige Kontrollen über die Einhaltung der Prozessanweisungen waren allerdings weiterhin Malversationen nicht auszuschließen. (TZ 23)

Der in der Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf festgelegte Vorzug der Bekanntmachung von Fahrzeugverkäufen über das Intranet war unzweckmäßig. Damit wurde den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG ein Vorzug eingeräumt, zugleich aber auf die Möglichkeit höherer externer Gebote verzichtet. (TZ 23)

Verwendung als Ersatzteilsponder

Einige nicht mehr betriebsbereite Fahrzeuge wurden als „Ersatzteilsponder“ verwendet. Diese Fahrzeuge verblieben in der Disposition des ursprünglichen Bereichs. Sowohl die vom Bereich Technische Dienstleistungen betriebene Werkstatt der Flughafen Wien AG als auch die Bereiche selbst bedienten sich für Reparaturen der benötigten Ersatzteile aus diesen Fahrzeugen. Die Ersatzteilsponder-Fahrzeuge waren ungesichert auf dem Vorfeld (Airside) abgestellt, die Teileentnahme folgte keinem festgelegten Prozess und wurde nicht kontrolliert. Jeder auf dem Vorfeld tätigen Person war es möglich, Teile – auch für den privaten Gebrauch – zu entnehmen. Der völlige Mangel an Kontrolle über diese im Eigentum der Flughafen Wien AG stehenden Werte war auch aus dem Gesichtspunkt der Compliance unzureichend. (TZ 24)

Bestands-Überprüfung mittels Stichprobe und Sichtkontrollen

Der RH kontrollierte, ob die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Anlagenverzeichnis der Flughafen Wien AG geführten Fahrzeuge tatsächlich vorhanden waren. Bei Fahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen unterzog der RH alle Fahrzeuge einer Sichtkontrolle mit stichprobenartiger Überprüfung von Fahrtenbuch und Zulassungsschein; für PKW, Klein-LKW und Lieferwagen ohne amtliche Kennzeichen und (Spezial-)Fahrzeuge ohne amtliche Kennzeichen zog der RH jeweils eine Stichprobe der im Anlagenverzeichnis der Flughafen Wien AG erfassten Fahrzeuge. Der RH stellte fest, dass alle von der Überprüfung umfassten Fahrzeuge physisch vorhanden waren. Damit wurde für alle Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen das Vorhandensein und die Erfassung in den Büchern verifiziert. (TZ 25)

Instandhaltung

Instandhaltungskosten für Fahrzeuge

Die Kosten für die Instandhaltung (Wartung und Reparaturen) der Fahrzeuge betragen 2009 bis 2013 durchschnittlich 5,4 Mio. EUR pro Jahr. Das waren jährlich rd. 5,5 % des Anschaffungswertes der

Fahrzeuge. Die Flughafen Wien AG nutzte Fahrzeuge nach eigener Aussage in der Regel solange sie betriebstauglich waren und eine Reparatur noch wirtschaftlich vertretbar war. Den früher üblichen Einbau von Betriebsstundenzählern hatte die Flughafen Wien AG aus Kostengründen eingespart. Die Instandhaltungskosten je Fahrzeug wurden zwar elektronisch erfasst, eine individuelle Auswertung erfolgte in der Regel nicht. Die für Fahrzeuge Verantwortlichen schätzten den voraussichtlichen Ersatzzeitpunkt ab. Die Flughafen Wien AG beabsichtigte, künftig die Austauschzyklen im Rahmen eines noch umzusetzenden zentralen Fuhrparkmanagements festzulegen. (TZ 26)

Eine Auswertung der Instandhaltungsaufträge je Fahrzeug ergab, dass bei einigen Fahrzeugen die Instandhaltungskosten angesichts des Anschaffungswerts und des Alters der Fahrzeuge nicht mehr angemessen waren. Auch wenn insbesondere bei Fahrzeugen des Winterdienstes (Sofort-)Reparaturen notwendig sein können, um den ungestörten Flughafenbetrieb aufrechtzuerhalten, wiesen hohe Relationen von Instandhaltungskosten zu Zeitwert auf unzureichende Austauschplanungen hin. (TZ 26)

Betrieb der Fahrzeug-Werkstatt

Die vom Bereich Technische Dienstleistungen betriebene Werkstatt der Flughafen Wien AG rechnete die gegenüber der Flughafen Wien AG erbrachten Leistungen zu ca. 96 % nach Arbeitsstunden ab. Die Flughafen Wien AG verglich die intern verrechneten Stundensätze periodisch mit Stundensätzen verschiedener umliegender privater Werkstätten. Im Jahr 2012 kostete die intern verrechnete Leistungsstunde etwa 70 % einer extern eingekauften Leistungsstunde. Inwieweit die Dauer bestimmter Leistungen zwischen der Werkstatt der Flughafen Wien AG und externen Leistungsanbietern vergleichbar war, war nicht dokumentiert. Mündlich räumten Vertreter des Bereichs Technische Dienstleistungen ein, dass die Arbeiten wahrscheinlich länger als in externen Werkstätten dauerten, ein genauer Vergleich, insbesondere bei den vielen Spezialfahrzeugen, war jedoch kaum möglich. Die Flughafen Wien AG begründete die längeren Wartungsarbeiten auch mit der Diversität der Anforderungen an das Werkstattpersonal. (TZ 27)

Einhaltung der Wartungszyklen

Den zuständigen Fahrzeugverantwortlichen oblag es, die Fahrzeuge zu den regelmäßig vorgeschriebenen Wartungen in die Werkstatt der Flughafen Wien AG zu bringen. Eine zentrale Übersicht bestand nicht; auch erfolgte keine zentrale Auswertung über die Einhaltung der vorgesehenen Wartungsintervalle. (TZ 28)

Tankmanagement

Allgemeines

Die Flughafen Wien AG verfügte über betriebseigene Tankstellen sowohl auf dem zutrittsgeregelten Vorfeld (Airside) als auch auf dem allgemein zugänglichen Betriebsgelände (Landside). Ein mobiles Tankfahrzeug versorgte jene Spezialfahrzeuge auf dem Vorfeld, für die eine Anfahrt der Tankstelle nicht zweckmäßig war (geringe Geschwindigkeit, Kurzhalten der Betriebsunterbrechung). Im Jahr 2012 betrug die betankte Treibstoffmenge rd. 3,2 Mio. Liter, davon gab das Tankfahrzeug rund ein Drittel ab. (TZ 29)

Identifikation der Fahrzeuge bei der Betankung

Zur Identifikation der Fahrzeuge bei der Betankung sah das System die Verwendung eines – den meisten Fahrzeugen individuell zugeordneten – Tankschlüssels vor. Die Flughafen Wien AG wertete diese Daten nicht zentral aus. Eine Analyse der Betankungsdaten 2012 und 2013 durch den RH ergab, dass die Erfassung und Verknüpfung einiger Tankschlüssel und Fahrzeuge fehlerhaft war. Die 2011 durch die Interne Revision angesprochenen Risiken – insbesondere die missbräuchliche Verwendung von Tankschlüsseln – bestanden auch 2013 weiterhin, da die Flughafen Wien AG zwischenzeitlich keine konkreten Lösungen erarbeitet hatte. Geringe Betankungen von einzelnen Fahrzeugen wiesen auf geringe Nutzung hin und ließen auf noch vorhandene Potenziale zur gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen schließen. Die derzeit nur in geringem Ausmaß vorhandene Kontrolle begünstigte aufgrund des geringen Aufdeckungsrisikos Malversationen bei der Betankung. (TZ 30)

Datenerfassung bei der Betankung

Die Flughafen Wien AG nutzte die vorhandenen Möglichkeiten des Betankungssystems zur Datenerfassung und –auswertung nicht in vollem Umfang. Fehlerhafte Eingaben hatten damit keine Konsequenzen zur Folge. (TZ 31)

Malversation bei der Betankung

Im Oktober 2013 deckte die Flughafen Wien AG die missbräuchliche Verwendung eines Tankschlüssels zur privaten Betankung des Fahrzeugs eines Mitarbeiters auf. Der Tankschlüssel war einem bereits ausgesonderten Spezialfahrzeug zugeordnet, wurde aber weder elektronisch gesperrt noch eingezogen. Der Mitarbeiter tankte zwischen Juni 2011 und Oktober 2013 insgesamt 53 Mal in einem Gesamtwert von 2.659,38 EUR. Der betreffende Mitarbeiter wurde entlassen. Als Reaktion auf den Vorfall kontrollierte die Flughafen Wien AG alle Tankschlüssel auf deren Nutzung und sperrte nicht zugeordnete Tankschlüssel. Die von der Flughafen Wien AG getroffenen Maßnahmen verbesserten zwar die Missbrauchssicherheit gesperrter Tankschlüssel. Dennoch waren Betankungen für private Zwecke grundsätzlich weiterhin möglich, weil das Abzweigen von Treibstoff (bspw. in separate Behälter) kaum zu entdecken war. (TZ 32)

Internes Kontrollsystem im Fuhrpark

Trotz eines Bestands von etwa 1.300 Fahrzeugen gab es bei der Flughafen Wien AG im überprüften Zeitraum keine spezifischen IKS-Kontrollmaßnahmen betreffend Fuhrpark. Das IKS der Flughafen Wien AG war im Wesentlichen auf die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung abgestellt. Weiters analysierte die Flughafen Wien AG Risiken bezogen auf die Erbringung des Kerngeschäfts und identifizierte dabei punktuelle Risiken hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Flugbetriebs, die inhaltliche Berührungspunkte zum Fuhrpark der Flughafen Wien AG enthielten. Eine darüber hinausgehende, auf den Fuhrpark und den Betriebsmittelverbrauch fokussierte Risikobetrachtung unterblieb. Aufgrund der Flottengröße, deren Instandhaltung und Betriebsmittelverbrauch sowie angesichts der großen Anzahl von zugriffsberechtigten Personen, bestand ein erhöhtes Risiko für Fehlentscheidungen und Malversationen. (TZ 33)

Verhaltenskodex

Der Vorstand der Flughafen Wien AG gab erst im August 2011 einen „Verhaltenskodex der Flughafen Wien Gruppe bezüglich Vorteilsannahme bzw. der Gewährung von Vorteilen“ frei. Dieser legte verbindliche Mindeststandards bezüglich des Umgangs mit Interessenkonflikten, Bestechung und Korruption, Einhaltung von Vorschriften sowie Spenden und Sponsoring fest. Andere Grundsatzfragen, etwa zu den Themen ethische Grundsätze, Vermögenswerte und finanzielle Integrität oder die Folgen von Fehlverhalten (die grundsätzlichen Sanktionsmöglichkeiten waren in einer Betriebsvereinbarung geregelt), blieben unbehandelt. Eine offiziell verantwortliche Ansprechperson (Compliance-Officer) war nicht bestellt. Es bestand auch kein anonymes Meldesystem für von den Mitarbeitern wahrgenommene Regelverstöße (TZ 34)

Compliance

Das Ziel der Compliance der Flughafen Wien AG war es, „... das Fehlverhalten von Mitarbeitern zu vermeiden und einer allfälligen Missachtung von gesetzlichen oder internen Vorschriften entgegenzuwirken. Compliance ist daher (auch) rechtliches Risikomanagement, um Organisationsverschulden und daraus resultierende Kosten zu vermeiden.“ Die Interne Revision hatte auf Malversationsrisiken – bspw. bei Betankung, Fahrzeugverkauf, Entnahme von Ersatzteilen bei auszusondernden Fahrzeugen und Privatnutzung von Fahrzeugen – hingewiesen, ihre Handlungsempfehlungen setzte der Vorstand jedoch aufgrund von Risikobewertungen und Kosten-Nutzen-Erwägungen nicht ausreichend wirksam und für die Mitarbeiter ersichtlich um. (TZ 35)

Fuhrparküberwachung und -monitoring

Eine zentrale Fuhrparküberwachung wie auch ein zentrales Fuhrparkmonitoring waren nicht eingerichtet. Einzelne Bereiche der Flughafen Wien AG – wie Abfertigungsdienste und Technische Dienstleistungen – hatten intern Überwachungsaktivitäten und Monitoringfunktionen implementiert. Diese dienten zur Steuerung des Fuhrparks des jeweiligen Bereichs. (TZ 36)

Kurzfassung

Einsatz von Telemetrie

Die Flughafen Wien AG sah sich mit den Themenbereichen Optimierung des Fahrzeugeinsatzes, Minimierung von Dokumentationsanforderungen, Optimierung von Servicezyklen und Aufdeckung von Malversationen konfrontiert. Die dafür benötigten präzisen Daten zu Disposition, Fahrleistung und Betriebszustand könnten entweder durch gezielte Einzelinvestitionen in Verbindung mit verstärkter Nutzung der bereits bestehenden Infrastruktur oder durch den Einsatz eines Telemetriesystems gewonnen werden. Die Flughafen Wien AG beobachtete zwar die Erfahrungen eines deutschen Flughafens mit dem Einsatz von Telemetrie im Fuhrpark, hatte aber das Projekt der Einführung eines Telemetriesystems aufgrund niedriger Priorisierung vorläufig nicht zur Umsetzung vorgesehen. (TZ 37)

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeug-
beschaffungen und Fuhrparkmanagement**

Kenndaten Flughafen Wien AG						
Eigentümer	Land Niederösterreich	30,53 Mio. EUR	20 %			
	Stadt Wien	30,53 Mio. EUR	20 %			
	Mitarbeiterstiftung	15,27 Mio. EUR	10 %			
	Streubesitz	76,34 Mio. EUR	50 %			
Unternehmensgegenstand	Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiermit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen sowie die Errichtung und der Betrieb sämtlicher dafür erforderlicher Versorgungseinrichtungen					
Gebarungsentwicklung	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009–2013
						in %
Starts und Landungen (Anzahl)	243.430	246.146	246.157	244.650	231.179	– 5,03
Höchstabfluggewicht (in Mio. Tonnen)	7,3	8,0	8,3	8,1	7,9	8,22
Passagieraufkommen (in Mio. Personen)	18,1	19,7	21,1	22,2	22,0	21,55
Frachtaufkommen (in Tonnen)	254.006	295.989	277.784	252.276	256.194	0,86
	in Mio. EUR					
Gesamtumsatz	501,7	533,8	582,0	607,4	622,0	23,98
<i>davon</i>						
<i>Segment Handling</i>	169,8	165,2	160,5	153,8 ¹	151,9	– 10,54
EBIT	99,6	102,3	67,2	108,0	112,1	12,55
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	155,5	169,7	178,9	179,7	204,4	31,45
Eigenkapital	794,8	823,0	811,4	851,6	905,9	13,98
Nettoverschuldung	613,9	666,3	751,7	719,6	633,4	3,18
	in %					
Eigenkapitalquote	42,7	41,2	37,7	41,3	46,4	–
	VBÄ im Jahresdurchschnitt					
Mitarbeiter	4.148	4.266	4.525	4.475	4.399	6,05
Fuhrparkspezifische Kenndaten						
	Anzahl					in %
Bodenfahrzeuge mit eigenem Antrieb ohne Leasingfahrzeuge	1.207	1.220	1.233	1.270	1.302	7,87
<i>davon</i>						
<i>Segment Handling</i>	851	855	867	897	914	7,40
<i>PKW, Klein-LKW und Lieferwagen</i>	407	421	419	423	430	5,65
	in Mio. EUR					
Anschaffungswert (gesamt)	93,1	96,0	98,8	101,0	108,3	16,33
Buchwert (gesamt)	26,6	23,9	23,0	24,8	30,1	13,16
Fuhrparkinvestitionen						
	in Mio. EUR					
jährliches Volumen	4,63	4,50	5,78	7,91	11,81	155,08

¹ Der Wert wurde von der Flughafen Wien AG nachträglich auf 155,9 Mio. EUR angepasst.

Quelle: Flughafen Wien AG

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von September 2013 bis Jänner 2014 die Gebarung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft (Flughafen Wien AG) hinsichtlich der Fahrzeugbeschaffungen und des Fuhrparkmanagements. Der RH bezog in die Prüfung auch verbundene Unternehmen mit eigenem Fuhrpark ein, wenn diese

- zumindest zu 50 % im Eigentum der Flughafen Wien AG standen,
 - im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG voll konsolidiert waren
- und
- ihren Unternehmenssitz und ihr Kerngeschäft in Österreich hatten.¹

In der Folge sind unter der Bezeichnung Flughafen Wien AG auch die verbundenen Unternehmen mitumfasst.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Beschaffungen von Bodenfahrzeugen mit eigenem Antrieb² und des Fuhrparkmanagements der Flughafen Wien AG. Prüfungsschwerpunkte waren:

- die Einhaltung der rechtlichen Grundlagen,
- die Beschaffungsschwerpunkte und die Entwicklung des Fuhrparks,
- die Beschaffungsvorgänge,
- allfällige Unregelmäßigkeiten bei Beschaffungen,
- der Verkauf von Fahrzeugen,

¹ Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)
 MAZUR Parkplatz GmbH (MAZUR)
 VIE ÖBA GmbH (ÖBA; Örtliche Bauaufsicht)
 Vienna Aircraft Handling GmbH (VAH; Dienstleistungen zur Vorfeldabfertigung von Business- und Privatflugzeugen)
 Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI; Dienstleistungen bei Elektrik und Versorgung)
 Vienna International Airport Security Services GesmbH (VIAS)
 Vienna International Beteiligungsmanagement GesmbH (VINT)

² Von der Gebarungsüberprüfung erfasst waren Fahrzeuge mit eigenem Antrieb bzw. Hilfsantrieb (wie Fahrgasttreppen oder E-Fahrräder), nicht jedoch Anhänger (wie z.B. für den Gepäcktransport) oder gezogene Geräte (wie z.B. Förderbänder).

- das Fuhrparkmanagement,
- die Entwicklung der Anschaffungskosten und Abschreibungen sowie
- das Interne Kontrollsystem im Bereich Beschaffung und Fuhrpark.

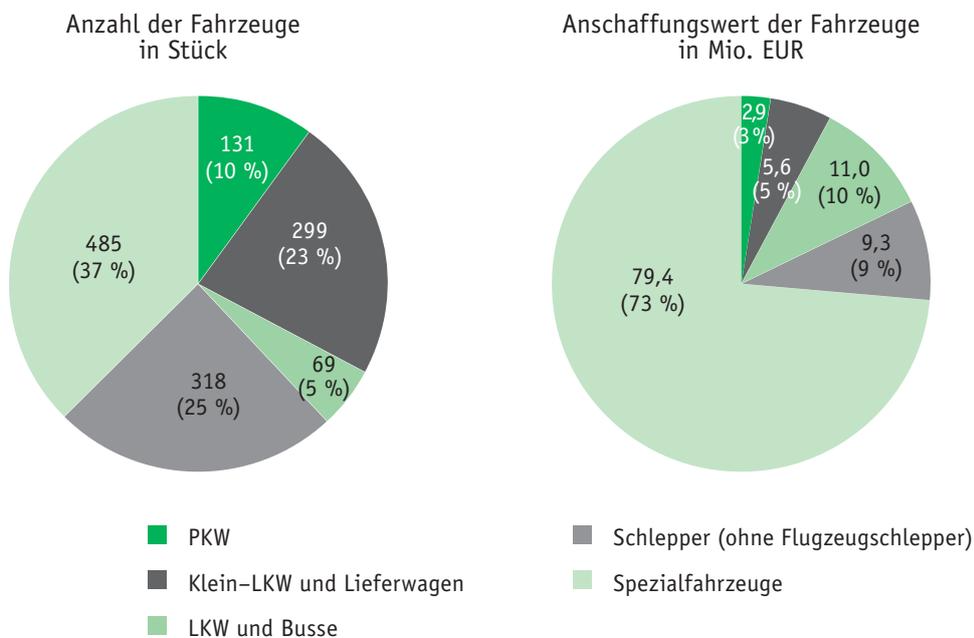
Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2009 bis 2013.

Zu dem im Juli 2014 übermittelten Prüfungsergebnis nahm die Flughafen Wien AG im August 2014 Stellung. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich verwiesen in ihren Schreiben vom Oktober 2014 auf die Stellungnahme der Flughafen Wien AG und gaben keine gesonderten Stellungnahmen ab. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Dezember 2014.

Übersicht

2.1 Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Anzahl und den Anschaffungswert der Fahrzeuge in den wesentlichen Fahrzeuggruppen der Flughafen Wien AG:

Abbildung 1: Anzahl und Anschaffungswert der Fahrzeuge 2013



Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Die Abbildung zeigt, dass die Spezialfahrzeuge rund ein Drittel des Fahrzeugbestandes ausmachten, hingegen fast drei Viertel der Anschaffungskosten verursachten.

In den Jahren 2009 bis 2013 investierte die Flughafen Wien AG rd. 34,6 Mio. EUR in ihren Fuhrpark.

- Davon entfielen rd. 60 % auf den Bereich Abfertigungsdienste (Teil des Segments Handling). In diesem Bereich kamen diverse Spezialfahrzeuge für die Beladung von Flugzeugen, die Kabinenreinigung, die Gepäckabfertigung, das Schleppen und das Enteisen von Flugzeugen zum Einsatz.
- Der Bereich Operations hatte das zweitgrößte Investitionsvolumen mit rd. 30 %. Diesem Bereich standen zur Erfüllung seiner Aufgaben Feuerwehrfahrzeuge, Fahrzeuge für die medizinische Erstversorgung, Fahrzeuge zur Betreuung der Airsideflächen, Kommunalfahrzeuge und Winterdienstfahrzeuge zur Verfügung.

2.2 Der RH hielt fest, dass die hochpreisigen Spezialfahrzeuge wertmäßig den Fuhrpark der Flughafen Wien AG prägten. Er vermerkte weiters, dass die Fuhrparkinvestitionen größtenteils auf die unmittelbar mit dem Flugbetrieb verbundenen Bereiche Abfertigungsdienste und Operations entfielen.

Fahrzeugbeschaffungen

Rechtsgrundlagen

3.1 (1) Die Flughafen Wien AG unterlag bei Beschaffungen und Auftragsvergaben dem Bundesvergabegesetz 2006³. Als Flughafenbetreiber kamen für die Flughafen Wien AG die Regelungen für Sektorauftraggeber zur Anwendung. Zusätzlich waren bei Beschaffungen interne Vergabevorschriften, wie Vorlage- und Genehmigungspflichten für die Abwicklung von Vergabeverfahren sowie Unterschriftenregelungen für Bestellungen, zu beachten.

Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gültigen internen Vergabevorschriften waren in der „Vergabeordnung der Flughafen Wien Gruppe“ vom Jänner 2013⁴ zusammengefasst. Diese enthielt erstmals detail-

³ BGBl. I Nr. 17/2006 (BVergG 2006)

⁴ 17. Konzernanweisung, freigegeben vom Vorstand der Flughafen Wien AG am 30. Jänner 2013

lierte Regelungen betreffend den Beschaffungs- und Vergabeprozess sowie Prozessverantwortlichkeiten.

Der davor gültige „Leitfaden zur Abwicklung von Vergabeverfahren der Flughafen Wien AG“ gab im Wesentlichen die gesetzlichen Anforderungen an ordnungsgemäße Vergabeverfahren wieder.

(2) Die Überprüfung der Vergabeakten durch den RH ergab punktuelle Verstöße gegen die internen Vergabevorschriften. Beispielsweise wurden die internen Vergabevorschriften, die ein „Vier-Augen-Prinzip“ im Sinne der Beiziehung einer bereichsexternen Person sicherstellen sollten, nicht eingehalten (siehe TZ 7).

Auch die Interne Revision der Flughafen Wien AG hatte in einem Prüfbericht aus dem Jahr 2013 auf Verstöße gegen interne Vergabevorschriften hingewiesen und empfohlen, künftig auf deren Einhaltung zu achten. Über den Stand der Umsetzung ihrer Empfehlungen berichtete die Interne Revision dem Vorstand in Form von Monatsberichten. Ein Vorschlag zur Verbesserung der Kontrollmechanismen, die die Einhaltung der internen Vergabevorschriften sicherstellen sollten, erfolgte nicht.

- 3.2 Der RH bemängelte, dass detaillierte Regelungen betreffend den Beschaffungs- und Vergabeprozess sowie Prozessverantwortlichkeiten bis Jänner 2013 fehlten. Er kritisierte weiters, dass die in den internen Vergabevorschriften festgelegten Beschaffungsgrundsätze zum Teil nicht eingehalten wurden. Ebenso bemängelte er, dass die Flughafen Wien AG die Kontrollmechanismen, die die Einhaltung der internen Vergabevorschriften sicherstellen sollten, nicht verbesserte, obwohl die Interne Revision Verstöße gegen die internen Vergabevorschriften aufgezeigt hatte.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Einhaltung der internen Vergabevorschriften sicherzustellen und die entsprechenden Kontrollmechanismen zu verbessern.

- 3.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würden sich die Feststellungen hinsichtlich der Nichtbeachtung interner Vergabevorschriften auf den zur Zeit der Durchführung der Vergabeverfahren geltenden „Leitfaden zur Abwicklung von Vergabeverfahren der Flughafen Wien AG“ beziehen. Damals sei die derzeit geltende „Vergabeordnung“ in Ausarbeitung gewesen. Die derzeit geltende Vergabeordnung schließe bewusst nicht aus, dass die Leitung und ein Mitarbeiter des Zentralen Einkaufs als Zeugen einer Öffnung von Teilnahmeanträgen oder Angeboten fungieren können. Dies allein schon deshalb, weil der Leiter des Zentra-*

len Einkaufs in vielen Fällen als Verfahrensleiter fungiere oder auch besondere Geheimhaltungsinteressen eine Öffnung im Zentralen Einkauf bedingen würden.

Abgesehen von einem bemängelten Formalfehler (Angebotsöffnung) sei es nicht zutreffend, dass seit Einführung des Zentralen Einkaufs Beschaffungsgrundsätze nicht eingehalten worden seien. Aufgrund der Erkenntnisse bzw. Empfehlungen des RH sei die Vergabeordnung entsprechend adaptiert worden.

- 3.4 Der RH wies die Flughafen Wien AG nachdrücklich darauf hin, dass die Reduktion der Zeugen bei der Öffnung von Teilnahmeanträgen auf zwei Mitarbeiter des Zentralen Einkaufs, die überdies in einem hierarchischen Abhängigkeitsverhältnis zueinander stehen, als erhebliches Risiko durch den RH angesehen wird. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung, die Kontrollmechanismen zur Einhaltung der internen Vergabevorschriften zu verbessern sowie die Einhaltung des „Vier-Augen-Prinzips“ im Sinne der Beziehung einer bereichsexternen Person sicherzustellen.

Strategie und Richtlinien zu Fahrzeugbeschaffungen

- 4.1 Bis Herbst 2011 waren – mit Ausnahme der ab 2009 verfolgten Bündelung der Beschaffung von PKW, Klein-LKW und Lieferwagen (vgl. TZ 6) – keine strategischen Festlegungen zu Fahrzeugbeschaffungen dokumentiert. Die Fahrzeugbeschaffungen erfolgten im Wesentlichen dezentral durch die einzelnen Bereiche.

Anlässlich einer Managementklausur im Herbst 2011⁵ diskutierte der Vorstand der Flughafen Wien AG erstmals Einsparungspotenziale im Beschaffungsprozess durch Einrichtung eines konzernweit zuständigen Zentralen Einkaufs. In diesem Zusammenhang verwies er explizit auf – nicht näher quantifizierte – Einsparungspotenziale in der Fahrzeugbeschaffung durch Typen-Standardisierung, Anwendung des Total Cost of Ownership (TCO)-Ansatzes⁶ sowie durch Maßnahmen im Fuhrparkmanagement. In der Folge setzte der Zentrale Einkauf die in der Managementklausur vereinbarten Maßnahmen um. Eine Quantifizierung unterblieb weiterhin.

⁵ Managementklausur der Flughafen Wien AG vom 17. und 18. Oktober 2011

⁶ Total Cost of Ownership (TCO): Abrechnungsverfahren zur Erfassung der Gesamtkosten von Investitionsgütern (diesfalls Fahrzeuge), das helfen soll, alle anfallenden Kosten (Anschaffung, Wartung, Betriebskosten und Reparaturen) mit zu betrachten.

Ein anlässlich der gegenständlichen Gebarungsprüfung im September 2013 vom Zentralen Einkauf verfasstes Strategiepapier zur „Beschaffungsgruppe Fahrzeuge“⁷ konkretisierte die Zielsetzungen, die der Zentrale Einkauf in Bezug auf Fahrzeugbeschaffungen und –veräußerungen verfolgte:

Tabelle 1: Strategische Zielsetzungen Fahrzeugbeschaffungen	
Maßnahme	Umsetzungsstand
– Bündelung von Beschaffungen	umgesetzt
– Standardisierung von Fahrzeugkategorien	in Umsetzung
– Typenbereinigung und Markenreduktion	in Umsetzung in Abstimmung mit den Bedarfsträgern
– Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten	Beschaffung von Multifunktionsfahrzeugen anstelle von Spezialfahrzeugen (umgesetzt)
– Schaffung von Fahrzeugpools	in Umsetzung
– Optimierung der Leistungsanforderungen an den Einsatzzweck	in Umsetzung in Abstimmung mit den Bedarfsträgern
– Optimierung der Lieferantenkonditionen	Nachverhandlung bestehender Rahmenvereinbarung(en) (umgesetzt)

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Ebenso wie die Überlegungen zu beschaffungsspezifischen Einsparungsmöglichkeiten (Herbst 2011) beschränkte sich auch das Strategiepapier „Beschaffungsgruppe Fahrzeuge“ (September 2013) auf qualitative Beschreibungen der erhofften Einsparungen, ohne sie zu quantifizieren.

- 4.2 Der RH bemängelte, dass bei den Maßnahmen, die der Vorstand mit Einführung eines Zentralen Einkaufs mit Jänner 2012 (siehe TZ 6) hinsichtlich Fahrzeugbeschaffungen verfolgte, quantifizierte Einsparungsziele fehlten.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die mit der Einführung des Zentralen Einkaufs hinsichtlich Fahrzeugbeschaffungen verfolgten Einsparungsziele zu quantifizieren, um die Wirkung der einzelnen Maßnahmen steuern zu können.

- 4.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG setze diese für Fahrzeugbeschaffungen bzw. die Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements notwendigerweise vorwiegend auf qualitative Ziele.*

⁷ Die Autorisierung des Strategiepapiers „Beschaffungsgruppe Fahrzeuge“ erfolgte am 17. September 2013 durch das zuständige Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG.

4.4 Der RH verblieb bei seiner Empfehlung, die Einsparungsziele zu quantifizieren, um die Wirkung der einzelnen Maßnahmen steuern zu können.

Bedarfsermittlung

5.1 (1) Die Bedarfsermittlung für Ersatz- bzw. Erweiterungsinvestitionen in den Fuhrpark der Flughafen Wien AG erfolgte dezentral in den einzelnen Bereichen. Die Bedarfsermittlung beruhte – unabhängig von der je nach Bereich unterschiedlichen Anzahl an zu berücksichtigenden Faktoren⁸ – auf Erfahrungswissen. Transparente und nachvollziehbare Berechnungen, die den Bedarf unter Berücksichtigung sich verändernder Einflussfaktoren darstellten, fehlten. Für Ersatzinvestitionen stellten die Bereiche eine Berechnung des wirtschaftlich günstigsten Austauschzeitpunkts an, ohne die Notwendigkeit des Fahrzeugersatzes nachzuweisen. Eine unterstützende Planungssoftware kam in keinem der bedarfsermittelnden Bereiche zum Einsatz.

(2) Auf die fehlenden Berechnungen zur Bedarfsermittlung hatte auch die Interne Revision der Flughafen Wien AG hingewiesen und in einem Prüfbericht im Juli 2013 kritisiert, dass „neben den Einschätzungen auf Basis operativer Praxiserfahrung keine weiteren, insbesondere kalkulierten Grundlagen für die Bedarfsermittlung vorhanden waren“. Die Empfehlung der Internen Revision, künftig die Entscheidungsgrundlagen bzw. –kriterien für die Bedarfsermittlung zu dokumentieren, setzte die Flughafen Wien AG bis zum Ende der Gebarungüberprüfung nicht um.

(3) Im Rahmen des jährlich stattfindenden Budgetierungsprozesses meldeten die Bereiche dem Vorstand der Flughafen Wien AG den prognostizierten Bedarf an Fuhrparkinvestitionen. Der Bereich „Strategie, Controlling und Beteiligungsmanagement“ erstellte eine Übersicht zur Entwicklung der Kosten. Das darauf aufbauende Investitionsbudget war sowohl vom Vorstand als auch vom Aufsichtsrat zu genehmigen.

5.2 Der RH kritisierte, dass transparente und nachvollziehbare Berechnungen zur Bedarfsermittlung fehlten, die den Bedarf unter Berücksichtigung der Einflussfaktoren überprüfbar darstellten. Für Ersatzinvestitionen war es nicht erforderlich, die Notwendigkeit des Fahrzeugersatzes nachzuweisen. Er kritisierte weiters, dass die Empfehlung der Internen Revision bezüglich der Ermittlung des Fahrzeugbedarfs nicht umgesetzt worden war.

⁸ Im Bereich Abfertigungsdienste waren dies etwa neue Flugzeugtypen, Gleichzeitigkeitsfaktoren, spezielle Kundenanforderungen, Geschwindigkeit der Fahrzeuge, vertragliche und gesetzliche Verpflichtungen, die Prognose der Anzahl an Flugbewegungen des nächstjährigen Flugplans.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, überprüfbare Analysen und Berechnungen anzustellen, um die Bedarfsermittlung und Ressourcenplanung zu objektivieren und transparent abzubilden. Die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Einsatzes eines softwarebasierten Planungssystems, das neben der Bedarfsplanung auch für die Einsatzplanung herangezogen werden könnte, wäre unter Berücksichtigung von Kosten–Nutzen–Überlegungen zu überprüfen.

- 5.3 *Die Flughafen Wien AG wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Feststellung des RH unvollständig bzw. nicht zutreffend sei. Beispielsweise werde der Bedarf an Fahrzeugen und Geräten des Geschäftsbereichs Abfertigungsdienste durch die Faktoren Flugplan, Gleichzeitigkeit der Abfertigungen je Flugzeugtype, Anforderungen aus der Infrastruktur, Zonenabfertigung, Vereinbarungen mit Kunden etc. definiert. Für die Bedarfsermittlung werde zwar keine Planungssoftware verwendet, jedoch würden für einzelne Abfertigungsbereiche bzw. –geräte Berechnungen mittels Tabellenkalkulation durchgeführt. Vor jeder Ersatzinvestition werde zudem eine Life Cycle Berechnung für das zu ersetzende Fahrzeug/Gerät durchgeführt und anhand dieses Ergebnisses sowie der Historie die endgültige Entscheidung getroffen.*

Die Notwendigkeit des Einsatzes eines softwarebasierten Planungssystems werde vom zentralen Fuhrparkmanagement geprüft.

- 5.4 Der RH bezog sich in seiner Kritik auf das Fehlen überprüfbarer Analysen und Berechnungen, um die Bedarfsermittlung und die Ressourcenplanung unter Berücksichtigung interner und externer Einflussfaktoren transparent und nachvollziehbar zu dokumentieren. Die von der Flughafen Wien AG erwähnten Tabellenblätter waren nur für einzelne Gerätschaften verfügbar und lediglich mit umfangreichen ergänzenden Erläuterungen nachprüfbar. Sie waren somit aus Sicht des RH für eine nachvollziehbare Dokumentation der gesamten Fuhrpark–Bedarfsplanung unzureichend. Die Life Cycle Berechnungen waren nicht Teil der Kritik. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung, die Bedarfsermittlung und Ressourcenplanung zu objektivieren und transparent abzubilden.

Einkaufsorganisation

- 6.1 (1) Bis Ende 2011 war der Einkauf dezentral organisiert. Die Bereiche beschafften die von ihnen benötigten Spezialfahrzeuge jeweils mit ihren eigenen Einkäufern. Davon ausgenommen war die Zuständigkeit und Verantwortung für die konzernweite Beschaffung von PKW, Klein–LKW und Lieferwagen, die ab 2009 beim Bereich Finanz– und Rechnungswesen gebündelt war. Die Bereiche dokumentierten die von ihnen durchgeführten Beschaffungen nur zum Teil. So waren die Ver-

Fahrzeugbeschaffungen

gabeakten teils nur unvollständig vorhanden bzw. gänzlich unauffindbar (siehe Tabelle TZ 7).

(2) Im Jänner 2012 nahm der neu geschaffene Zentrale Einkauf seine Tätigkeit auf. Dieser war seitdem konzernweit für sämtliche Beschaffungen zuständig. Im Zentralen Einkauf gab es Regelungen für eine einheitliche und übersichtliche Dokumentation der Beschaffungsvorgänge, deren Einhaltung der Leiter des Zentralen Einkaufs überwachte.

- 6.2 Der RH kritisierte, dass in der dezentralen Einkaufsorganisation bis Ende 2011 eine einheitliche und rechtskonforme sowie effiziente Vergabepaxis nicht sichergestellt bzw. nicht nachvollziehbar war. Die Einrichtung des Zentralen Einkaufs erachtete der RH als zweckmäßig, weil damit eine Professionalisierung des Beschaffungsmanagements in Gang gesetzt und die Nachvollziehbarkeit der Beschaffungsvorgänge erhöht wurde.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Professionalisierung des Beschaffungsmanagements fortzusetzen.

- 6.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde der Weg der Professionalisierung des Beschaffungsmanagements weiter verfolgt, das zentrale Fuhrparkmanagement werde schrittweise realisiert.*

Mängel in Beschaffungsvorgängen

- 7.1 Der RH stellte im überprüften Zeitraum – ungeachtet dessen, ob der Einkauf dezentral oder zentral organisiert war – folgende Mängel in Beschaffungsvorgängen fest:

Tabelle 2: Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen

Beschaffungsgegenstand und -zeitpunkt	Mängel	Auftragsvolumen in EUR
Flugzeug-Enteisungsfahrzeuge (2011)	<p>Erkennbare Präferenz für ein Produkt Bedarfsträger wies bereits im Zuge der Budgetgenehmigung auf ein bevorzugtes Produkt (Type) eines Lieferanten hin.</p> <p>Dokumentationsmängel, nicht nachvollziehbare Bestbieterermittlung Angebote lagen nur auszugsweise dem Vergabeakt bei. Ebenso fehlten Begründungen für die Punktevergabe in der Bewertungsmatrix. Die Bestbieterermittlung war damit nicht nachvollziehbar.</p>	rd. 6,9 Mio. EUR
Rahmenvereinbarungen PKW, Klein-LKW und Lieferwagen (2009 bis 2013)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die bis 2010 gültige Rahmenvereinbarung war gänzlich unauffindbar.</p> <p>Auswahlmechanismus für Leistungsabrufe unklar, Basispreislisten fehlten In der ab 2010 gültigen Rahmenvereinbarung fehlte ein vertraglich geregelter Auswahlmechanismus für Leistungsabrufe. Auch war die Bestbieterauswahl nicht nachvollziehbar, da lediglich Rabattsätze dokumentiert waren, während die in Verbindung mit den Rabattsätzen anzuwendenden Basispreislisten fehlten.</p>	rd. 4,3 Mio. EUR
Kehrblasgeräte (2012)	<p>Entscheidungsgrundlagen zur Gewichtung von Auswahlkriterien nicht nachvollziehbar Die Entscheidungsgrundlagen bzw. -kriterien für die Verteilung von Bewertungspunkten zur Ermittlung des Bestbieters waren nicht dokumentiert.</p> <p>Missachtung interner Vergabevorschriften bei Angebotsöffnung Die Öffnung der Teilnahmeanträge und Angebote erfolgte ohne Beiziehung einer bereichsexternen Person, zwischen den Mitgliedern der Öffnungskommission bestand ein hierarchisches Abhängigkeitsverhältnis, Vermerk von Datum und Uhrzeit der Öffnung fehlte in den Öffnungsprotokollen.</p>	rd. 3,8 Mio. EUR
Stangenlose Flugzeugschlepper (2012)	<p>Nachträgliche Bestelländerungen nicht dokumentiert Nachträgliche Bestelländerungen waren weder im Vergabeakt noch in eindeutig zuordenbaren Folgeakten dokumentiert. Die grundsätzlich vorgesehene Einbindung des Zentralen Einkaufs war bei Bestelländerungen nicht sichergestellt.</p>	rd. 1,3 Mio. EUR
Dieselschlepper (2009 bis 2012)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die Vergabeakten der Jahre 2009 bis 2011 waren gänzlich unauffindbar.</p> <p>Auswahl der Vergabeverfahrensart nicht nachvollziehbar Die Rechtfertigungsgründe für die — nur in begründeten Ausnahmefällen — zulässige Auswahl eines „Verhandlungsverfahrens ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb“ fehlten.</p>	rd. 1,0 Mio. EUR
Elektroschlepper (2009 bis 2012)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die Vergabeakten der Jahre 2009 bis 2011 waren gänzlich unauffindbar.</p> <p>Unzureichende Begründung für die Aufnahme wettbewerbs-einschränkender Kriterien Fehlende Dokumentation für die technische Notwendigkeit eines den Wettbewerb einschränkenden Musskriteriums.</p>	rd. 1,0 Mio. EUR
Einsatzfahrzeuge für die Flugplatzbetriebsleitung (2011)	<p>Unzulässige Direktvergaben Bei der Ermittlung des geschätzten Auftragswerts zur Auswahl der vergaberechtlich zulässigen Vergabeverfahrensart wurden funktional zusammengehörende Komponenten (Fahrzeuge und für den Einsatzzweck zwingend erforderliches Spezialzubehör) nicht als Einheit betrachtet.</p>	rd. 116.000 EUR

Quelle: RH

- 7.2** Der RH kritisierte anhand der aufgezeigten Mängel, dass die Durchführung vergaberechtskonformer Beschaffungen sowie die Einhaltung interner Vergabevorschriften nicht lückenlos sichergestellt war. Zum Teil war nicht nachvollziehbar, ob die Flughafen Wien AG die jeweils wirtschaftlich günstigste Beschaffung vornahm und es zu keinen wettbewerbshemmenden Einschränkungen des Bieterkreises kam.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, eine nachvollziehbare Dokumentation der Beschaffungen sowie die Einhaltung der (internen) Vergabevorschriften sicherzustellen. Der RH empfahl weiters, in den Vergabeakten eine nachvollziehbare Übersicht über die getätigten Bestellungen, etwaige Bestelländerungen sowie die sich daraus ergebenden Preisänderungen zu integrieren. Ebenso empfahl der RH, die Kriterien und Kriteriengewichtungen, die zu einer wettbewerbshemmenden Einschränkung des Bieterkreises führen könnten, nachvollziehbar darzulegen und zu dokumentieren. Überdies wäre bei Leistungen, die in einem zeitlichen und sachlichen Zusammenhang stehen, der kumulierte Auftragswert zur Ermittlung der vergaberechtlich zulässigen Verfahrensart heranzuziehen.

- 7.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien seit der Einführung des Zentralen Einkaufs Vergabeakten rechtskonform geführt und ordnungsgemäß archiviert worden. Vergabeakten seien bis dato weder vom ehemaligen Bundesvergabeamt noch vom Bundesverwaltungsgericht als mangelhaft qualifiziert worden.*

Tabelle 3: Stellungnahme der Flughafen Wien AG zu „Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen“

Beschaffungsgegenstand und –zeitpunkt	Mängel
Flugzeug–Enteisungsfahrzeuge (2011)	<p>Erkennbare Präferenz für ein Produkt</p> <p>Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien für die Bestbieterermittlung neben der Bewertungsmatrix auch die Funktionsweise und Wendigkeit der Geräte ausschlaggebend gewesen. Das angeschaffte Produkt habe den Vorteil, dass das gesamte Gerät als Enteiser und für den Einmannbetrieb konzipiert sei. Der 2. Anbieter habe ein LKW–Fahrgestell verwendet und auf dieses die Funktionen aufgebaut (2–Mann–Betrieb). Die aufgrund der Faktenlage entstandene, vom RH kritisierte Präferenz sei daher aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen geboten gewesen.</p>
Kehrblasgeräte (2012)	<p>Entscheidungsgrundlagen zur Gewichtung von Auswahlkriterien nicht nachvollziehbar</p> <p>Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG wurden technische Leistungsverzeichnisse grundsätzlich von technisch versiertem internen und externen Fachpersonal in Zusammenarbeit mit dem Zentralen Einkauf erstellt.</p> <p>Das gegenständliche Leistungsverzeichnis habe rd. 220 technische Kriterien umfasst, nur ca. 20 davon seien auch bewertungsrelevant. Diese Kriterien seien jederzeit vom Fachpersonal für Revisionszwecke erklärbar und daher auch nachvollziehbar. Der vom RH geforderte zusätzliche schriftliche Dokumentationsaufwand stehe in keinem Verhältnis zum erzielbaren Nutzen und widerspreche dem Gebot von Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit.</p> <p>Die Flughafen Wien AG habe die Empfehlung des RH insoweit umgesetzt, als bewusst in Kauf zu nehmende markteinschränkende Kriterien im Vergabeakt dokumentiert und begründet werden.</p>
Stangenlose Flugzeugschlepper (2012)	<p>Nachträgliche Bestelländerungen nicht dokumentiert</p> <p>Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Feststellung des RH unzutreffend. Die Flughafen Wien AG wies darauf hin, dass Bestellungen nicht als Teil des Vergabeaktes behandelt werden. Der Vergabeakt werde mit rechtskräftigem Zuschlag bzw. Abschluss einer Rahmenvereinbarung geschlossen. Bestellungen wurden über das ERP–System „SAP“ abgewickelt. Bestelländerungen seien grundsätzlich, wie im gegenständlichen Fall, über dieses System nachvollziehbar dokumentiert.</p>
Einsatzfahrzeuge für die Flugplatzbetriebsleitung (2011)	<p>Unzulässige Direktvergaben</p> <p>Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die vom RH vorgenommene Qualifizierung unrichtig und sachlich nicht nachvollziehbar.</p> <p>Nach einer Leitentscheidung des Bundesvergabebeamten (BVA 21. 63. 1996, F–14/15–14 = Wbl 1997, 84; unter Bezugnahme z.B. auch BVA 23. 10. 2001, N–104/01–15; BVA 28. 2. 2002, N104/01–46) im Zusammenhang mit einem Lieferauftrag seien „gleichartige Lieferungen dann gegeben [...], wenn von einem im wesentlichen einheitlichen Bieterkreis nach gleichen Fertigungsmethoden aus vergleichbaren Stoffen Erzeugnisse hergestellt werden, die einem im wesentlichen einheitlichen Verwendungszweck dienen.“</p> <p>Bei der gegenständlichen Beschaffung von Einsatzfahrzeugen für die Flugplatzbetriebsleitung seien neben den Fahrzeugen selbst zusätzlich untypische Spezialeinrichtungen, u.a. eine Sicherheitsfolierung, ein Blaulichtbalken bzw. ein Messkabel für ein Skiddometer beschafft worden.</p> <p>Aus der Judikatur des Bundesvergabebeamten sei zweifelsfrei ersichtlich, dass es sich hierbei nicht um sogenannte „gleichartige Lieferleistungen“ handelt, bei welchen eine Trennung der jeweiligen geschätzten Auftragswerte unzulässig wäre, da es sich eben nicht um Erzeugnisse handelt, welche nach gleichen Fertigungsmethoden aus vergleichbaren Stoffen von einem im wesentlichen einheitlichen Bieterkreis hergestellt werden. Für jede dieser „Teilbeschaffungen“ bestehe ein völlig anderer Bieterkreis. Auch die weiteren Merkmale von gleichartigen Lieferungen seien in keinster Weise erfüllt.</p>

Quelle: Flughafen Wien AG

Fahrzeugbeschaffungen

7.4 Die Tatsache, dass die vom RH kritisierten Vergabeentscheidungen der Flughafen Wien AG nicht von unterlegenen Anbietern beansprucht wurden und somit nicht einer Beurteilung durch das ehemalige Bundesvergabeamt bzw. das Bundesverwaltungsgericht unterworfen wurden, war nach Meinung des RH nicht als Begründung geeignet, Vergabeakte als rechtskonform zu bewerten. Der RH verblieb bei seiner Empfehlung.

Tabelle 4: Gegenäußerung des RH zu „Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen“	
Beschaffungsgegenstand und –zeitpunkt	Mängel
Flugzeug-Enteisungsfahrzeuge (2011)	Erkennbare Präferenz für ein Produkt Der RH kritisierte die erkennbare Präferenz des Bedarfsträger bereits im Zuge der Budgetgenehmigung vor Durchführung des Vergabeverfahrens und vor Einlangen der Angebote. Der RH verblieb bei seiner Kritik.
Kehrblassgeräte (2012)	Entscheidungsgrundlagen zur Gewichtung von Auswahlkriterien nicht nachvollziehbar Der RH entgegnete, dass Vergabekriterien derart zu dokumentieren sind, dass aufgrund der schriftlichen Dokumentation die Zuschlagsentscheidung nachvollzogen werden kann. Der RH verblieb bei seiner Kritik.
Stangenlose Flugzeug-schlepper (2012)	Nachträgliche Bestelländerungen nicht dokumentiert Der RH entgegnete, dass nachträgliche Bestelländerungen weder im Vergabeakt noch in eindeutig zuordenbaren Folgeakten dokumentiert waren. Die grundsätzlich vorgesehene Einbindung des Zentralen Einkaufs war bei Bestelländerungen nicht sichergestellt. Der RH verblieb bei seiner Kritik.
Einsatzfahrzeuge für die Flugplatzbetriebsleitung (2011)	Unzulässige Direktvergaben Der RH entgegnete, dass Grundlage für die Berechnung des Auftragswerts — der seinerseits den Ausschlag für die zulässige Vergabeverfahrensart gibt — der zum Zeitpunkt der Einleitung des Vergabeverfahrens geschätzte Gesamtwert aller zu einem Vorhaben gehörigen Leistungen ist. Da im gegenständlichen Beschaffungsfall bereits bei Auftragsvergabe feststand, dass neben einem Fahrzeug Spezialzubehör benötigt werden würde, verblieb der RH bei seiner Kritik, dass zur Ermittlung des geschätzten Auftragswerts alle funktional zusammengehörenden Komponenten zu berücksichtigen gewesen wären.

Quelle: RH

Verbuchung der Abrufe aus Rahmenvereinbarungen

8.1 Die Flughafen Wien AG machte bei der Beschaffung von Fahrzeugen zunehmend von der Möglichkeit Gebrauch, Rahmenvereinbarungen ohne Abnahmeverpflichtung abzuschließen. Die eingesetzte Buchhaltungssoftware ermöglichte eine Zuordnung der Leistungsabrufe zu den jeweiligen Rahmenvereinbarungen. Die Flughafen Wien AG nutzte diese Funktion bei der Beschaffung von Fahrzeugen nur teilweise, so dass die Abrufe mitunter als Einzelbestellungen ausgewiesen waren. Eine Software-unterstützte, lückenlose Zuordnung von Leistungsabrufen zu den Rahmenvereinbarungen war daher nicht möglich. Der jeweils noch offene Bestellrahmen war damit aus dem Buchungssystem nicht unmittelbar ableitbar.

- 8.2 Der RH stellte kritisch fest, dass Abrufe aus Rahmenvereinbarungen in der eingesetzten Buchhaltungssoftware nicht immer als solche gekennzeichnet waren, sondern mitunter als Einzelbestellungen aufschienen. Damit war weder eine Software-unterstützte lückenlose Zuordnung der Leistungsabrufe zu den Rahmenvereinbarungen noch ein Überblick über den noch offenen Bestellrahmen von Rahmenvereinbarungen möglich.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, in ihrer Buchhaltungssoftware Rahmenvereinbarungen und die zuordenbaren Leistungsabrufe nachvollziehbar zu verbuchen, um einen stichtagsgenauen, lückenlosen Überblick über alle bestehenden Rahmenvereinbarungen, die daraus getätigten Leistungsabrufe sowie über den noch offenen Bestellrahmen zu ermöglichen.

- 8.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Empfehlung des RH umgesetzt worden. Die entsprechende SAP-Funktion werde – soweit sinnvoll – genutzt.*

Fahrzeugübernahmen

- 9.1 Die Flughafen Wien AG hatte für die Übernahme von Fahrzeugen keine einheitlichen Regelungen. Es existierte zwar eine Dienstanweisung aus dem Jahr 2003, diese sah jedoch keine eindeutigen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten vor. Ebenso gab es bezüglich des Übergaborts der Fahrzeuge und der erforderlichen Überprüfung und Dokumentation der Fahrzeugübernahmen keine Regelungen. Eine nachvollziehbare Überprüfung der gelieferten Fahrzeuge auf Übereinstimmung mit den Bestellungen anhand der Leistungsverzeichnisse war nicht gegeben.

Obwohl der Bereich Technische Dienstleistungen für wesentliche Prozessschritte für den Fahrzeugeinsatz am Flughafen Wien verantwortlich war⁹, wirkte er nicht obligatorisch bei der Übernahme der Fahrzeuge mit.

- 9.2 Der RH kritisierte, dass die Flughafen Wien AG die Fahrzeugübernahmen nicht nachvollziehbar protokollierte. Er kritisierte weiters, dass die Abnahmen nicht anhand der Leistungsverzeichnisse erfolgten und der Bereich Technische Dienstleistungen nicht obligatorisch in die Fahrzeugübernahmen eingebunden war.

⁹ – die Erstellung der Equipmentlisten
– die Erfassung der Fahrzeuglebensläufe,
– die Festlegung von Service- und Wartungszyklen,
– die vorschriftenkonforme und verwendungsspezifische Beklebung sowie für
– den Einbau von Zusatzausrüstungen

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, den Prozess der Fahrzeugübernahmen klar und verbindlich festzulegen. Er empfahl weiters, die Übereinstimmung der gelieferten Fahrzeuge mit den Bestellungen anhand der Leistungsverzeichnisse zu überprüfen und zu dokumentieren. Dabei wäre die obligatorische Einbindung des Zentralen Einkaufs, des jeweils bedarfsanfordernden Bereichs sowie des Bereichs Technische Dienstleistungen vorzusehen, um zugleich die Eignung und ordnungsgemäße Inbetriebnahme der Fahrzeuge für den Flughafenbetrieb sicherzustellen.

9.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Empfehlung teilweise umgesetzt worden. Bei Spezialfahrzeugen würde auf Basis des Ausschreibungsergebnisses bzw. des Leistungsverzeichnisses ein Konfigurationsblatt erstellt, welches Basis für die Abnahme sei und im Bestellakt archiviert werde. Die Abnahme werde unter Einbindung erforderlicher Fachleute der Bereiche vom Zentralen Einkauf durchgeführt.*

9.4 Der RH anerkannte die bereits gesetzten Maßnahmen, verblieb jedoch bei seiner Empfehlung, den Übernahmeprozess für alle Fahrzeuge klar und verbindlich festzulegen.

Internes Kontrollsystem für Beschaffungen

10.1 (1) Die Flughafen Wien AG erweiterte im Oktober 2012, nach Einführung des Zentralen Einkaufs, ihr IKS auf das Aufgabenfeld Beschaffungen. Als Risiko identifizierte die Flughafen Wien AG die „Nichteinhaltung des Vergabegesetzes und der internen Vergabevorschriften“.

(2) Der Leiter des Zentralen Einkaufs war ad personam – neben seiner Bereichsverantwortlichkeit für die operative Durchführung der Beschaffungen (Prozessdurchführender) – zugleich für die Risikobewertung und für die Ausgestaltung und Durchführung der Kontrollmaßnahmen im Rahmen des IKS zuständig (Kontrollausübender).

(3) Die durch die Überprüfung des RH aufgezeigten Mängel¹⁰ in Beschaffungsvorgängen (siehe TZ 7) waren durch die bislang angewendeten IKS-Kontrollmaßnahmen nicht vollständig abgedeckt. Die Interne Revision hatte in einem Prüfbericht aus dem Jahr 2013 bereits

¹⁰ z.B.:

- fehlende Dokumentation der technischen Notwendigkeit für ein Musskriterium, das den Wettbewerb einschränkte
- fehlende Dokumentation der Entscheidungsgrundlagen für die Verteilung von Bewertungspunkten zur Ermittlung des Bestbieters
- Missachtung der internen Vergaberegeln bei der Öffnung der Angebote

auf Mängel im Beschaffungsprozess hingewiesen, ohne dass dies zu einer Verbesserung der IKS-Kontrollmaßnahmen führte.

- 10.2** Der RH kritisierte, dass aufgrund der mangelnden Funktionstrennung zwischen Prozessdurchführendem und Kontrollausübendem ein Kontrolldefizit innerhalb des IKS für Beschaffungen der Flughafen Wien AG bestand.

In Anbetracht der vom RH aufgezeigten Mängel (vgl. TZ 7) empfahl der RH der Flughafen Wien AG, die im Rahmen des IKS für Beschaffungen vorgesehenen Kontrollmaßnahmen zu verbessern und für eine klare Funktionstrennung zwischen Prozessdurchführendem und Kontrollausübendem zu sorgen.

- 10.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG könne diese die Feststellung, dass ... „aufgrund der mangelnden Funktionstrennung zwischen Prozessdurchführendem und Kontrollausübendem ein Kontrolldefizit innerhalb des IKS für Beschaffungen der Flughafen Wien AG bestand“ nicht teilen.*

Grundsätzlich bestehe das Interne Kontrollsystem (IKS) der Flughafen Wien AG aus drei verschiedenen Ebenen (Verteidigungslinien). In der 1. Verteidigungslinie würden vom operativen Management prozessbegleitende Kontrollen durchgeführt. Zusätzlich würden die operativen Abläufe in ein geeignetes Kontrollumfeld eingebettet (Dienstanweisungen) sowie durch organisatorische Maßnahmen (4-Augen-Prinzip) abgesichert.

Auf der 2. Verteidigungslinie sei das zentrale IKS in institutionalisierter Form u.a. mit Wirksamkeitskontrollen angesiedelt. Bei diesen Wirksamkeitskontrollen werde die Arbeit der Kontrolldurchführenden auf der ersten Linie überwacht.

Die 3. Verteidigungslinie würden die internen und externen Prüfer bilden, etwa die interne Revision, die als unabhängige Prüfungsinstanz die Angemessenheit und Wirksamkeit des Überwachungs-, Risikomanagement- und der Kontrollsysteme evaluiere.

Es existiere eine klare Funktionstrennung zwischen der Durchführung von operativen Arbeitsschritten inklusive integrierter Kontrollmaßnahmen auf der einen Seite (1. Verteidigungslinie) und der Überwachung sowie der Beurteilung der Wirksamkeit dieser Kontrollmaßnahmen auf der anderen Seite (2. Verteidigungslinie).

10.4 Der RH wies darauf hin, dass er nicht grundsätzlich den Aufbau und die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Flughafen Wien AG in Frage gestellt hatte. Seine Kritik hatte sich auf die mangelnde Funktionstrennung zwischen Prozessdurchführendem und Kontrollausübendem in Hinblick auf das Beschaffungswesen der Flughafen Wien AG bezogen. Der Leiter des Zentralen Einkaufs war ad personam – neben seiner Bereichsverantwortlichkeit für die operative Durchführung der Beschaffungen (Prozessdurchführender) – zugleich für die Risikobewertung und für die Ausgestaltung und Durchführung der Kontrollmaßnahmen im Rahmen des IKS zuständig (Kontrollausübender). Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung.

Exkurs: Rettungsfahrzeuge für den Bereich Donau/Donauauen

11.1 (1) Die Flughafen Wien AG hatte die Verpflichtung, für Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereichs eine geeignete Anzahl von Rettungsfahrzeugen bereitzuhalten. Das BMVIT legte als Aufsichtsbehörde den Flugplatzrettungsbereich sowie Vorschriften über den Rettungsdienst und die geeigneten Rettungsmaßnahmen fest. Der Flugplatzrettungsbereich schloss jene Teile des Donau-Augebiets und der Donau mit ein, die sich in der direkten Verlängerung des Sicherheitsstreifens der Start- und Landepiste 16/34 befanden.

In einer Richtlinie betreffend Anforderungen an die Flughafenfeuerwehren aus dem Jahr 2008 hielt das BMVIT fest, dass Zivilflugplatzhalter nicht notwendigerweise selbst über Rettungsboote verfügen müssen, wenn sichergestellt ist, dass andere Organisationen, welche im Rahmen des jeweiligen Einsatzplanes bei Flugnotfällen eingebunden sind, über solches Gerät verfügen und dieses gegebenenfalls unverzüglich eingesetzt werden kann. Die Flughafen Wien AG verfügte über ein Rüstboot mit Bootsanhänger (Motorzille, Baujahr 1960).

(2) Das BMVIT beauftragte im Jahr 2010 eine Sicherheitsstudie zur erforderlichen Sonderausrüstung für die Flugplatzrettungsbereiche der österreichischen Verkehrsflughäfen¹¹ und setzte die Flughafen Wien AG über die Ergebnisse der Studie in Kenntnis. Die Sicherheitsstudie kam zum Schluss, dass am Flughafen Wien ganzjährig, unbedingt jedoch in den Monaten Dezember und Jänner, ein auf Menschenrettung/-berging ausgelegtes, motorisiertes Rettungsboot vorzuhalten war.

¹¹ Untersuchung der österreichischen Verkehrsflughäfen hinsichtlich schwieriger Geländeformen in deren Nahbereich und einer damit verbundenen Vorhaltung von Sonderausrüstungen vom 7. Juni 2010.



Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Das Landesfeuerwehrkommando des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes nahm im Juli 2012 zu dieser Studie Stellung und empfahl, die am Flughafen Wien vorhandene Motorzille durch zwei motorisierte Wasser-Rettungsboote zu ersetzen, ein Bootshaus, einen Bootssteg und eine Slipstelle im Flugplatzrettungsbereich zu errichten sowie Rettungsinseln anzukaufen. Die Stellungnahme verwies auf erweiterte Einsatzmöglichkeiten, etwa bei Schiffsunglücken, und auf die Möglichkeit der Mitverwendung von Ausrüstungsteilen durch die Freiwillige Feuerwehr Fischamend.

(3) Im August 2012 erstellte der Bereich Operations der Flughafen Wien AG einen Budgetantrag für die vom Landesfeuerwehrkommando des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes empfohlenen Investitionen in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR.

Tabelle 5: Geplante Investitionen für Ausrüstung zur Wasserrettung

Anzahl	Ausstattung	Einzelpreise	geplante Investitionssumme gesamt
		in EUR	
1	Rüstfahrzeug geländegängig, als Zugfahrzeug für Bootstrailer und Boote	370.000	370.000
2	motorisierte Rettungsboote	150.000	300.000
1	Bootstrailer	30.000	30.000
1	Rampe zum Slippen der Boote	150.000	150.000
1	Schwimmsteg-Anlage	550.000	550.000
5	Rettungsinseln	2.000	10.000
Summe			1.410.000

Quelle: Flughafen Wien AG

Interne Analysen der Flughafen Wien AG zeigten, dass neben den Investitionskosten zur Sicherstellung der in der Sicherheitsstudie geforderten Eingreifzeiten sechs Personen im Schichtdienst vor Ort zu stationieren wären. Ebenso sei mit nicht näher bezifferten Folgekosten für die laufende Wartung/Instandhaltung und für Schulungen der Einsatzkräfte zu rechnen. Der Budgetantrag wurde – ob der hohen Kosten und der erwarteten Folgekosten – vom Vorstand der Flughafen Wien AG vorläufig zurückgestellt.

(4) Das BMVIT führte als Aufsichtsbehörde im November 2013 eine unangekündigte Kontrolle beim Flughafen Wien durch. Es stellte dabei fest, dass die in der Sicherheitsstudie aus dem Jahr 2010 geforderte Son-

der Ausrüstung nicht vorhanden war. Das BMVIT beauftragte die Flughafen Wien AG, bis Ende März 2014 ein Rettungskonzept vorzulegen, das nach Genehmigung bis Ende Dezember 2014 umzusetzen wäre.

- 11.2** Der RH erachtete es als nicht zweckmäßig und wirtschaftlich, dass die Flughafen Wien AG alleine die Kosten für den Ankauf der rd. 1,4 Mio. EUR teuren Ausrüstung für einen zeitlich und örtlich eng eingeschränkten Rettungsbereich auf der Donau und dem Donau-Augebiet tragen sollte. Wie der Empfehlung des Landesfeuerwehrkommandos des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes zu entnehmen war, ergaben sich mit dem Ankauf des Wasser-Rettungs-Equipments auch erweiterte Einsatzmöglichkeiten (Eingriffe bei Schiffsunglücken, Mitnutzung von Ausrüstungsteilen durch die Feuerwehr Fischamend etc.), die aus Sicht des RH auch angemessene Kooperationen (z.B. geteilte Kostentragung bei der Finanzierung, Instandhaltung und Schulung der Einsatzkräfte) rechtfertigen würden.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Verhandlungen mit möglichen Kooperationspartnern zur Finanzierung und Umsetzung adäquater Maßnahmen zur Wasserrettung aufzunehmen und mit diesen gemeinsam die Empfehlungen des Landesfeuerwehrkommandos des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes angemessen umzusetzen. Andernfalls sollte die Flughafen Wien AG die in der Sicherheitsstudie des BMVIT genannten Mindestanforderungen (Vorhaltung eines geeigneten motorisierten Rettungsbootes) realisieren.

- 11.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien Gespräche mit möglichen Partnern (Gemeinden, Via Donau, Landesfeuerwehrverband) geführt worden und es sei eine wirtschaftlich und betrieblich sinnvollere Lösung, nämlich eine Kooperation mit dem NÖ Landesfeuerwehrverband, gefunden worden. Die Flughafen Wien AG übernehme ein gebrauchtes Amphibienfahrzeug des NÖ Landesfeuerwehrverbandes, das vom Verband für Einsätze in NÖ auch weiterhin angefordert werden könne. Im Gegenzug stelle der NÖ Landesfeuerwehrverband seine Boote und Einrichtungen entlang der Donau im Flugnotfall in einer vom BMVIT akzeptierten Form zur Verfügung. Durch diese Kooperation könne die geplante Gesamtinvestitionssumme auf einen Bruchteil reduziert werden.*

Zusätzlich könne das Amphibienfahrzeug im gesamten Rettungsbereich des Flughafens Wien zum Einsatz kommen (im Gegensatz zu Booten), wodurch die Investition in ein hochgeländegängiges Fahrzeug seitens der Flughafen Wien Feuerwehr unterbleiben könne.

Fuhrparkmanagement

Organisation des Fuhrparkmanagements

12.1 Bis 2011 waren keine Maßnahmen der Flughafen Wien AG betreffend eine Optimierung des Fuhrparkmanagements dokumentiert. Die Agenden des Fuhrparkmanagements nahmen die einzelnen Bereiche der Flughafen Wien AG selbstständig und damit dezentral wahr. Im Herbst 2011 waren anlässlich einer Managementklausur erstmals Maßnahmen zur Optimierung des Fuhrparkmanagements überlegt worden.

Einem im September 2013 an den RH übergebenen Strategiepapier „Beschaffungsgruppe Fahrzeuge“¹² war zu entnehmen, dass der Zentrale Einkauf mit dem Aufbau eines zentralen Fuhrparkmanagements betraut worden war. In ihrem Strategiepapier strebte die Flughafen Wien AG – nicht näher bezifferte – Kostenreduktionen in der Verwaltung durch die Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements an. Aufgrund der heterogenen Struktur der Fahrzeugflotte der Flughafen Wien AG sah das Strategiepapier eine Unterscheidung der Kernaufgaben eines zentralen Fuhrparkmanagements und jener Aufgaben vor, die auch künftig die jeweiligen Bereiche selbstständig wahrnehmen sollten.

Tabelle 6: Geplante Aufgabenteilung Fuhrparkmanagement neu

Zentrales Fuhrparkmanagement	Dezentrales Fuhrparkmanagement in den Bereichen
Richtlinienkompetenz (Car-Policy etc.)	–
Bedarfsprüfung	Bedarfsermittlung, Bedarfsplanung
Erstellung von Leistungsverzeichnissen	Unterstützung bei der Erstellung von Leistungsverzeichnissen
Beschaffung/Vergabeverfahren	Disposition und Einsatzsteuerung
Festlegung der Finanzierungsart (Kauf, Leasing)	–
Vertragsverwaltung	–
Fahrzeugübernahme, Zulassungsmanagement	Inventarisierung von Zu- und Abgängen
Festlegung des Ersatz/Austauschzeitpunktes ¹	Disposition von Service und Wartung
Controlling, Kontrollsysteme, Wirtschaftlichkeitsanalysen	Datenerfassung für Controllingzwecke

¹ Kooperation mit dem Bereich Technische Dienstleistungen
Quellen: Flughafen Wien AG; RH

¹² Die Freigabe durch den Vorstand erfolgte am 17. September 2013.

Das Strategiepapier sah eine Optimierung der Beschaffung, Verwertung, Verwaltung, Planung, Steuerung und Kontrolle der Fahrzeugflotte vor. Konkrete, mit messbaren Indikatoren hinterlegte Einsparungs- bzw. Optimierungsziele lagen bis zum Ende der Gebarungsprüfung ebenso wenig vor wie ein Zeitplan zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Die Erhebungen des RH ergaben, dass die geplante Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements bis Ende 2013 nicht umgesetzt war. Stattdessen nahmen die Bereiche und die verbundenen Unternehmen der Flughafen Wien AG die Agenden des Fuhrparkmanagements weiterhin selbstständig wahr.

- 12.2** Der RH bemängelte, dass bis zum Herbst 2011 keine Aktivitäten zur Optimierung des Fuhrparkmanagements dokumentiert waren. Der RH kritisierte weiters, dass bis Ende 2013 entgegen der strategischen Vorgaben kein zentrales Fuhrparkmanagement bei der Flughafen Wien AG realisiert war. Der RH anerkannte, dass der Vorstand der Flughafen Wien AG im Herbst 2013 den Auftrag zur Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements erteilte; konkrete, mit messbaren Indikatoren hinterlegte Optimierungs- bzw. Einsparungsziele sowie Umsetzungsschritte fehlten jedoch.

Die beabsichtigte Teilung der Prozessverantwortung von Aufgaben eines zentralen Fuhrparkmanagements und jenen Aufgaben, die auch künftig von den Bereichen selbstständig wahrzunehmen wären, erachtete der RH nur für jene Bereiche als zweckmäßig, die über größere Fahrzeugflotten mit besonderer Funktion für den Flughafenbetrieb verfügten (z.B. Bereiche Abfertigungsdienste, Operations und Technische Dienstleistungen).

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, umgehend ein zentrales Fuhrparkmanagement einzurichten. Dabei wären die geplanten Zielsetzungen mit messbaren Indikatoren zu hinterlegen und ein Zeitplan zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen festzulegen. Er empfahl weiters, dezentrale Aktivitäten des Fuhrparkmanagements auf jene Bereiche zu beschränken, die über größere Fahrzeugflotten mit besonderer Funktionsbedeutung (z.B. Bereiche Abfertigungsdienste, Operations und Technische Dienstleistungen) verfügen.

- 12.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde die Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements derzeit bereits schrittweise umgesetzt. Auch in Zukunft würden im Rahmen des Fuhrparkmanagements Aufgaben dezentral wahrgenommen werden müssen.*

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement**

Bei Fahrzeugbeschaffungen bzw. der Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements stünden qualitative Ziele im Vordergrund. Die Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements sowie die permanent steigenden gesetzlichen Anforderungen bezüglich Luftreinhaltung würden zu administrativen Mehraufwänden und höheren Investitionen führen. Die Flughafen Wien AG müsse daher auf die Minderung dieser Kostenauswirkungen besonderes Augenmerk legen. Bei Investitionen würde daher bewusst das sogenannte Target-Costing-Modell angewendet; nur so könne der Komplexität des sehr eingeschränkten Beschaffungsmarktes für die von der Flughafen Wien AG benötigten Spezialfahrzeuge am besten entsprochen werden.

12.4 Der RH entgegnete der Flughafen Wien AG, dass gerade das Lukrieren von Einsparungen vorrangige Zielsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements wäre. Mehraufwendungen sollten jedenfalls vermieden werden.

Einsatzplanung

13.1 Der Vorstand der Flughafen Wien AG gab zur strategischen Einsatzplanung der am Flughafen Wien eingesetzten Fahrzeuge etwa die Betriebssicherheit sowie die Erfüllung der mit den Fluglinien vertraglich vereinbarten Service-Level-Agreements vor. Die operative Einsatzplanung der eingesetzten Fahrzeuge oblag den einzelnen Bereichen der Flughafen Wien AG. Für einige Fuhrparkkomponenten waren die Vorgaben für die Einsatzplanung in bereichsspezifischen Handbüchern und Verfahrensanweisungen festgehalten.¹³

Eine konzernweite Koordination der einzelnen Handbücher und Verfahrensanweisungen zur strategischen und operativen Steuerung des Fahrzeugeinsatzes war zur Zeit der Gebarungsprüfung nicht vorgesehen. Ein zentraler Überblick über die einzelnen Maßnahmen und Vorgaben der bereichsspezifischen Einsatzplanungen war nicht gegeben.

13.2 Der RH kritisierte die unzureichende Koordination der bereichsspezifischen Einzelmaßnahmen und Vorgaben zur Steuerung des Fahrzeugeinsatzes, weil damit die Übersicht fehlte und Möglichkeiten zur bereichsübergreifenden Straffung und Optimierung des Fuhrparks ungenutzt blieben.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die in den einzelnen Bereichen den Einsatzplanungen zugrunde gelegten Annahmen schriftlich zu erfassen und abzustimmen, um eine strategische Gesamtsteuerung

¹³ z.B. User Manual Vorfeld, Handbuch Organisation Winterdienst, Kehrpläne, Weisungen der Flugplatzbetriebsleitung etc.

Fuhrparkmanagement

sowie eine Straffung und Optimierung des Fuhrparks im Rahmen des zentralen Fuhrparkmanagements zu ermöglichen.

13.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würden die Empfehlungen im Rahmen eines zentralen Fuhrparkmanagements umgesetzt. Jedoch müssten auch mit der Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements zukünftig einzelne Aufgaben dezentral wahrgenommen werden. Dazu gehörten u.a. die Steuerung von Abfertigungsgeräten und eines Teils der Spezialfahrzeuge, die keinen Beitrag zur bereichsübergreifenden Straffung und Optimierung des Fuhrparks leisten können.*

Qualifikation von Fuhrparkmanagern

14.1 Die Fort- und Weiterbildung der im Fuhrparkmanagement eingesetzten Mitarbeiter war nicht Gegenstand der Personalentwicklungsmaßnahmen der Flughafen Wien AG. Für den überprüften Zeitraum (2009 bis 2013) waren konzernweit keine spezifischen Mitarbeiterkurse und/oder -ausbildungen zum Thema Fuhrparkmanagement dokumentiert.

14.2 Der RH kritisierte, dass die Flughafen Wien AG in Anbetracht eines Fuhrparks von rd. 1.300 Fahrzeugen im Bereich des Aufgabenfeldes Fuhrparkmanagement bislang auf fachspezifische Schulungen und Ausbildungen verzichtete.

Er empfahl der Flughafen Wien AG, – insbesondere im Hinblick auf die Etablierung eines zentralen Fuhrparkmanagements – rechtzeitig das erforderliche Know-how aufzubauen. Dazu wäre etwa eine dem konzernweiten Bedarf entsprechende Anzahl von Mitarbeitern für den Aufgabenbereich des Fuhrparkmanagements adäquat zu schulen.

14.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würde im Rahmen der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements ein allfälliger Schulungsbedarf erhoben.*

Car-Policy zur Nutzung von Dienst- und Poolfahrzeugen

15.1 Bis Mitte 2012 existierten keine konzernweiten Regelungen, die explizit die Nutzung von Dienst- und Poolfahrzeugen regelten. Im November 2011 ergaben Erhebungen der Internen Revision, dass die private Nutzung von Poolfahrzeugen mitunter mündlich zwischen Mitarbeitern und den jeweils zuständigen Bereichsleitern vereinbart worden war.¹⁴ Darüber hinaus hatten der bis September 2011 verantwortliche Vorstand der Flughafen Wien AG und die damals zuständigen Bereichsleiter in vier Fällen einzelnen Mitarbeitern aufgrund ihrer Funktion

¹⁴ Ebenso bestand die Möglichkeit, Liefer- oder Pritschenwagen für private Transporte auszuliehen.

eine mündliche Zusage zur Nutzung von Fahrzeugen für den Weg von und zur Arbeit erteilt.

Mitte 2012 erließ der Vorstand der Flughafen Wien AG eine Dienstwagenordnung¹⁵, die erstmals die Zuteilung von Dienst- und Poolfahrzeugen und deren Nutzung schriftlich und konzernweit regelte. Mitte März 2013 trat mit der Car-Policy (Konzernanweisung Nr. 18) eine Neuregelung zur „Nutzung von Fahrzeugen der Flughafen Wien AG und ihrer verbundenen Unternehmen“ in Kraft. Diese unterschied – ähnlich wie die Dienstwagenordnung vom Juni 2012 – drei Arten von Dienstfahrzeugen:

- personenbezogene Dienstfahrzeuge für Führungskräfte der Flughafen Wien AG,
- funktionsbezogene Dienstfahrzeuge für ausgewählte Funktionsträger (z.B. Einsatzleiter, Sicherheitsverantwortliche) und
- Poolfahrzeuge, die Personengruppen definierter Bereiche und Abteilungen zugeordnet waren.

Im Unterschied zur Dienstwagenordnung beinhaltete die Car-Policy auch Regelungen zur Führung von Fahrtenbüchern.

Tabelle 7: Übersicht Dienst- und Poolfahrzeuge Flughafen Wien AG

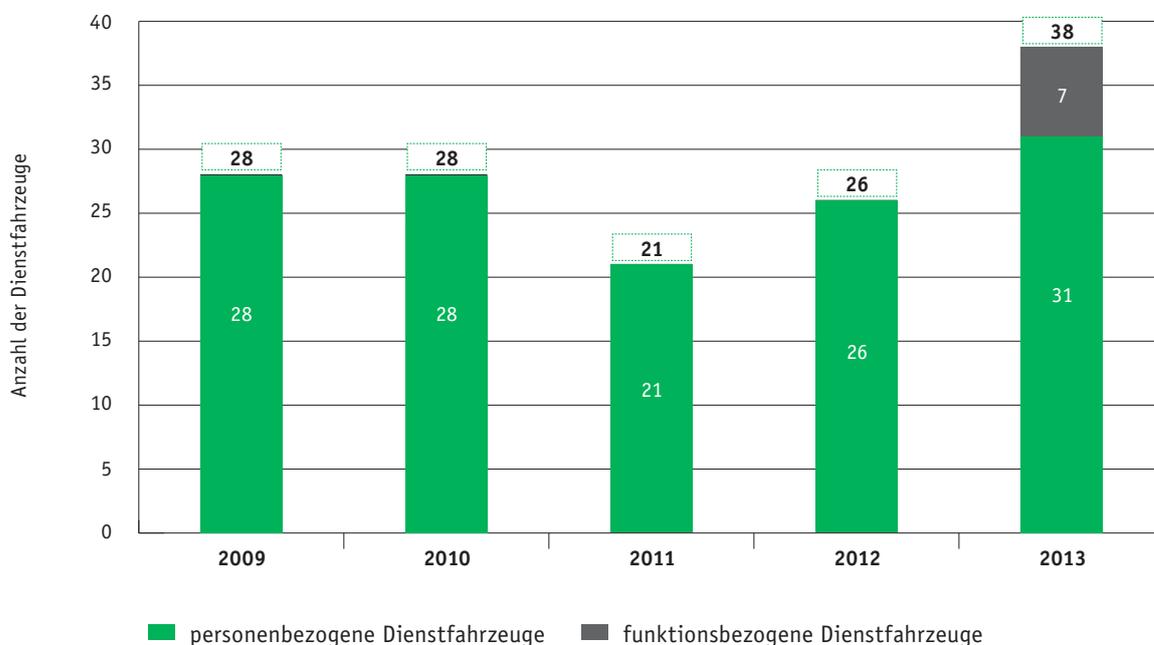
	personenbezogene Dienstfahrzeuge	funktionsbezogene Dienstfahrzeuge	Poolfahrzeuge
Anspruchsberechtigte	Führungskräfte und deren Angehörige	Funktionsträger ¹ und deren Angehörige	Mitarbeitergruppen definierter Bereiche und Abteilungen
Fahrtzweck	dienstlich und privat im In- und Ausland	dienstlich und privat im In- und Ausland	dienstliche Nutzung nach Verfügbarkeit
Sachbezug gelangt zur Anwendung	ja	ja	nein
Verpflichtung zur Führung eines Fahrtenbuches	nein	nein	ja (ausnahmslos)
Versicherung	Vollkasko mit Selbstbeteiligung	Vollkasko mit Selbstbeteiligung	Haftpflicht
Anschaffung	grundsätzlich Leasingfahrzeuge oder Fahrzeuge aus dem Anlagenbestand der Flughafen Wien AG	grundsätzlich Leasingfahrzeuge oder Fahrzeuge aus dem Anlagenbestand der Flughafen Wien AG	Fahrzeuge aus dem Anlagenbestand der Flughafen Wien AG

¹ z.B. Einsatzleiter, Sicherheitsverantwortliche

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

¹⁵ Richtlinie für die Nutzung von Fahrzeugen der Flughafen Wien AG und ihrer verbundenen Unternehmen (Stand 06/2012); in Kraft gesetzt mit Vorstandsbeschluss vom Juni 2012.

Abbildung 2: Entwicklung einzelnen Personen zugeordneter Dienstfahrzeuge



Quelle: Flughafen Wien AG

Nach einem zwischenzeitigen Rückgang von 28 Dienstfahrzeugen im Jahr 2008 auf 21 Dienstfahrzeuge im Jahr 2011, wuchs die Anzahl der in der Flughafen Wien AG einzelnen Personen zugeordneten Dienstfahrzeuge auf 38 Fahrzeuge im Jahr 2013 an, weil

- mit der Einführung einer Dienstwagenordnung (Mitte 2012) nahezu allen Bereichsleitern ein Dienstwagen zugewilligt wurde, und
- die – auf Basis einer mündlichen Zusage des Vorstandes – „erlaubte“ private Nutzung von Fahrzeugen für den Weg von und zur Arbeit durch einzelne Mitarbeiter mit sicherheitsrelevanter Funktion durch Schaffung einer neuen Fahrzeugkategorie „funktionsbezogene Dienstfahrzeuge“ ersetzt wurde.

15.2 Der RH kritisierte, dass bis Juni 2012 keine Richtlinien oder Dienstabweisungen existierten, die die Nutzung von Dienst- und Poolfahrzeugen der Flughafen Wien AG konzernweit regelten. Er kritisierte weiter, dass sich die in einzelnen Bereichen etablierten Vorgehensweisen und die mündliche Erlaubnis von Privatfahrten mit Poolfahrzeugen einer systematischen Kontrolle entzogen und damit den Mindestanforderungen eines geordneten Fuhrparkmanagements nicht gerecht wurden.

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Der RH erachtete daher die Einführung einer Car-Policy in Form einer konzernweit gültigen Konzernanweisung als zweckmäßig. Zugleich stellte er kritisch fest, dass die Anzahl von Dienstfahrzeugen im Zeitraum 2009 bis 2013 von 28 auf 38 (+ 36 %) angestiegen war. Gegenüber dem Minimalstand von 21 Dienstfahrzeugen im Jahr 2011 war ein markanter Anstieg um 17 Dienstfahrzeuge auf 38 Dienstfahrzeuge (+ 81 %) im Jahre 2013 zu verzeichnen.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Zuteilung von Dienstfahrzeugen mit der Möglichkeit zur privaten Nutzung zu evaluieren und auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Er empfahl weiters zu überprüfen, ob durch die vorrangige Schaffung von Fahrzeugpools die im dienstlichen Interesse gelegenen Mobilitätsbedürfnisse besser erreicht werden könnten, als durch eine großzügige Zuteilung von Dienstfahrzeugen.

15.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei sie bei der Zuteilung von Dienstfahrzeugen mit privater Nutzung restriktiv. Solche Dienstfahrzeuge würden nur an Mitglieder des Vorstands, Geschäftsführer von verbundenen Unternehmen und Bereichsleiter der Flughafen Wien AG vergeben. Darüber hinaus erachte es die Flughafen Wien AG als zweckmäßig, bestimmten Funktionsträgern, deren Anwesenheit in Notfällen von Vorteil sei, Dienstfahrzeuge zur Verfügung zu stellen, um ihnen eine rasche Erreichbarkeit des Flughafens zu ermöglichen.*

15.4 Auch wenn die Flughafen Wien AG der Meinung war, dass sie bei der Zuteilung von Dienstfahrzeugen restriktiv vorgehe, bekräftigte der RH seine Empfehlung, die Zuteilung von Dienstfahrzeugen mit der Möglichkeit zur privaten Nutzung zu evaluieren und auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Weiters wäre zu überprüfen, ob durch die vorrangige Schaffung von Fahrzeugpools die im dienstlichen Interesse gelegenen Mobilitätsbedürfnisse besser erreicht werden könnten, als durch die Zuteilung von Dienstfahrzeugen. Der RH verblieb bei seiner Empfehlung.

Fahrtenbücher

16.1 Bis zum Inkrafttreten der Car-Policy im März 2013 war die Führung von Fahrtenbüchern konzernweit nicht einheitlich geregelt. Während manche Bereiche keine Fahrtenbücher führten, erfassten andere Bereiche nur Fahrten außerhalb des Flughafengeländes oder aber auch alle Fahrten.

Die Car-Policy vom März 2013 enthielt erstmals schriftliche und konzernweit einheitliche Vorschriften zur Führung von Fahrtenbüchern. Jedes Poolfahrzeug mit amtlichem Kennzeichen war mit einem Fahr-

tenbuch zu versehen, wobei auch die Erfassung in elektronischen Systemen¹⁶ zulässig war. Eine private Nutzung von Poolfahrzeugen war grundsätzlich untersagt, die Kontrolle oblag dem jeweils disziplinar Vorgesetzten. In den Fahrtenbüchern waren alle Fahrten außerhalb des Betriebsgeländes der Flughafen Wien AG einzeln und chronologisch zu erfassen. Für Fahrten innerhalb des Betriebsgeländes waren kumulierte periodische Einträge (täglich, wöchentlich) mit dem Fahrtzweck „Fahrten am Betriebsgelände“ zulässig.

Die Erhebungen des RH im Zusammenhang mit der physischen Fahrzeugkontrolle ergaben, dass auch nach der Einführung der Car-Policy im März 2013 einzelne Poolfahrzeuge entgegen den Vorschriften privat genutzt wurden und dass bei der Führung von Fahrtenbüchern mitunter grobe Mängel auftraten.

Tabelle 8: Festgestellte Mängel bei der Führung von Fahrtenbüchern
Aufgetretene Mängel
kein Fahrtenbuch vorhanden, trotz Pflicht zur Führung eines Fahrtenbuches
lückenhafte Aufzeichnungen (fehlende Kilometerstände, mehrwöchige Lücken in Zeitreihen etc.)
Fahrtziel/–zweck oder Fahrzeuglenker nicht angegeben oder unleserlich
Fahrtenbucheinträge „nachgeschrieben“
Fahrtenbuch erst wenige Tage vor oder am Tag der vom RH durchgeführten Stichprobe begonnen
Fahrtenbücher „nicht mehr auffindbar“ (Verletzung der siebenjährigen Aufbewahrungspflicht)

Quelle: RH

16.2 Der RH kritisierte, dass bis März 2013 keine konzernweit gültigen Regelungen zur Führung von Fahrtenbüchern bestanden. Der RH anerkannte, dass entsprechende Regelungen mit der Einführung der Car-Policy im März 2013 in Kraft traten. Zugleich bemängelte er, dass sich in der Vollzugspraxis mitunter grobe Mängel im Zusammenhang mit der Führung und Kontrolle von Fahrtenbüchern zeigten und die angewendeten Kontrollmechanismen nicht geeignet waren, unzulässige Privatfahrten auszuschließen.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, bei Fahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen in periodischen Abständen nachweislich Kontrollen durch den jeweiligen disziplinar Vorgesetzten vorzusehen. Die periodischen Kontrollen wären zusätzlich durch punktuelle Stichproben des zentralen Fuhrparkmanagements zu ergänzen. Der RH emp-

¹⁶ z.B. „Elektronisches Fahrtenbuch“ und „Einsatzreporting der Betriebsfeuerwehr“

fahl weiters, anstelle der manuellen Fahrtenbuchführung die Nutzung elektronischer Fahrtenbücher unter Berücksichtigung von Kosten–Nutzen–Gesichtspunkten zu evaluieren. Darüber hinaus wären geeignete Kontrollen einzurichten, um die private Nutzung von Poolfahrzeugen auszuschließen.

16.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde die Konzernanweisung zur Nutzung von Dienstfahrzeugen derzeit überarbeitet und die bestehenden Regelungen zur Führung von Fahrtenbüchern gemäß der Empfehlung des RH ergänzt.*

Funktionsbezogene
Dienstfahrzeuge

17.1 Die Zuteilung funktionsbezogener Dienstfahrzeuge sollte sicherstellen, dass die berechtigten Dienstnehmer im Not- bzw. Einsatzfall rasch den Flughafen erreichen können. Punkt 2.3 der zum Zeitpunkt der Gebarungsprüfung gültigen Car-Policy sah vor, dass Dienstfahrzeuge – auch ohne Beisein des Dienstnehmers – den im selben Haushalt lebenden Ehepartnern, Lebensgefährten oder Kindern für Privatfahrten im In- und Ausland zur Verfügung standen.

17.2 Der RH bemängelte, dass die Car-Policy bei funktionsbezogenen Dienstfahrzeugen eine Nutzung durch die im selben Haushalt lebenden Angehörigen für Privatfahrten im In- und Ausland erlaubte. Diese Regelung widersprach dem ursächlichen Zweck der Zuteilung eines funktionsbezogenen Dienstfahrzeuges, nämlich die raschestmögliche Erreichung des Flughafengeländes im Not- bzw. Einsatzfall.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, jedenfalls bei funktionsbezogenen Dienstfahrzeugen, die Mitnutzung durch die im selben Haushalt lebenden Angehörigen ohne Beisein des Dienstnehmers zu untersagen, um die raschestmögliche Erreichung des Flughafengeländes im Not- und Einsatzfall nicht zu gefährden.

17.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Empfehlung des RH nicht sachgerecht. Für die überwiegende Mehrheit der Nutzer von funktionsbezogenen Dienstfahrzeugen werde derzeit der volle steuerliche Hinzurechnungsbetrag angesetzt. Einschränkungen der Nutzung seien daher gegenüber den Mitarbeitern unbillig oder müssten durch eine Gehaltserhöhung ausgeglichen werden. Bei Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen werde die Flughafen Wien AG eine Anpassung vornehmen.*

17.4 Der RH verwies auf den Widerspruch zur Stellungnahme zu TZ 15, in der die Bedeutung der schnellen Erreichbarkeit des Flughafens im Einsatzfall betont und als Grund für die Gewährung eines Dienstfahrzeuges

genannt wurde. Da die schnelle Erreichbarkeit des Flughafengeländes bei privater Nutzung des Dienstfahrzeuges durch Familienangehörige nicht gewährleistet war, verblieb der RH bei seiner Empfehlung.

Konzernversicherungswesen – Fuhrpark

- 18.1** Die Versicherung von Fahrzeugen und fahrbaren Geräten der Flughafen Wien AG basierte auf Verträgen, die das Konzernversicherungswesen¹⁷ in Evidenz hielt. Obwohl die Anzahl von Kraftfahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen von 297 Fahrzeugen im Jahr 2009 auf 303 Fahrzeuge im Jahr 2013 um rd. 2,0 % anwuchs, konnte bei den Versicherungsprämien im gleichen Zeitraum ein Rückgang von rd. 1,5 % erreicht werden. Fahrzeuge und Geräte der Flughafen Wien AG ohne amtliche Kennzeichen waren im Rahmen der Aviation-Haftpflichtversicherung mitversichert.¹⁸

Das Konzernversicherungswesen verwaltete ausschließlich Polizzen und Typenscheine jener Fahrzeuge, die in Verwendung der Flughafen Wien AG selbst standen. Fahrzeuge, die in Verwendung der verbundenen Unternehmen standen, wurden auch von diesen selbstständig administriert und entzogen sich einer zentralen Übersicht des Konzernversicherungswesens.

- 18.2** Der RH bemängelte, dass das Konzernversicherungswesen nicht alle Polizzen von Fahrzeugen und fahrbaren Geräten der Flughafen Wien AG zentral verwaltete.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Administration und Evidenzhaltung der Polizzen aller Fahrzeuge und fahrbaren Gerätschaften dem Konzernversicherungswesen zu überantworten, um eine konzernweite Übersicht sicherzustellen und Synergien (wie z.B. Verwaltungsvereinfachung, Fehlervermeidung, rasche Datenaktualisierung) zu nutzen.

- 18.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien bereits seit 1. Jänner 2014 alle Fahrzeuge der Tochtergesellschaften in der Flottenpolizze der Flughafen Wien AG integriert.*

¹⁷ Das Konzernversicherungswesen war organisatorisch dem Generalsekretariat der Flughafen Wien AG zugeordnet.

¹⁸ Den fiktiven Anteil der Aviation-Haftpflichtversicherung, der auf die Versicherung Fahrzeuge und Gerätschaften ohne amtliche Kennzeichen entfiel, konnte die Flughafen Wien AG nicht näher beziffern.

Fuhrparkbestand

Flottenstruktur nach Anlage- und Fahrzeugklassen

19.1 (1) Die Bodenfahrzeuge mit eigenem Antrieb auf dem Betriebsgelände der Flughafen Wien AG unterlagen besonderen Einsatzbedingungen. Diese waren einerseits einsatzbedingte Merkmale wie

- ganzjähriger 24-Stunden Betrieb,
- überwiegender Kurzstreckenbetrieb,
- häufiger Fahrerwechsel,
- hoher Anteil von Standläufen¹⁹,
- hoher Anteil von flughafenspezifischen Spezialfahrzeugen²⁰

und andererseits örtliche Gegebenheiten wie

- extreme Windverhältnisse am Vorfeld,
- extreme Temperaturunterschiede,
- eingeschränkte Platzverhältnisse und dadurch erhöhte Unfallgefahr.

Diese besonderen Einsatzbedingungen wirkten zum Teil überdurchschnittlich substanzerfüdend auf die Fahrzeugflotte ein.

(2) Der RH wertete die im Anlagenverzeichnis der Flughafen Wien AG erfasste Fahrzeugflotte nach Art, Anschaffungskosten, Abschreibungsgrad und Alter wie folgt aus:

Tabelle 9: Fahrzeugbestand der Flughafen Wien AG							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2008 bis 2013
Motorisierte Fahrzeuge	Stichtag jeweils Jahresende						in %
Gesamt							
Anzahl	1.205	1.207	1.220	1.233	1.270	1.302	8,0
Anschaffungswert (in Mio. EUR)	90,7	93,1	96,0	98,8	101,0	108,3	19,4
durchschnittlicher Anschaffungswert (in EUR)	75.000	77.000	79.000	80.000	80.000	83.000	10,7
abgeschrieben zu (in %)	68	71	75	77	75	72	–
durchschn. Alter (in Jahren)	6,7	7,2	7,5	8,0	8,2	8,8	31,3

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

¹⁹ für Spannungsversorgung und Klimatisierung

²⁰ z.B. Enteisungsfahrzeuge, Kehrblasgeräte, Fahrgasttreppen, Catering-Hubfahrzeuge etc.

Weitere Details zur Flottenstruktur nach Anlage- und Fahrzeugklassen sind dem Anhang 1 bis 4 zu entnehmen. Mit Einführung der Car-Policy (März 2013) erfolgte eine schrittweise Umstellung der Dienstfahrzeuge auf Leasingfahrzeuge. Ab dem Jahr 2013 kamen daher zu der im Anlagenverzeichnis erfassten Anzahl an Fahrzeugen 21 Leasingfahrzeuge (PKW) hinzu.

(3) Die Gesamtzahl der Fahrzeuge im Eigentum der Flughafen Wien AG stieg von Anfang 2009 bis Ende 2013 um 8 % an, während sich der Anschaffungswert aller Fahrzeuge um 19,4 % erhöhte. Der starke Anstieg der Anschaffungswerte war überwiegend auf die Beschaffung teurer Spezialfahrzeuge zurückzuführen.

Die größten Einzelbeschaffungen im überprüften Zeitraum waren zehn Flugzeug-Enteisungsfahrzeuge für den Bereich Abfertigungsdienste im Jahr 2011 (rd. 6,9 Mio. EUR bzw. rd. 20 % des Investitionsvolumens) und acht Kehrblasgeräte für den Bereich Operations im Jahr 2012 (rd. 3,8 Mio. EUR bzw. rd. 11 % des Investitionsvolumens).

Die Flughafen Wien AG beschaffte im Prüfungszeitraum PKW, Klein-LKW und Lieferwagen für rd. 4,3 Mio. EUR bzw. rd. 12 % des Investitionsvolumens. Sie investierte auch regelmäßig in Hebe- und Ladefahrzeuge für den Bereich Abfertigungsdienste. Der Gesamtaufwand für diese Beschaffungen betrug rd. 2,8 Mio. EUR bzw. rd. 8 % des Investitionsvolumens. Das Investitionsvolumen für Feuerwehrfahrzeuge betrug rd. 2,2 Mio. EUR bzw. rd. 6 %.

(4) Sowohl die Summe der Anschaffungswerte aller Fahrzeuge als auch die durchschnittlichen Anschaffungswerte der einzelnen Fahrzeuge erhöhten sich von Anfang 2009 auf Ende 2013 (um 8 % bzw. 19 %). Das durchschnittliche Alter des Fuhrparks erhöhte sich von 6,7 auf 8,8 Jahre. Der Fuhrpark war Ende 2013 insgesamt zu 72 % abgeschrieben (Ende 2008: 68 %), hatte also – im Durchschnitt – nahezu drei Viertel der in der Buchhaltung angesetzten wirtschaftlichen Nutzungsdauer erreicht. Folgende Fahrzeuggruppen wiesen ein durchschnittliches Alter von über zehn Jahren auf:

- Schlepper (die zahlenmäßig größte Fahrzeugklasse; insbesondere die Elektroschlepper waren teilweise seit Jahrzehnten²¹ im Einsatz);
- Feuerwehrfahrzeuge (hohe Einzelinvestitionen mit langer Nutzungsdauer und geringen Einsatzzeiten);

²¹ Ende 2013 waren 23 Schlepper 40 Jahre und älter.

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

- Cateringhubfahrzeuge (gemäß einem Investitionsprogramm generalüberholt; damit nahm zwar das durchschnittliche Alter dieser Fahrzeugklasse weiter zu, die Fahrzeuge waren aber technisch erneuert);
- Busse und LKW (lange Nutzungsdauer);
- Fahrgasttreppen (teilweises Auslaufen mit Errichtung der zusätzlichen Pierpositionen am neuen Abfertigungsstrakt);
- sonstige Spezialfahrzeuge (Geräteträger für die Schneeräumung wie Unimogs und Traktoren sowie Kommunalfahrzeuge (Müll-, Wasser-, Fäkalienwagen), die eine lange Nutzungsdauer aufwiesen).

19.2 Der RH hielt fest, dass im überprüften Zeitraum Investitionen in hochpreisige Spezialfahrzeuge überwiegend zum Anstieg der Anschaffungswerte des gesamten Fuhrparks beitrugen. Er verwies weiters auf die in vielen Bereichen lange Nutzungsdauer der Fahrzeuge.

Flottenstruktur nach
Bereichen

20.1 Der RH stellte die den einzelnen Bereichen bzw. den verbundenen Unternehmen der Flughafen Wien AG zugeordnete Anzahl von Fahrzeugen zum 30. Juni 2013 in der folgenden Tabelle dar:

Fuhrparkbestand

Tabelle 10: Verteilung der Fahrzeuge auf die Bereiche

Organisationseinheit (Bereiche, Tochterunternehmen)	personenbezogene Dienstfahrzeuge	sonstige Kfz	Gesamt ¹	Anteil
				in %
B Planung, Bau, Bestandsmanagement	1	26	27	2,1
C, G Vorstand, Generalsekretariat	3	1	4	0,3
F Finanzen	1	0	1	0,1
I Informationssysteme	1	14	15	1,2
K Kommunikation	1	3	4	0,3
L Immobilien-Management	2	6	8	0,6
N Center-Management	1	1	2	0,2
O Operations	2	199	201	15,7
P Personal	2	4	6	0,5
R Revision	1	0	1	0,1
T Technische Dienstleistungen	1	62	63	4,9
V Abfertigungsdienste (Leitung)	1	5	6	0,5
VC Frachtdienste	0	122	122	9,5
VR Vorfeldabfertigung	0	647	647	50,5
VT Verkehrsabfertigung	0	63	63	4,9
Y Strategie, Controlling	1	0	1	0,1
Z Zentraler Einkauf	1	4	5	0,4
GetService Dienstleistungs GesmbH	1	0	1	0,1
GetService Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1	0	1	0,1
LOAV Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	1	13	14	1,1
MAZUR Mazur Parkplatz GmbH	0	1	1	0,1
ÖBA VIE ÖBA GmbH	1	0	1	0,1
VAH Vienna Aircraft Handling GmbH	1	32	33	2,6
VAI Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	4	24	28	2,2
VIAS Vienna International Airport Security Services GesmbH	1	25	26	2,0
VINT Vienna International Beteiligungsmanagement GesmbH	1	0	1	0,1
SCA Schedule Coordination Austria GmbH ²	1	0	0	0,1
Summe	31	1.252	1.283	100

Rundungsdifferenzen möglich

¹ lt. Meldung der Organisationseinheiten gegenüber dem RH, Stichtag 30. Juni 2013

² Das Fahrzeug des Geschäftsführers der SCA befand sich im Anlagenbestand der Flughafen Wien AG, obwohl diese keine Mehrheit an der SCA hielt.

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Mit 838 Fahrzeugen bzw. rd. 65 % aller Fahrzeuge verfügte der Bereich Abfertigungsdienste über den zahlenmäßig größten Fuhrpark.

Eine zentrale, strukturierte und aktuelle Übersicht über die von der Flughafen Wien AG eingesetzten Fahrzeuge bestand nicht. Auch verfügte die Flughafen Wien AG über keine zentrale Übersicht bezüglich des Status der Fahrzeuge, ob diese bspw. betriebsbereit, zur Reparatur oder – aus dem Normalbetrieb ausgeschieden – nur mehr als Reservefahrzeug oder als Ersatzteilsponder dienten. Damit fehlte auch ein Überblick über die Nutzungsintensität (siehe TZ 30) und den Bedarf an Fahrzeugen.

Die Flughafen Wien AG vertrat die Ansicht, dass es ausreichte, wenn die das jeweilige Fahrzeug nutzenden Bereiche bzw. Organisationseinheiten einen Überblick über den aktuellen Fahrzeugbestand und -status hätten.

- 20.2** Der RH hielt kritisch fest, dass kein aktueller, konzernweiter Überblick über den Fuhrpark der Flughafen Wien AG und ihrer verbundenen Unternehmen bestand. Er konnte zwar nachvollziehen, dass ein Überblick für die unmittelbaren Fahrzeugverantwortlichen am wichtigsten sei, erachtete einen konzernweiten Überblick aber auch auf zentraler Ebene für zweckmäßig.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, im Rahmen eines zentralen Fuhrparkmanagements die Datenerfassung im bestehenden IT-System so zu steuern, dass ein aktueller Überblick über den Fahrzeugbestand und -status der gesamten Fahrzeugflotte der Flughafen Wien AG generiert werden kann. Dies könnte dazu beitragen, den Fahrzeugeinsatz bereichsübergreifend zu steuern und den Umfang des Fahrzeugbestands kontinuierlich zu hinterfragen, um damit Kosten und Nutzen für die Flughafen Wien AG zu optimieren.

- 20.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würde im Rahmen der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements die Datenerfassung bzw. Datenaktualität auf Basis von SAP entsprechend verbessert. Der Einsatz einer Planungssoftware würde nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten evaluiert. In jüngerer Vergangenheit seien auf Initiative des Zentralen Einkaufs in mehreren Fällen bereichs- und abteilungsübergreifende Synergien genutzt worden und so – auch ohne Softwareunterstützung – der geplante Fahrzeugbestand reduziert worden.*

Fuhrparkbestand

Fuhrpark im Segment Handling **21.1** Am Flughafen Wien bot der Flughafenbetreiber Flughafen Wien AG die Abfertigungsdienstleistungen²² am Vorfeld zwar führend an, stand jedoch mit einem privaten Anbieter im Wettbewerb. Auf anderen europäischen Flughäfen erbrachten die Airlines selbst oder private Dritte diese Dienstleistungen. EU-rechtlich waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung auf größeren europäischen Flughäfen mindestens zwei Anbieter von Abfertigungsdienstleistungen vorgesehen.

Tabelle 11: Umsatz Flughafen Wien AG und Segment Handling

	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
	in Mio. EUR					in %
Gesamtumsatz	501,7	533,8	582,0	607,4	622,0	24,0
Umsatz Segment Handling ¹	169,8	165,2	160,5	153,8 ²	151,9	- 10,5
	Anzahl					
Fahrzeuge im Segment Handling	851	855	867	897	914	7,4

¹ Unter Segment Handling fasste die Flughafen Wien AG die Abfertigungsdienste, die VIAS und die VAH im Jahresabschluss zusammen.

² Der Wert wurde von der Flughafen Wien AG nachträglich auf 155,9 Mio. EUR angepasst.

Quellen: Jahresabschlüsse Flughafen Wien AG (Konzernabschluss); RH

Wie in der Tabelle dargestellt, sank der Umsatz des Segments Handling – das etwa zwei Drittel aller Fahrzeuge der Flughafen Wien AG nutzte – von 2009 bis 2013 kontinuierlich und nahm anteilmäßig von rund einem Drittel auf ein Viertel des Gesamtumsatzes ab.

21.2 Der RH verwies auf die abnehmenden Umsätze des Segments Handling als größter Fahrzeugnutzer innerhalb der Flughafen Wien AG und damit auf das Risiko zu hoher Kosten. Er verwies weiters darauf, dass die von der Flughafen Wien AG angebotenen Abfertigungsdienstleistungen zumindest mittelfristig größerem Wettbewerbsdruck gegenüberstehen könnten.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die für Abfertigungsdienstleistungen erforderliche Fahrzeugflotte rechtzeitig dem – unter verschärften Wettbewerbsbedingungen – zu erwartenden Bedarf anzupassen.

21.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG stehe der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste (GB-V) seit 2000 im Wettbewerb und sei daher ständig um Maßnahmen zur Kostensenkung bemüht. Zudem würden laufend Szenarien betreffend möglicher Verluste von bestehenden Kun-*

²² Bereich Abfertigungsdienste, Vienna Aircraft Handling GmbH und Vienna International Airport Security Services GmbH

den definiert und die dadurch erforderlichen Reduktionen bei Personal und Gerät ermittelt. In den letzten Jahren seien die Gerätebeschaffungen fast zur Gänze Ersatzinvestitionen gewesen.

Aussonderung
und Verkauf von
Fahrzeugen

Malversation bei Fahrzeugverkäufen

22.1 Im März 2012 kam beim Verkauf eines Fahrzeugs der Flughafen Wien AG durch einen Unfall eines der zwei am Verkauf beteiligten Mitarbeiter zutage, dass es zu einer Malversation bzw. dem Versuch, Teile des Verkaufserlöses privat zu vereinnahmen, gekommen war. Beide beteiligten Mitarbeiter gaben den Verkaufspreis unternehmensintern niedriger als tatsächlich vereinbart an: Der den Käufer vermittelnde Mitarbeiter gab gegenüber dem den Verkauf bearbeitenden Zentralen Einkauf einen Preis von 20.000 EUR (anstatt richtig 26.000 EUR) an, der zuständige Mitarbeiter des Zentralen Einkaufs stellte den offiziellen Verkaufsvertrag mit 10.000 EUR aus. Beide Mitarbeiter wurden daraufhin entlassen.

Der beteiligte Mitarbeiter des Zentralen Einkaufs war vor 2012 viele Jahre mit der Beschaffung, dem Verkauf und dem Management von Fahrzeugen im Bereich Abfertigungsdienste (als Berater in anderen Bereichen wie Technik) betraut. Die Flughafen Wien AG überprüfte nach der aufgedeckten Malversation die von dem Mitarbeiter früher betreuten Geschäfte nicht umfassend.

Darunter fiel bspw. im Jahr 2009 der Verkauf von 36 Stück PKW:

- 28 PKW, beschafft in den Jahren 2003 und 2004 (voll abgeschriebener Anschaffungswert jeweils zwischen rd. 10.000 EUR und 11.000 EUR), verkauft zu je 322,58 EUR sowie
- acht PKW, beschafft im Jahr 2005 (Anschaffungswert jeweils rd. 11.200 EUR), verkauft zu je 200 EUR (Buchwertverlust je Fahrzeug 1.120 EUR).

Zu diesen Fahrzeugverkäufen lagen keine Geschäftsunterlagen vor. Die Flughafen Wien AG teilte dem RH mit, dass die Unterlagen zum Verkauf der 28 Fahrzeuge 2012 der Polizei – die nach der Malversation Erhebungen anstellte – übergeben und von dieser noch nicht retourniert worden waren. Zu den acht PKW gebe es keine Dokumentation über den Verkaufsprozess bzw. sei unklar, ob diese ebenfalls der Polizei übergeben worden war.

Nach den Eurotax-Listen des Jahres 2009 hatten die betreffenden Fahrzeuge einen Einkaufswert von zumindest ca. 3.400 EUR (der Verkaufspreis wäre entsprechend höher gewesen). Zu den tatsächlich erlösten Preisen ergäbe sich eine Differenz von insgesamt über 100.000 EUR. Über den damaligen Zustand der Fahrzeuge, der eine zusätzliche Wertminderung verursachen hätte können, gab es bei der Flughafen Wien AG keine Unterlagen, nach Erinnerung der Nutzer sei er schlecht gewesen.

Ein wirksames IKS bezüglich des Verkaufs bzw. sonstigen Ausscheidens von Fahrzeugen fehlte. Die Flughafen Wien AG ließ in der Folge der Malversation den Verkaufsprozess durch die Interne Revision prüfen und legte für den Verkauf von Anlagegüter neue Regelungen fest (siehe TZ 28).

- 22.2** Der RH kritisierte, dass die Flughafen Wien AG bis zu der beim Fahrzeugverkauf aufgedeckten Malversation über keine wirksamen IKS-Kontrollmaßnahmen für Fahrzeugverkäufe verfügte, die verdächtige Geschäftsfälle als nachprüfenswert gemeldet oder die beschriebene Malversation verhindern hätten können. Darüber hinaus war die Flughafen Wien AG 2013 nicht mehr in der Lage festzustellen, welche Geschäftsunterlagen zu Fahrzeugverkäufen sie außer Haus gegeben hatte.
- 22.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien die Fahrzeugverkäufe des betreffenden Mitarbeiters im Rahmen einer Prüfung durch die Interne Revision „Abwicklung von Anlagenverkäufen bei der Flughafen Wien AG“ (mit)geprüft worden.*
- 22.4** Der RH entgegnete, dass es trotz Prüfung durch die Interne Revision zur Zeit der Gebarungüberprüfung unklar war, ob es zum Verkauf der acht PKW im Jahr 2005 jemals Unterlagen gegeben hatte.

Regelung von Aussonderung und Verkauf von Fahrzeugen

- 23.1** Infolge der Aufdeckung einer Malversation (siehe TZ 22) untersuchte die Interne Revision der Flughafen Wien AG im ersten Halbjahr 2012 die Abwicklung von Verkäufen mobiler Wirtschaftsgüter (in erster Linie Kfz). In ihrem Endbericht stellte sie mangelnde Nachvollziehbarkeit bzw. Nichteinhaltung der damals gültigen Dienstanweisung bei untersuchten Verkäufen fest. Malversationen konnten mangels ausreichender Aufzeichnungen weder bewiesen noch ausgeschlossen werden. Unter anderem lagen für den vor 2009 erfolgten Verkauf von fünf PKW zu je 100 EUR keine Gutachten oder Aktennotizen zum Schätzwert vor.

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Die Interne Revision entwarf verschiedene Vorschläge für eine Neugestaltung des Prozesses „Ausscheiden und Verkauf von Wirtschaftsgütern“.

In der Folge regelte ab September 2012 eine Konzernanweisung²³ den Prozess des Ausscheidens und insbesondere des Verkaufs von Wirtschaftsgütern neu. Dieser lag nun ausschließlich im Zuständigkeitsbereich des Zentralen Einkaufs. Für den Verkauf waren die Festlegung eines Ausrufungspreises (Fachgutachten bei Fahrzeugen mit Eurotax-Wert über 1.000 EUR), das Verbot von Barzahlungen sowie die Bekanntmachung zunächst über das Intranet der Flughafen Wien AG, bei Nichterfolg bzw. nach Ermessen des Zentralen Einkaufs auch über andere Wege vorgesehen.

Die folgende Tabelle zeigt den Abgang von Fahrzeugen und Zubehörteilen der Flughafen Wien AG von 2009 bis 30. Juni 2013:

Tabelle 12: Abgänge von Fahrzeugen und Zubehörteilen		
Abgangsübersicht	gesamte Periode	davon nach 17. September 2012
	Anzahl	
Verkäufe	200	46
Aussonderungen (Verschrottung, Entsorgung)	132	14
Abgänge gesamt	332	60
	in Mio. EUR	
Abgang Anschaffungswert	14,3	1,7
Verkaufserlöse	1,6	0,3
Buchgewinne	1,0	0,0

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Auf Basis eines risikoorientierten Ansatzes untersuchte der RH neun Verkäufe bzw. Aussonderungen, die nach Inkrafttreten der Konzernanweisung, die den Prozess des Ausscheidens und insbesondere des Verkaufs von Wirtschaftsgütern regelte, erfolgt waren. Dabei stellte er keine Abweichungen vom vorgesehenen Prozess fest.

23.2 Der RH erachtete den in der Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf festgelegten Prozess des Ausscheidens von Fahrzeugen für im Wesentlichen zweckmäßig. Ohne regelmäßige Kontrollen über die Einhaltung der Prozessanweisungen waren allerdings weitere Malversationen nicht auszuschließen. Die durch den RH überprüfbare Periode

²³ 16. Konzernanweisung, freigegeben vom Vorstand der Flughafen Wien AG am 17. September 2012

nach Inkrafttreten der Konzernanweisung war noch zu kurz, um eine abschließende Beurteilung zu ermöglichen, ob der vorgesehene Prozess regelmäßig eingehalten wird. Auch war aus den Zahlen bisher kein Anstieg der erzielten Buchgewinne abzuleiten.

Ebenso sah der RH den in der Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf festgelegten Vorzug der Bekanntmachung von Verkäufen über das Intranet kritisch. Damit wird – bei Nichtnutzung des Ermessens des Zentralen Einkaufs zur externen Bekanntmachung – den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG ein Vorzug eingeräumt, zugleich aber auf die Möglichkeit höherer externer Gebote verzichtet.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, in ihrer Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf festzulegen, dass Fahrzeugverkäufe jedenfalls sowohl intern als auch extern bekanntzumachen sind. Weiters empfahl der RH, die Interne Revision nach Ablauf von etwa drei Jahren zu beauftragen, den Prozess zum Ausscheiden von Fahrzeugen zu evaluieren und seine Einhaltung zu prüfen.

23.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Feststellung teilweise unzutreffend, weil externe Verkaufsbekanntmachungen (Internet) bereits seit 7. Jänner 2013 vorgenommen werden, also nur 3 Monate nach Inkrafttreten der neuen Konzernanweisung.*

23.4 Der RH hielt fest, dass externe Verkaufsbekanntmachungen auf Eigeninitiative erfolgten und nicht durch die Konzernanweisung vorgeschrieben waren. Er verblieb daher bei seiner Empfehlung, dass in der Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf festzulegen ist, Fahrzeugverkäufe jedenfalls sowohl intern als auch extern bekanntzumachen.

Verwendung als Ersatzteilsponder

24.1 Einige nicht mehr betriebsbereite Fahrzeuge (Spezialfahrzeuge, aber auch bspw. Lieferwagen) wurden – wie auch in der Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf vorgesehen – als „Ersatzteilsponder“ verwendet. Diese Fahrzeuge verblieben in der Disposition des ursprünglichen Bereichs. Sowohl die vom Bereich Technische Dienstleistungen betriebene Werkstatt der Flughafen Wien AG als auch die Bereiche selbst (bei Kleinreparaturen in Eigenregie) bedienten sich der benötigten Teile aus diesen Fahrzeugen.

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Die Ersatzteilsponder-Fahrzeuge waren ungesichert auf dem Vorfeld (Airside) abgestellt, die Teileentnahme folgte keinem festgelegten Prozess und wurde nicht kontrolliert. Diese Fahrzeuge verblieben auch weiterhin im Anlagenverzeichnis.

Die Interne Revision der Flughafen Wien AG hatte bereits 2012 in ihrem Bericht zur Abwicklung von Anlagenverkäufen bei der Flughafen Wien AG als Maßnahme mittlerer Priorität die Schaffung eines abgesicherten Bereichs zur Lagerung ausgesonderter Fahrzeuge empfohlen.

- 24.2** Der RH sah kritisch, dass es jeder auf dem Vorfeld (Airside) tätigen Person möglich war, Teile aus den abgestellten Ersatzteilspondern – auch für den privaten Gebrauch – zu entnehmen. Der RH erachtete den völligen Mangel an Kontrolle über diese im Eigentum der Flughafen Wien AG stehenden Werte auch aus dem Gesichtspunkt der Compliance für unzureichend.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, eine organisatorische Zusammenfassung der als Ersatzteilsponder dienenden Fahrzeuge im Bereich Technische Dienstleistungen (Werkstatt) sowie Möglichkeiten zur Sicherung der Fahrzeuge – und damit zur Umsetzung der Empfehlung der Internen Revision – zu prüfen.

- 24.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die entsprechende Konzernanweisung bereits insoweit geändert worden, als entnommene Ersatzteile eines Fahrzeuges dokumentiert werden. Eine auch nur ansatzweise wirtschaftlich vertretbare Lösung zur diebstahlsicheren Verwahrung von als Ersatzteilsponder dienenden Fahrzeugen konnte noch nicht gefunden werden bzw. sei auch nicht in Sicht.*

Bestands-Überprüfung mittels Stichprobe und Sichtkontrollen

- 25.1** Der RH kontrollierte, ob die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Anlagenverzeichnis der Flughafen Wien AG geführten Fahrzeuge tatsächlich vorhanden waren. Dazu teilte er den Fahrzeugbestand der auf dem Flughafen Wien stationierten mehrspurigen Fahrzeuge in drei Risikoklassen:

- A) Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen,
- B) PKW, Klein-LKW und Lieferwagen ohne amtliches Kennzeichen sowie
- C) andere (Spezial-)Fahrzeuge ohne amtliches Kennzeichen.

Fuhrparkbestand

Bei der Klasse A unterzog der RH alle Fahrzeuge einer Sichtkontrolle mit stichprobenartiger Überprüfung von Fahrtenbuch und Zulassungsschein (Fahrgestellnummer, Prüfplakette), für die Klassen B und C zog er jeweils eine Stichprobe²⁴ der im Anlagenverzeichnis der Flughafen Wien AG erfassten Fahrzeuge. Die in den Stichproben enthaltenen Fahrzeuge überprüfte der RH teils selbst per Sichtkontrolle, teils mit Unterstützung der Flughafen Wien AG (Fotodokumentation).

Bei den Sichtkontrollen stellte der RH für verschiedene Fahrzeuge fest, dass deren amtliches Kennzeichen nicht mit dem im Anlagenverzeichnis angegebenen Kennzeichen übereinstimmte. Die entsprechenden Erhebungen des RH ergaben, dass diese Fahrzeuge nach dem Stichtag des übergebenen Anlagenverzeichnisses innerhalb der Flughafen Wien AG umgemeldet worden waren.

- 25.2** Der RH stellte fest, dass alle von der Überprüfung umfassten Fahrzeuge physisch vorhanden waren. Damit wurde für alle Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen das Vorhandensein und die Erfassung in den Büchern verifiziert.

Instandhaltung

Instandhaltungskosten für Fahrzeuge

- 26.1** Die Kosten für die Instandhaltung (Wartung und Reparaturen) der Fahrzeuge betragen 2009 bis 2013 durchschnittlich 5,4 Mio. EUR pro Jahr. Das waren jährlich rd. 5,5 % des Anschaffungswertes der Fahrzeuge.

Tabelle 13: Übersicht Instandhaltungskosten						
Instandhaltungskosten	2009	2010	2011	2012	2013	Durchschnitt
	in Mio. EUR					
jährliche Instandhaltungskosten (konzerneigene Werkstatt)	5,09	5,40	5,55	5,45	4,88	5,27
jährliche Instandhaltungskosten (durch Dritte)	0,11	0,14	0,14	0,17	0,12	0,14
gesamt	5,20	5,54	5,69	5,62	5,00	5,41

Quelle: Flughafen Wien AG

Die Flughafen Wien AG nutzte Fahrzeuge nach eigener Aussage in der Regel solange sie betriebstauglich waren und eine Reparatur noch wirtschaftlich vertretbar war. Die Instandhaltungskosten je Fahrzeug wur-

²⁴ Stichprobe von je 148 Fahrzeugen

den zwar elektronisch erfasst, eine individuelle Auswertung erfolgte in der Regel nicht. Die für Fahrzeuge Verantwortlichen schätzten den voraussichtlichen Ersatzzeitpunkt ab. Den früher üblichen Einbau von Betriebsstundenzählern – viele Fahrzeuge legten nur relativ geringe Strecken zurück, liefen aber lange Zeit im Standbetrieb – hatte die Flughafen Wien AG aus Kostengründen eingespart.

Eine Auswertung der Instandhaltungsaufträge je Fahrzeug durch den RH ergab bei einigen Fahrzeugen im Verhältnis zum Zeitwert hohe Instandhaltungskosten. Als Beispiele sind in der folgenden Tabelle einige Fälle angeführt:

Tabelle 14: Beispiele für hohe Wartungs- und Reparaturkosten 2009 bis 2013

Auswertungszeitraum 1. Jänner 2009 bis 30. September 2013	Kumulierte Instand- haltungskosten	Anschaffungswert	Aktivierungsjahr
	in EUR		
Lieferwagen 1 (4120559)	32.699	19.125	2007
Lieferwagen 2 (4120563)	33.896	19.124	2007
Lieferwagen 3 (4120621)	38.331	25.400	2008
Spezialfahrzeug (4210041)	38.770	53.442	1991
Dieselschlepper (4320586)	38.838	33.333	2004
E-Schlepper 1 (4330046)	29.760	5.604	1969
E-Schlepper 2 (4330118)	26.910	17.526	1990
Fräse (4360061)	28.433	5.171 ¹	1996
Traktor 1 (4390011)	24.331	539 ¹	1996
Traktor 2 (4390013)	26.647	583 ¹	1996
Traktor 3 (4390014)	22.193	583 ¹	1996
Traktor 4 (4390023)	32.092	2.094 ¹	1998
Traktor 5 (4390505)	26.707	24.485	2006
Enteisungsgerät (4720019)	29.428	1.364 ¹	1996

¹ Die in der Buchhaltung ausgewiesenen geringen Anschaffungswerte konnten nicht verifiziert werden, weil der Anschaffungszeitpunkt zu lange zurück lag.

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Die Flughafen Wien AG beabsichtigte, künftig die Austauschzyklen im Rahmen eines noch umzusetzenden zentralen Fuhrparkmanagements festzulegen (vgl. TZ 12).

- 26.2** Der RH hielt kritisch fest, dass in einigen Fällen die Instandhaltungskosten der Fahrzeuge angesichts des Zeitwerts (Anschaffungswert und Alter) nicht mehr angemessen waren. Auch wenn insbesondere bei Fahrzeugen des Winterdienstes (Sofort-)Reparaturen notwendig sein

können, um den ungestörten Flughafenbetrieb aufrechtzuerhalten, wiesen hohe Relationen von Instandhaltungskosten zum Zeitwert nach Ansicht des RH auf unzureichende Austauschplanungen hin.

Der RH empfahl, die Instandhaltungskosten je Fahrzeug so vorzuhalten, dass ab einer bestimmten Höhe ein Austausch vorgeschlagen wird. Hierzu wäre es zweckmäßig, die Instandhaltungskosten je Fahrzeug automatisiert auszuwerten und bestimmte Warnsignale bei der Überschreitung von Schwellenwerten (z.B. Häufung von Reparaturen, Überschreitung definierter Kostengrenzen) festzulegen. In diesem Zusammenhang wäre die Zweckmäßigkeit des Einbaus von Betriebsstundenzählern unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten erneut zu evaluieren, um den zweckmäßigsten Wartungszeitpunkt datengestützt ermitteln zu können.

- 26.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde sie die Empfehlung im Rahmen der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements berücksichtigen.*

Der Entfall der Betriebsstundenzähler beziehe sich lediglich auf PKW und Kleinbusse. Bei diesen Standardfahrzeugen würden die Wartungsintervalle nicht nach Betriebsstunden, sondern nach einem definierten Zeitintervall (1/2-, 1/3- oder 1-jährig) durchgeführt.

Anhand der Fuhrparkdatenbank des Geschäftsbereichs Abfertigungsdienste erfolge eine individuelle Auswertung der Instandhaltungskosten. Einerseits werde nach Kostenstellen und andererseits nach einzelnen Gerätegruppen und einzelnen Geräten ausgewertet. Die Abweichungen der aktuellen zu den durchschnittlichen Kosten je Gerätegruppe würden kontrolliert und die Plausibilität der Verrechnung von einzelnen Aufträgen geprüft.

Für die einsatzintensiven Fahrzeuge bspw. des Winterdienstes war für die Flughafen Wien AG die qualitative Beurteilung wesentlicher als die wirtschaftliche Beurteilung.

- 26.4** Der RH wies darauf hin, dass die Fuhrparkdatenbank nur den Geschäftsbereich Abfertigungsdienste abdeckte, und betonte den nicht nur retrospektiven, sondern auch zukunftsorientierten Nutzen der Analyse der Instandhaltungskosten (Austausch von Fahrzeugen).

Betrieb der Fahrzeug-Werkstatt

27.1 Die Flughafen Wien AG verfügte über eine eigene Werkstatt für Fahrzeuge. Diese wurde vom Bereich Technische Dienstleistungen betrieben und wartete und reparierte einen Großteil der Flughafen Wien AG-eigenen Fahrzeuge, außer es bestand die vertragliche Verpflichtung, Arbeiten in einer Vertragswerkstatt vornehmen zu lassen. Auch die Wartung und Reparatur von Spezialfahrzeugen erfolgte in der Regel in der Werkstatt, in Ausnahmefällen wurden externe Fachleute herangezogen. Zur Werkstatt gehörte auch ein Werkstattwagen für Reparaturarbeiten direkt auf dem Vorfeld.

Tabelle 15: Kenndaten der Werkstatt 2009 bis 2013

	2009	2010	2011	2012	2013 ⁴
Mitarbeiter (VZÄ ¹)	43,7	43,7	42,7	42,7	42,5
	in Mio. EUR				
externe Erlöse	0,24	0,26	0,24	0,37	0,28
<i>davon</i>					
<i>gegenüber Mitarbeitern</i>	0,02	0,04	0,03	0,04	0,04
interne Leistungsverrechnung	4,24	4,62	4,49	4,40	4,92
„Konsolidierung“ ²	- 0,12	- 0,14	- 0,10	- 0,20	- 0,14
Aufwand	- 4,16	- 4,69	- 4,54	- 4,51	- 4,87
Ergebnis	0,20	0,05	0,09	0,06	0,19
	in %				
Auslastung ³	93,6	96,5	98,7	93,9	104,9 ⁵

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Vollzeitäquivalent

² Die Kostenstelle Werkstatt ist Teil eines größeren Profit-Centers, das Ergebnis zwischen beiden muss konsolidiert werden, um ein Ergebnis der Kostenstelle darzustellen.

³ berechnet durch Werkstatt selbst

⁴ Hochrechnung auf Basis drittes Quartal 2013

⁵ inkl. Überstunden insbesondere aufgrund Winterdienst 2013

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Die Werkstatt erbrachte ein positives Ergebnis (inkl. interner Mieten und sonstiger Gemeinkosten). Zur Zeit der Gebarungsprüfung diskutierte die Flughafen Wien AG mögliche Reorganisationsmaßnahmen im Bereich Technische Dienstleistungen, einschließlich der Werkstatt.

Die Werkstatt rechnete die intern, also gegenüber der Flughafen Wien AG und ihren Töchtern erbrachten Leistungen, zu ca. 96 % nach Arbeitsstunden ab. Die Flughafen Wien AG verglich die intern verrechneten Stundensätze periodisch mit Stundensätzen verschiedener umliegender privater Werkstätten. Im Jahr 2012 kostete die intern verrechnete Leistungsstunde etwa 70 % einer extern eingekauften Leistungsstunde. Inwieweit die Dauer bestimmter Leistungen zwischen

Instandhaltung

der Werkstatt der Flughafen Wien AG und externen Leistungsanbietern vergleichbar war, war nicht dokumentiert. Mündlich räumten Vertreter des Bereichs Technische Dienstleistungen ein, dass die Arbeiten wahrscheinlich länger als in externen Werkstätten dauerten, ein genauer Vergleich, insbesondere bei den vielen Spezialfahrzeugen, war jedoch kaum möglich. Die Flughafen Wien AG begründete die längeren Wartungsarbeiten auch mit der Diversität der Anforderungen an das Werkstattpersonal.

- 27.2** Der RH sah den Betrieb einer eigenen Werkstatt durch die Flughafen Wien AG als zweckmäßig an, um Betriebsbeeinträchtigungen aufgrund defekter Fahrzeuge möglichst kurz zu halten. Auch erschwerte die Tatsache, dass viele Fahrzeuge nicht mit einem amtlichen Kennzeichen für den Straßenverkehr zugelassen waren, die Verbringung zu externen Werkstätten. Der RH kritisierte jedoch, dass die Flughafen Wien AG die durchschnittlichen Arbeitszeiten für Instandhaltungen nicht mit externen Anbietern verglich.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die internen Kosten – d.h. die bewerteten durchschnittlichen Arbeitszeiten – für die wichtigsten, regelmäßig anfallenden Werkstatt-Leistungen zu erfassen und mit den Sätzen externer Anbieter zu vergleichen.

Einhaltung der
Wartungszyklen

- 28.1** Den zuständigen Fahrzeugverantwortlichen oblag es, die Fahrzeuge zu den regelmäßig vorgeschriebenen Wartungen in die Werkstatt der Flughafen Wien AG zu bringen. Eine zentrale Übersicht bestand nicht; die Wartungsintervalle wurden zwar in das IT-System der Werkstatt eingepflegt, doch erfolgte keine Auswertung, welche Fahrzeuge zur Wartung kommen sollten und ob alle vorgeschriebenen Wartungen vorgenommen worden waren.

- 28.2** Der RH kritisierte, dass die ordnungsgemäße Durchführung der vorgeschriebenen Wartungen nicht zentral kontrolliert wurde.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, regelmäßig eine Auswertung zum Abgleich der vorgesehenen mit den stattgefundenen Wartungen durchzuführen. Die säumigen Fahrzeugverantwortlichen wären auf die nötigen Wartungsarbeiten hinzuweisen. Dies könnte etwa durch ein zentrales Fuhrparkmanagement in Kooperation mit dem Bereich Technische Dienstleistungen erfolgen.

- 28.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Kritik des RH nicht nachvollziehbar. Die dezentrale Verantwortung für das Wartungsmanagement sei nicht per se nachteilig. Beispielsweise würden die Fahr-*

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

zeuge des Geschäftsbereichs Abfertigungsdienste nach definierten Wartungszyklen und darauf aufbauenden Wartungslisten gewartet. Dies diene nicht nur der sicheren Funktion des Gerätes, sondern werde auch von den Kunden gefordert und bei jedem Audit einer Airline entsprechend kontrolliert.

- 28.4 Der RH entgegnete, dass die dezentrale Verantwortung für das Wartungsmanagement nicht kritisiert wurde, dass aber die säumigen Fahrzeugverantwortlichen auf die nötigen Wartungsarbeiten hinzuweisen wären. Der RH verblieb bei seiner Empfehlung.

Tankmanagement

Allgemeines

- 29 Die Flughafen Wien AG verfügte über betriebseigene Tankstellen sowohl auf dem zutrittsgeregelten Vorfeld (Airside) als auch auf dem allgemein zugänglichen Betriebsgelände (Landside). Ein mobiles Tankfahrzeug versorgte jene Spezialfahrzeuge auf dem Vorfeld, für die eine Anfahrt der Tankstelle nicht zweckmäßig war (geringe Geschwindigkeit, Kurzhalten der Betriebsunterbrechung). Im Jahr 2012 betrug die betankte Treibstoffmenge rd. 3,2 Mio. Liter²⁵, davon gab das Tankfahrzeug rund ein Drittel ab.

Identifikation der Fahrzeuge bei der Betankung

- 30.1 (1) Zur Freigabe der Zapfsäule an der (Selbstbedienungs-)Tankstelle war ein jedem Fahrzeug zugeordneter „Tankschlüssel“ (früher „Tankkarte“; Identifikation durch Chip) erforderlich. Dieser ordnete den Betankungsvorgang – außer bei den Tochtergesellschaften VAH und VIAS, wo ein Tankschlüssel mehreren Fahrzeugen zugeordnet war – einem bestimmten Fahrzeug zu. Die Flughafen Wien AG wertete diese Daten nicht zentral aus.

(2) Die Interne Revision hatte bereits 2011 festgestellt, dass im Schnitt 10 % aller zugelassenen PKW, Klein-LKW und Lieferwagen weniger als fünf Betankungen im Jahr aufwiesen und mitunter nicht die zu dem jeweiligen Fahrzeug gehörenden Tankschlüssel verwendet worden waren. Auch hatte die Interne Revision 2011 darauf hingewiesen, dass ein möglicher Missbrauch von Tankschlüsseln nicht ausschließbar wäre.

(3) Die Analyse der Betankungsdaten 2012 und 2013 durch den RH ergab, dass die Erfassung und Verknüpfung einiger Tankschlüssel und Fahrzeuge weiterhin fehlerhaft war. Überdies erfolgten bei zwei Fahr-

²⁵ inkl. 190.000 kg Erdgas Betankung der von der Gebarungsüberprüfung erfassten Fahrzeuge, insgesamt verbrauchte die Flughafen Wien AG 2012 rd. 3,3 Mio. Liter/kg Treibstoffe (inkl. Aggregate, Förderbänder etc.)

zeugnummern Betankungen, die nicht (mehr) in den Anlagenverzeichnissen enthalten waren.

Etwa 25 Fahrzeuge tankten 2012 bzw. 2013 nur geringe Mengen Treibstoff und wiesen daher nur eine geringe Fahr- bzw. Betriebsleistung auf.

- 30.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Flughafen Wien AG über keine zentrale – funktional taugliche – Auswertung der Tankdaten verfügte. Ebenso kritisierte der RH, dass die in den Revisionsberichten 2011 angesprochenen Risiken – insbesondere die missbräuchliche Verwendung von Tankschlüsseln – auch zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH weiterhin bestanden und die Flughafen Wien AG zwischenzeitlich keine konkreten Lösungen erarbeitet hatte. Beispielsweise wäre eine zyklische Auswertung der im IT-System vorhandenen Betankungsdaten ohne großen Zeitaufwand möglich und könnte Hinweise auf wenig genutzte Fahrzeuge, die unkorrekte Verwendung von Tankschlüsseln sowie auf fehlerhafte Daten in der IT geben.

Nach Ansicht des RH wies die in der durchgeführten Analyse festgestellte geringe Betankung von einzelnen Fahrzeugen auf geringe Nutzung hin und ließ auf noch vorhandene Potenziale zur gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen innerhalb der Flughafen Wien AG schließen. Die derzeit nur in geringem Ausmaß vorhandene Kontrolle begünstigte aufgrund des geringen Aufdeckungsrisikos Malversationen bei der Betankung.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Betankungsdaten je Fahrzeug regelmäßig konzernweit zu analysieren und zu überprüfen. Weiters empfahl er, auf die Sperre der Tankschlüssel ausgesonderter Fahrzeuge zu achten. Er empfahl weiters, jene Fahrzeuge mit geringer Betankung auf ihre Nutzung zu untersuchen und gegebenenfalls einzusparen oder durch Poolfahrzeuge zu ersetzen.

- 30.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde die Empfehlung des RH im Zuge der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements berücksichtigt.*

Datenerfassung bei der Betankung

- 31.1** Nach der Identifikation des Fahrzeugs über den Tankschlüssel sah das Betankungssystem die Eingabe von ein bzw. zwei Ziffernfolgen vor, die zur Datenerfassung bei der Betankung (wie z.B. km-Stand und Personalnummer) nutzbar gewesen wären. Obwohl die Flughafen Wien AG dem RH auf Nachfrage mitgeteilt hatte, dass bei der Betankung entweder der Kilometerstand oder die Personalnummer einzugeben wäre,

ergab eine Überprüfung der tatsächlichen Eingaben, dass oftmals keine oder eine Fantasiezahl eingegeben wurde.

- 31.2** Der RH kritisierte, dass die vorhandenen technischen Möglichkeiten des Betankungssystems nicht im vollen Umfang genutzt wurden und damit mangelhafte Dateneingaben ohne Konsequenzen blieben.

Der RH empfahl, bei Betankungen verpflichtend jeweils die Personalnummer und den km-Stand bzw. die Betriebsstunden einzugeben. Damit könnte sowohl der Betankende identifiziert als auch der Verbrauch je Fahrzeug überwacht werden.

- 31.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Empfehlung des RH weder wirtschaftlich noch zweckmäßig. Bei den Tankschlüsseln könne nur ein Feld verwertet werden, also Personalnummer oder Kilometerstand. Angesichts der Kosten eines generellen Schlüsseltausches für mehr als 1.000 Tankschlüssel und da Malversationen trotzdem nicht völlig verhindert werden können, sei keine Wirtschaftlichkeit gegeben.*

- 31.4** Der RH hielt fest, dass entgegen der ursprünglichen Angaben der Flughafen Wien AG im derzeitigen System nur eine Ziffernfolge erfasst werden konnte. Der RH anerkannte, dass nunmehr durch die verpflichtende Eingabe der Personalnummer eine valide Auswertung ermöglicht wird (siehe TZ 33).

Malversation bei der
Betankung

- 32.1** Im Oktober 2013 deckte die Flughafen Wien AG die missbräuchliche Verwendung eines Tankschlüssels zur privaten Betankung des Fahrzeugs eines Mitarbeiters auf. Der Tankschlüssel war einem bereits ausgesonderten Spezialfahrzeug zugeordnet, wurde aber weder elektronisch gesperrt noch eingezogen. Der Mitarbeiter tankte zwischen Juni 2011 und Oktober 2013 insgesamt 53 Mal in einem Gesamtwert von 2.659,38 EUR. Der betreffende Mitarbeiter wurde entlassen.

Als Reaktion auf den Vorfall kontrollierte die Flughafen Wien AG alle Tankschlüssel auf deren Nutzung und sperrte nicht zugeordnete Tankschlüssel. Zusätzlich führte der Bereich Abfertigungsdienste monatliche SAP-Auswertungen zur Betankung mit Tankschlüsseln an der Tankstelle West ein.

Weitergehende Kontrollmaßnahmen, um den Missbrauch bei Betankungen zu verhindern, bestanden nicht.

Tankmanagement

- 32.2** Der RH kritisierte, dass missbräuchliche Betankungen mit einem Tankschlüssel, der einem ausgeschiedenen Fahrzeug zugeordnet war, erfolgen konnten und über zwei Jahre unentdeckt blieben. Die von der Flughafen Wien AG getroffenen Maßnahmen verbesserten zwar die Missbrauchssicherheit gesperrter Tankschlüssel, nach Ansicht des RH waren Betankungen für private Zwecke aber grundsätzlich weiterhin möglich, weil das Abzweigen von Treibstoff (bspw. in separate Behälter) kaum zu entdecken war.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, Kontrollmaßnahmen zur Verhinderung von Malversationen bei der Betankung zu entwickeln und umzusetzen. Diese könnten nach Ansicht des RH in einer angemessenen Video-Überwachung der Tankstelle und in – zumindest stichprobenartigen – Auswertungen des Treibstoffverbrauchs von Fahrzeugen bestehen.

- 32.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG wäre eine Videoüberwachung vor allem auch in Hinblick auf die gesetzlichen Beschränkungen kein geeignetes Mittel, um Malversationen bei der Betankung zu verhindern. Die empfohlene Auswertung hinsichtlich des Treibstoffverbrauchs pro Fahrzeug sei Aufgabe des zentralen Fuhrparkmanagements.*
- 32.4** Der RH verblieb bei seiner Empfehlung, Kontrollmaßnahmen zur Verhinderung von Malversationen bei der Betankung zu entwickeln und umzusetzen.

Internes Kontrollsystem im Fuhrpark

Allgemeines

- 33.1** Im überprüften Zeitraum gab es bei der Flughafen Wien AG keine spezifischen IKS-Kontrollmaßnahmen betreffend Fuhrpark. Das IKS der Flughafen Wien AG war auf die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit im Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften abgestellt. Die Flughafen Wien AG sollte hinreichende Sicherheit darüber erlangen, dass die Jahresabschlüsse keine Falschaussagen enthielten.

Weiters analysierte die Flughafen Wien AG Risiken bezogen auf die Erbringung des Kerngeschäfts. Dabei identifizierte das Risikohandbuch punktuelle Risiken hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Flugbetriebs, die inhaltliche Berührungspunkte zum Fuhrpark der Flughafen Wien AG enthielten (z.B. Vorlaufzeiten der Beschaffung von Spezialfahrzeugen, Leistungserbringung für Fluggesellschaften aufgrund Ausfall bzw. Reparatur von Fahrzeugen, Pistenreinigung, Win-

terdienst etc.). Eine auf den Fuhrpark und den Betriebsmittelverbrauch fokussierte Risikobetrachtung unterblieb.

Der Aufbau eines wirksamen IKS im Bereich Fuhrpark (Fahrzeuge, Werkstatt, Ersatzteile, Betankung) wurde vom Vorstand der Flughafen Wien AG mit Hinweis auf Kosten–Nutzen–Analysen bislang nicht eingeleitet. Konkrete Unterlagen zu den erwähnten Kosten–Nutzen–Analysen im Bereich Fuhrpark lagen nicht vor.

- 33.2** Der RH kritisierte, dass keine dem Fuhrpark der Flughafen Wien AG angemessenen IKS–Kontrollmaßnahmen implementiert waren und dass sich die Risikobewertungen auf Mindestkriterien aus Sicht der Wirtschaftsprüfung und die Erbringung von Leistungen gegenüber Kunden durch die Flughafen Wien AG beschränkten. Der RH sah aufgrund der Flottengröße (rd. 1.300 Fahrzeuge), deren Instandhaltung und Betriebsmittelverbrauch sowie angesichts der großen Anzahl von zugriffsberechtigten Personen ein erhöhtes Risiko für Fehlentscheidungen und Malversationen.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, mit der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements die Risikobewertung bezüglich Fuhrpark zu evaluieren und entsprechende IKS–Kontrollmaßnahmen einzurichten. Dabei wäre auf fuhrparkspezifische Malversationsrisiken – wie Flottengröße, hoher Ersatzteil- und Betriebsmittelverbrauch, große Anzahl von zugriffsberechtigten Personen – Bedacht zu nehmen.

- 33.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würde die Bewertung einzelner Risiken halbjährlich im Rahmen eines konzernweiten Reviews aktualisiert. Im Rahmen des diesjährigen Reviews sei eine Reihe von zusätzlichen Maßnahmen zur Adressierung von fuhrparkbezogenen Risiken vor allem im Bereich Betankung definiert worden.*

Der Themenbereich Betankung (Verwendung von Tankschlüsseln, Zuordnung des Treibstoffverbrauchs zu Fahrzeugen, Erfassung der Verbräuche etc.) sei speziell in den Bereichen Zentrallager und Abfertigungsdienste beleuchtet worden, die existierenden Kontrollen nachgeschärft und neue Kontrollen ins System aufgenommen.

Im Bereich Abfertigungsdienste sei eine neue organisatorische Regelung in Kraft gesetzt worden, die sicherstellen soll, dass Tankschlüssel, die Airsidefahrzeugen zugeordnet sind, nicht auf Tankstellen im Bereich Landside verwendet werden. Zusätzlich müsse der Mitarbeiter bei jedem Betankungsvorgang seine Dienstnummer eingeben, um eine Nachvollziehbarkeit der Tankvorgänge sicherzustellen. Die Einhaltung dieser neuen Vorgabe werde durch eine monatliche Auswertung aller

Internes Kontrollsystem im Fuhrpark

Betankungsvorgänge kontrolliert. Daraus würden sich Hinweise auf notwendige weiterführende Recherchen bezüglich des aktuellen Status des Fahrzeuges ergeben.

Auch im Bereich des Zentrallagers seien im Zusammenhang mit der Betankung existierende Kontrollen überarbeitet und verbessert worden. So sei etwa beim Risiko „unvollständige Verrechnung des Treibstoffverbrauchs“ die dazugehörige Kontrolle (Mengenabgleich der Zählerstände der Tankanlagen mit SAP) derart nachgeschärft worden, dass die monatlichen Kontrollerfassungen nicht durchgehend von der gleichen Person durchgeführt werden dürfen (Vier-Augen-Prinzip).

Eine weitere Ausdehnung und Vertiefung der fuhrparkbezogenen Kontrollmaßnahmen auf Basis einer entsprechenden Risikobewertung werde angestrebt und solle mit Aufbau eines zentralen Fuhrparkmanagements erfolgen.

Verhaltenskodex

34.1 Der Vorstand der Flughafen Wien AG gab im August 2011 einen „Verhaltenskodex der Flughafen Wien Gruppe bezüglich Vorteilsannahme bzw. der Gewährung von Vorteilen“ frei.²⁶ Dieser legte verbindliche Mindeststandards für alle Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG bezüglich des Umgangs mit Interessenkonflikten, Bestechung und Korruption, der Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen sowie Spenden und Sponsoring fest. Anhand von Vorschriften und anschaulichen Beispielen machte der Kodex das geforderte Verhalten deutlich und führte aus, wie Mitarbeiter sich in bestimmten Situationen zu verhalten hätten. Andere Grundsatzfragen, etwa zu den Themen ethische Grundsätze, Vermögenswerte und finanzielle Integrität oder die Folgen von Fehlverhalten, blieben unbehandelt.

Der Verhaltenskodex regelte nicht, wer in Zweifelsfällen zu fragen war, ob die Annahme einer Zuwendung zulässig wäre. Nach Auskunft der Flughafen Wien AG konnten solche Fragen an das Generalsekretariat herangetragen werden. Eine offiziell verantwortliche Ansprechperson (Compliance Officer) war nicht bestellt. Es bestand auch kein anonymes Meldesystem für von den Mitarbeitern wahrgenommene Regelverstöße.

Sanktionen aufgrund von Fehlverhalten waren in einer Betriebsvereinbarung „Ermahnung und Verwarnung“ festgelegt. Dabei handelte es sich um ein dreistufiges Verfahren: Formelle Ermahnung, Mündliche Verwarnung und Schriftliche Verwarnung. Ein Zusammenhang zwischen Verstößen gegen den „Verhaltenskodex der Flughafen Wien

²⁶ 7. Konzernanweisung vom 11. Jänner 2013 „Verhaltenskodex der Flughafen Wien Gruppe bezüglich Vorteilsannahme bzw. der Gewährung von Vorteilen“, aktueller Stand 5. März 2014

Gruppe bezüglich Vorteilsannahme bzw. der Gewährung von Vorteilen“ und den definierten Sanktionen wurde nicht hergestellt.

- 34.2 Der RH stellte kritisch fest, dass bei der Flughafen Wien AG erst ab August 2011 ein Verhaltenskodex zur Anwendung gelangte. Der RH sah im Verhaltenskodex eine Grundlage, um den Mitarbeitern die Rechtslage sowie die ethischen Prinzipien der Flughafen Wien AG bezüglich Vorteilsannahme bzw. der Gewährung von Vorteilen näher zu bringen. Er stellte jedoch kritisch fest, dass ein institutionalisiertes Anfragesystem für Grenzfälle, die Bestellung eines Compliance Officers, Sanktionsmechanismen bei Fehlverhalten sowie ein anonymes Meldesystem nicht Teil des Verhaltenskodex der Flughafen Wien AG war. Außerdem kritisierte der RH das Fehlen von ethischen Grundsätzen und Anforderungen zur Sicherung der Vermögenswerte der Flughafen Wien AG, um die finanzielle Integrität und die Reputation in der Öffentlichkeit sicherzustellen.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, Sanktionsmechanismen in den Verhaltenskodex aufzunehmen bzw. auf vorhandene Sanktionsmechanismen hinzuweisen. Er empfahl weiters, für Grenzfälle ein institutionalisiertes Anfragesystem zu etablieren, eine offiziell verantwortliche Ansprechperson (Compliance Officer) zu bestellen und ein anonymes Meldesystem für wahrgenommene Regelverstöße einzurichten.

Weiters empfahl der RH der Flughafen Wien AG, auch ethische Grundsätze und Anforderungen zur Sicherung der Vermögenswerte der Flughafen Wien AG im Verhaltenskodex zu verankern, um die finanzielle Integrität und die Reputation in der Öffentlichkeit sicherzustellen.

- 34.3 (1) Die Flughafen Wien AG bezeichnete in ihrer Stellungnahme die Feststellung des RH, wonach es keine Regelung gebe, wer im Zweifelsfall zu fragen sei, als unbegründet. Die zentrale Rechtsabteilung der Flughafen Wien AG sei für sämtliche rechtliche Anfragen zuständig. Dies sei für die Mitarbeiter ohne Zweifel klar, weil die Rechtsabteilung einerseits durch Betriebsmitteilungen regelmäßig über gesetzliche Neuerungen zu den Korruptionsbestimmungen informiere, andererseits der Verhaltenskodex laufend an die aktuelle Gesetzeslage angepasst werde. Außerdem habe die Rechtsabteilung jährlich Massenschulungen für alle Mitarbeiter zum Thema Anti-Korruption durchgeführt. Im aktuell gültigen Verhaltenskodex sei auch ausdrücklich festgehalten, dass „in Zweifelsfällen oder Unklarheiten die Rechtsabteilung zu kontaktieren und ein weiteres Vorgehen abzustimmen“ sei.

(2) Zur Feststellung des RH, dass es keine offiziell verantwortliche Ansprechperson (Compliance Officer) gebe, hielt die Flughafen Wien AG fest, dass der Leiter des Generalsekretariats der Flughafen Wien AG auch der Compliance Officer sei, worauf auf der Homepage hingewiesen würde.

(3) Zur Kritik an einem fehlenden anonymen Meldesystem bemerkte die Flughafen Wien AG, dass der Vorstand Anfang 2014 beschlossen habe, ein erprobtes, anonymes, elektronisches Hinweisgebersystem (Whistle Blower Hotline) einzuführen, welches derzeit implementiert werde.

(4) Zur Feststellung des RH, dass kein Sanktionsmechanismus bestünde, merkte die Flughafen Wien AG an, dass alle Belegschaftsmitglieder über die seit vielen Jahren geltende Betriebsvereinbarung zu arbeitsrechtlichen Sanktionen informiert seien. Die Flughafen Wien AG sei darüber hinaus bestrebt, ihre Mitarbeiter durch den Verhaltenskodex, die Praxisbeispiele und durch regelmäßige Schulungen zu einem regelgetreuen Verhalten anzuleiten und vor strafrechtlichen Sanktionen zu bewahren. Auf die Rechtsfolgen von Verstößen würde überdies im Rahmen der regelmäßigen Schulungen umfassend hingewiesen. Es sei überdies angesichts der enormen Zahl von Betriebsvorschriften und Verhaltensregeln nicht sinnvoll, in jeder Konzernrichtlinie jeweils gesondert auf die Rechtsfolgen einer Nichteinhaltung hinzuweisen, weil ein allgemeingültiger Sanktionsmechanismus bestehe.

(5) Die Feststellung des RH, dass ethische Grundsätze und Anforderungen zur Sicherung der Vermögenswerte der Flughafen Wien AG fehlten, sei nicht nachvollziehbar. Der Verhaltenskodex gehe weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Der Verhaltenskodex sehe unter „5. Tipps für ein ethisches und regelgetreues Verhalten“ auch eine Hilfestellung für ethisch richtiges Handeln vor. Auch die Offenlegungspflicht bei Interessenskonflikten unter Punkt 4 und die Grundsätze einer redlichen und regelgetreuen Führung der Geschäfte unter Punkt 1 unterstützen ein ethisch richtiges Verhalten der Mitarbeiter. Auch im Compliance Konzept der Flughafen Wien AG werde als Ziel definiert, „einer allfälligen Missachtung ethischer Grundsätze seitens des Unternehmens entgegenzuwirken“. Sollte es aufgrund eines Regelverstoßes zu einer Schädigung der Flughafen Wien AG kommen, würden zivilrechtliche Ansprüche konsequent verfolgt, um die Vermögenswerte der Flughafen Wien AG zu erhalten.

- 34.4 (1) Der RH nahm zur Kenntnis, dass – in Umsetzung seiner Empfehlung – im aktuell gültigen Verhaltenskodex der Flughafen Wien AG festgehalten sei, dass „in Zweifelsfällen oder bei Unklarheiten die Rechtsabteilung zu kontaktieren und ein weiteres Vorgehen abzustimmen“ wäre.
- (2) Der RH anerkannte, dass der Compliance Officer – in Umsetzung seiner Empfehlung – mittlerweile offiziell auf der Homepage der Flughafen Wien AG ausgewiesen sei.
- (3) Der RH begrüßte, dass die Flughafen Wien AG in Umsetzung seiner Empfehlung ein elektronisches Hinweisgebersystem (Whistle Blower Hotline) einführen wird.
- (4) Der RH erachtete die Aufnahme von Sanktionsmechanismen in den Verhaltenskodex bzw. den Hinweis auf den allgemein gültigen Sanktionsmechanismus der Flughafen Wien AG als Kernelement eines Verhaltenskodex. Er verblieb daher bei seiner Empfehlung.
- (5) Der RH verkannte nicht, dass die im Verhaltenskodex angeführten allgemeinen Regelungen und Beispiele jeweils ethische Grundsätze widerspiegelten. Der RH verblieb jedoch bei seiner Empfehlung, das grundsätzliche Bekenntnis der Flughafen Wien AG zu ethischen Grundsätzen im Verhaltenskodex zu verankern.

Compliance

- 35.1 Das Ziel der Compliance der Flughafen Wien AG war es, „... das Fehlverhalten von Mitarbeitern zu vermeiden und einer allfälligen Missachtung von gesetzlichen oder internen Vorschriften entgegenzuwirken. Compliance ist daher (auch) rechtliches Risikomanagement, um Organisationsverschulden und daraus resultierende Kosten zu vermeiden.“

Die Interne Revision hatte bereits auf Malversationsrisiken, bspw. bei Betankung, Fahrzeugverkauf, Entnahme von Ersatzteilen bei auszu-sondernden Fahrzeugen und Privatnutzung von Fahrzeugen, hingewiesen. Ihre Handlungsempfehlungen wurden jedoch vom Vorstand aufgrund von Risikobewertungen und Kosten–Nutzen–Erwägungen nur teilweise umgesetzt.

- 35.2 Der RH kritisierte, dass der Vorstand der Flughafen Wien AG zur Erreichung des definierten Ziels „Fehlverhalten von Mitarbeitern zu vermeiden und einer allfälligen Missachtung von gesetzlichen oder internen Vorschriften entgegenzuwirken“ trotz aufgetretener Malversationen

Internes Kontrollsystem im Fuhrpark

keine ausreichend wirksamen und für die Mitarbeiter ersichtlichen Maßnahmen ergriffen hatte.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, bei der Einrichtung von wirksamen IKS-Kontrollmaßnahmen für den Bereich Fuhrpark das Risiko von Malversationen mitzubersichtigen, um ein regelkonformes Verhalten (Compliance) sicherzustellen.

35.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Feststellung des RH nicht zutreffend. So sei der betreffende Mitarbeiter wegen festgestellter Unregelmäßigkeiten bei Fahrzeugaussonderungen entlassen worden. Ein Strafverfahren sei eingeleitet und 20.000 EUR freiwillig an Schadenswiedergutmachung geleistet worden; allfällig weitere Schadenersatzansprüche würden gegebenenfalls zivilrechtlich eingeklagt. Ebenso sei ein Mitarbeiter nach Bekanntwerden von missbräuchlichen privaten Betankungsvorgängen unverzüglich entlassen worden. Der daraus entstandene Schaden in Höhe von 2.659,38 EUR sei zur Gänze ersetzt worden. Ebenso habe der Vorstand Anfang 2014 die Einführung einer anonymen Whistle-Blower-Hotline angeordnet.*

35.4 Der RH stellte klar, dass die Verfolgung bereits erkannter Malversationen nicht Teil seiner Kritik war. Er wies mit Nachdruck darauf hin, dass bei der Einrichtung von wirksamen IKS-Kontrollmaßnahmen für den Bereich Fuhrpark das Risiko von Malversationen mitzubersichtigen ist, um ein regelkonformes Verhalten (Compliance) sicherzustellen. Der RH verblieb bei seiner Empfehlung und regte an, die bereits eingeleiteten Maßnahmen fortzuführen (siehe TZ 33).

Fuhrparküberwachung und -monitoring

36.1 Der Fuhrpark der Flughafen Wien AG wurde nicht als eigene Risikokategorie im IKS der Flughafen Wien AG betrachtet (vgl. TZ 33). Eine zentrale Fuhrparküberwachung wie auch ein zentrales Fuhrparkmonitoring waren nicht eingerichtet. Einzelne Bereiche der Flughafen Wien AG – wie Abfertigungsdienste und Technische Dienstleistungen – hatten intern Überwachungsaktivitäten und Monitoringfunktionen implementiert. Diese dienten zur Steuerung des Fuhrparks des jeweiligen Bereichs. Laut Angabe der Flughafen Wien AG hingen Umfang und Häufigkeit dieser Überwachungsaktivitäten von der Bedeutung des kontrollierten Risikos und von der Bedeutung der Kontrolle zur Risikominimierung ab.

36.2 Der RH kritisierte, dass die Flughafen Wien AG keine zentrale Fuhrparküberwachung und kein zentrales Fuhrparkmonitoring implementiert hatte. Er sah in den Systemen einzelner Bereiche einen ersten Schritt in Richtung deren Umsetzung.

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, Fuhrparküberwachung und Fuhrparkmonitoring anhand von zentral definierten Prozessen und Monitoringberichten umzusetzen. Er empfahl weiters, die von den Bereichen erstellten dezentralen Anwendungen in eine zentrale Anwendung überzuführen.

Einsatz von Telemetrie

- 37.1** Die Flughafen Wien AG sah sich mit den Themenbereichen Optimierung des Fahrzeugeinsatzes, Minimierung von Dokumentationsanforderungen (Betankung, Fahrtenbuch), Optimierung von Servicezyklen und Aufdeckung von Malversationen konfrontiert. Diesbezügliche Verbesserungen setzen jedoch präzise Daten zu Disposition, Fahrleistung und Betriebszustand voraus. Diese Anforderungen könnten entweder durch gezielte Einzelinvestitionen in Verbindung mit verstärkter Nutzung der bereits bestehenden Infrastruktur oder durch den Einsatz eines Telemetriesystems²⁷ erreicht werden.

Die Flughafen Wien AG untersuchte vor einigen Jahren die mögliche Umsetzung eines Telemetriesystems. Diese unterblieb jedoch aufgrund der damals zu erwartenden Kosten. Die Flughafen Wien AG setzte sich zur Zeit der Gebarungüberprüfung erneut mit der möglichen Umsetzung eines Telemetriesystems auseinander. Als Anwendungsbeispiel für ein Telemetriesystem verwies die Flughafen Wien AG auf ein bei einem deutschen Flughafen im Einsatz befindliches System.

Der Einsatz eines Telemetriesystems böte im Rahmen eines zentralen Fuhrparkmanagements folgende Vorteile für die Flughafen Wien AG:

²⁷ Übertragung von Messwerten aus dem Fahrzeug an eine zentrale Messstelle. An der zentralen Messstelle können die Messwerte gesammelt, aufgezeichnet und/oder ausgewertet werden.

Tabelle 16: Vorteile durch den Einsatz von Telemetrie

- Führung von steuerlich anerkannten elektronischen Fahrtenbüchern
- Automatisierte Standortbestimmung und Flottenauswertung (Controlling)
- Alarmmeldungen bei Verlassen definierter Aktionsradien (Diebstahlschutz, Hintanhaltung unzulässiger Privatnutzung etc.)
- Fahreridentifizierung durch elektronische Anmeldung
- Optimierung der Serviceintervalle durch Erfassung von Kilometerleistung bzw. Betriebsstunden
- Echtzeitdarstellung der Verfügbarkeit und des Status aller Fahrzeuge (fahrbereit, Arbeitsbetrieb, Service, Reparatur, etc.)
- Automatische Zuordnung der Betankung zum jeweiligen Fahrzeug
- Überwachung und Plausibilisierung des Kraftstoffverbrauchs
- Identifizierung von Auffälligkeiten (hohe Ausfallshäufigkeit bestimmter Fahrzeugtypen)
- Effizientere Disposition des Fahrzeugeinsatzes, Straffung des Fuhrparks
- Reservierungssystem: Zuteilung von Poolfahrzeugen

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Das Projekt zur Einführung eines Telemetriesystems war aufgrund einer internen Bewertung der Flughafen Wien AG niedrig priorisiert und nicht zur Umsetzung in nächster Zeit vorgesehen.

37.2 Der RH erachtete den Einsatz eines geeigneten Telemetriesystems als Möglichkeit, eine Reihe von im Rahmen der gegenständlichen Gebärungsüberprüfung festgestellten Informations- und Kontrolldefiziten systematisch und nachhaltig hintanzuhalten.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, den Einsatz eines Telemetriesystems zu evaluieren und unter Kosten-Nutzen-Überlegungen eine etwaige Implementierung im Rahmen des zentralen Fuhrparkmanagements vorzusehen.

37.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde der Einsatz von Telemetrie neuerlich evaluiert.*

Schlussempfehlungen

38 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen an die Flughafen Wien AG hervor:

(1) Die Einhaltung der internen Vergabevorschriften wäre sicherzustellen und die internen Kontrollmechanismen für Beschaffungen wären zu verbessern. (TZ 3, 10)

(2) Die mit der Einführung des Zentralen Einkaufs hinsichtlich Fahrzeugbeschaffungen verfolgten Einsparungsziele wären zu quantifizieren, um die Wirkung der einzelnen Maßnahmen steuern zu können. (TZ 4)

(3) Um die Bedarfsermittlung und die Ressourcenplanung zu objektivieren und transparent abzubilden, wären überprüfbare Analysen und Berechnungen anzustellen. Die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Einsatzes eines softwarebasierten Planungssystems, das neben der Bedarfsplanung auch für die Einsatzplanung herangezogen werden könnte, wäre unter Berücksichtigung von Kosten-Nutzen-Überlegungen zu überprüfen. (TZ 5)

(4) Die Professionalisierung des Beschaffungsmanagements wäre fortzusetzen. (TZ 6)

(5) Eine nachvollziehbare Dokumentation der Beschaffungen wäre sicherzustellen. (TZ 7)

(6) In den Vergabeakten wäre eine nachvollziehbare Übersicht über die getätigten Bestellungen, etwaige Bestelländerungen sowie die sich daraus ergebenden Preisänderungen zu integrieren. (TZ 7)

(7) Kriterien, die zu einer wettbewerbshemmenden Einschränkung des Bieterkreises führen könnten, wären in den Vergabeakten nachvollziehbar darzulegen und zu dokumentieren. (TZ 7)

(8) Bei Leistungen, die in einem zeitlichen und sachlichen Zusammenhang stehen, wäre der kumulierte Auftragswert zur Ermittlung der vergaberechtlich zulässigen Verfahrensart heranzuziehen. (TZ 7)

(9) In der Buchhaltungssoftware der Flughafen Wien AG wären Rahmenvereinbarungen und die zuordenbaren Leistungsabrufe nachvollziehbar zu verbuchen, um einen stichtagsgenauen, lückenlosen Überblick über alle bestehenden Rahmenvereinbarungen, die daraus

Schlussempfehlungen

getätigten Leistungsabrufe sowie über den noch offenen Bestellrahmen zu ermöglichen. (TZ 8)

(10) Der Prozess der Fahrzeugübernahmen wäre klar und verbindlich festzulegen. Die Übereinstimmung der gelieferten Fahrzeuge mit den Bestellungen wäre anhand der Leistungsverzeichnisse zu überprüfen und zu dokumentieren. Dabei wäre die obligatorische Einbindung des Zentralen Einkaufs, des jeweils bedarfsanfordernden Bereichs sowie des Bereichs Technische Dienstleistungen vorzusehen, um zugleich die Eignung und ordnungsgemäße Inbetriebnahme der Fahrzeuge für den Flughafenbetrieb sicherzustellen. (TZ 9)

(11) Die im Rahmen des Internen Kontrollsystems für Beschaffungen vorgesehenen Kontrollmaßnahmen wären – insbesondere in Anbetracht der vom RH aufgezeigten Mängel – zu verstärken. Ebenso wäre für eine klare Funktionstrennung zwischen Prozessdurchführendem und Kontrollausübendem zu sorgen. (TZ 10)

(12) Zur Finanzierung und Umsetzung adäquater Maßnahmen zur Wasser-Rettung im Flugplatzrettungsbereich der Flughafen Wien AG wären Verhandlungen mit möglichen Kooperationspartnern aufzunehmen und mit diesen gemeinsam die Empfehlungen des Landesfeuerwehrkommandos des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes angemessen umzusetzen. Andernfalls sollte die Flughafen Wien AG die in der Sicherheitsstudie des BMVIT genannten Mindestanforderungen (Vorhaltung eines geeigneten motorisierten Rettungsbootes) realisieren. (TZ 11)

(13) Ein zentrales Fuhrparkmanagement wäre umgehend einzurichten. Dabei wären die geplanten Zielsetzungen mit messbaren Indikatoren zu hinterlegen und ein Zeitplan zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen festzulegen. Dezentrale Aktivitäten des Fuhrparkmanagements wären auf jene Bereiche zu beschränken, die über größere Fahrzeugflotten mit besonderer Funktionsbedeutung (z.B. Bereiche Abfertigungsdienste, Operations- und Technische Dienstleistungen) verfügen. (TZ 12)

Im Hinblick auf die Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements wäre(n):

(14) – das erforderliche Know-how rechtzeitig aufzubauen. Dazu wäre etwa eine dem konzernweiten Bedarf entsprechende Anzahl von Mitarbeitern für den Aufgabenbereich des Fuhrparkmanagements adäquat zu schulen. (TZ 14)

(15) – die Datenerfassung im bestehenden IT-System so zu steuern, dass ein aktueller Überblick über den Fahrzeugbestand und -status der gesamten Fahrzeugflotte der Flughafen Wien AG generiert werden kann. Dies könnte dazu beitragen, den Fahrzeugeinsatz bereichsübergreifend zu steuern und den Umfang des Fahrzeugbestands kontinuierlich zu hinterfragen, um damit Kosten und Nutzen für die Flughafen Wien AG zu optimieren. (TZ 20)

(16) – die Instandhaltungskosten je Fahrzeug so vorzuhalten, dass ab einer bestimmten Höhe ein Austausch vorgeschlagen wird. Hierzu wären die Instandhaltungskosten je Fahrzeug automatisiert auszuwerten und bestimmte Warnsignale bei der Überschreitung von Schwellenwerten (z.B. Häufung von Reparaturen, Überschreitung definierter Kostengrenzen) festzulegen. In diesem Zusammenhang wäre die Zweckmäßigkeit des Einbaus von Betriebsstundenzählern unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten erneut zu evaluieren, um den zweckmäßigsten Wartungszeitpunkt datengestützt ermitteln zu können. (TZ 26)

(17) – regelmäßig Auswertungen zum Abgleich der vorgesehenen mit den stattgefundenen Wartungen – etwa in Kooperation mit dem Bereich Technische Dienstleistungen – durchzuführen. Die säumigen Fahrzeugverantwortlichen wären auf die nötigen Fahrzeugwartungen hinzuweisen. (TZ 28)

(18) – die Annahmen, die in den einzelnen Bereichen den Einsatzplanungen zugrunde gelegt sind, schriftlich zu erfassen und abzustimmen, um eine strategische Gesamtsteuerung sowie eine Straffung und Optimierung des Fuhrparks zu ermöglichen. (TZ 13)

(19) – die Risikobewertung bezüglich Fuhrpark zu evaluieren und entsprechende IKS-Kontrollmaßnahmen einzurichten. Dabei wäre auf fuhrparkspezifische Malversationsrisiken – wie Flottengröße, hoher Ersatzteil- und Betriebsmittelverbrauch, große Anzahl von zugriffsberechtigten Personen – Bedacht zu nehmen. (TZ 33)

(20) Die für die Abfertigungsdienstleistungen erforderliche Fahrzeugflotte wäre rechtzeitig dem – unter verschärften Wettbewerbsbedingungen – zu erwartenden Bedarf anzupassen. (TZ 21)

(21) Dem Konzernversicherungswesen wäre die Administration und Evidenzhaltung der Polizzen aller Fahrzeuge und fahrbaren Gerätschaften zu überantworten, um eine konzernweite Übersicht sicherzustellen und Synergien (wie z.B. Verwaltungsvereinfachung, Fehlervermeidung, rasche Datenaktualisierung) zu nutzen. (TZ 18)

Schlussempfehlungen

(22) Die Zuteilung von Dienstfahrzeugen mit der Möglichkeit zur privaten Nutzung wäre zu evaluieren und auf das erforderliche Mindestmaß zu reduzieren. Dabei wäre zu überprüfen, ob durch die vorrangige Schaffung von Fahrzeugpools die im dienstlichen Interesse gelegenen Mobilitätsbedürfnisse besser erreicht werden könnten als durch eine großzügige Zuteilung von Dienstfahrzeugen. (TZ 15)

(23) Um die Führung von Fahrtenbüchern bei Poolfahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen sicherzustellen, wären nachweislich Kontrollen durch den jeweiligen disziplinar Vorgesetzten in periodischen Abständen vorzusehen. Die periodischen Kontrollen wären zusätzlich durch punktuelle Stichproben des zentralen Fuhrparkmanagements zu ergänzen. Anstelle der manuellen Fahrtenbuchführung wäre die Nutzung elektronischer Fahrtenbücher unter Berücksichtigung von Kosten–Nutzen–Gesichtspunkten zu evaluieren. Überdies wären geeignete Kontrollen einzurichten, um die private Nutzung von Poolfahrzeugen auszuschließen. (TZ 16)

(24) Jedenfalls wäre bei funktionsbezogenen Dienstfahrzeugen die Mitnutzung durch die im selben Haushalt lebenden Angehörigen ohne Beisein des Dienstnehmers zu untersagen, um die raschestmögliche Erreichung des Flughafengeländes im Not- und Einsatzfall nicht zu gefährden. (TZ 17)

(25) Fahrzeugverkäufe wären sowohl intern als auch extern bekanntzumachen. Die Interne Revision wäre nach Ablauf von etwa drei Jahren zu beauftragen, den im Jahr 2012 festgelegten Prozess zum Ausscheiden von Fahrzeugen zu evaluieren und seine Einhaltung zu prüfen. (TZ 23)

(26) Eine organisatorische Zusammenfassung der als Ersatzteilspeicher dienenden Fahrzeuge im Bereich Technische Dienstleistungen (Werkstatt) sowie Möglichkeiten zur Sicherung der Fahrzeuge – und damit zur Umsetzung der diesbezüglichen Empfehlung der Internen Revision – wären zu prüfen. (TZ 24)

(27) Die internen Kosten der Werkstatt der Flughafen Wien AG – d.h. die bewerteten durchschnittlichen Arbeitszeiten – für die wichtigsten, regelmäßig anfallenden Werkstatt–Leistungen wären zu erfassen und mit den Sätzen externer Anbieter zu vergleichen. (TZ 27)

(28) Die Betankungsdaten je Fahrzeug wären regelmäßig konzernweit zu analysieren und zu überprüfen. Fahrzeuge mit geringer Betankung wären auf ihre Nutzung zu untersuchen und wären gegebenenfalls einzusparen oder durch Poolfahrzeuge zu ersetzen. Auf die Sperre der Tankschlüssel ausgesonderter Fahrzeuge wäre zu achten. (TZ 30)

(29) Kontrollmaßnahmen zur Verhinderung von Malversationen bei der Betankung wären zu entwickeln und umzusetzen. Diese könnten etwa in einer angemessenen Video-Überwachung der Tankstelle und in – zumindest stichprobenartigen – Auswertungen des Treibstoffverbrauchs von Fahrzeugen bestehen. (TZ 32)

(30) Die Fuhrparküberwachung und das Fuhrparkmonitoring wären anhand von zentral definierten Prozessen und Monitoringberichten umzusetzen. Die bislang von den Bereichen dezentral erstellten Anwendungen wären in eine zentrale Anwendung überzuführen. (TZ 36)

(31) Der Einsatz eines Telemetriesystems, das die Möglichkeit böte, eine Reihe von im Rahmen der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung festgestellten Informations- und Kontrolldefiziten systematisch und nachhaltig hintanzuhalten, wäre zu evaluieren. Eine etwaige Implementierung wäre im Rahmen des zentralen Fuhrparkmanagements unter Kosten-Nutzen-Überlegungen vorzusehen. (TZ 37)

(32) In den Verhaltenskodex wären Sanktionsmechanismen aufzunehmen bzw. auf vorhandene Sanktionsmechanismen hinzuweisen. Außerdem wäre ein institutionalisiertes Anfragesystem für Grenzfälle zu etablieren, eine offiziell verantwortliche Ansprechperson (Compliance-Officer) zu bestellen und ein anonymes Meldesystem für wahrgenommene Regelverstöße einzurichten. Darüber hinaus wären im Verhaltenskodex ethische Grundsätze und Anforderungen zur Sicherung der Vermögenswerte der Flughafen Wien AG zu verankern, um die finanzielle Integrität und die Reputation in der Öffentlichkeit sicherzustellen. (TZ 34)

(33) Bei der Einrichtung von wirksamen IKS-Kontrollmaßnahmen für den Bereich Fuhrpark wäre das Risiko von Malversationen mitzuberücksichtigen, um ein regelkonformes Verhalten (Compliance) sicherzustellen. (TZ 35)

ANHANG

Tabelle 1: Flottenstruktur, PKW, Klein-LKW und Lieferwagen

Tabelle 2: Flottenstruktur, LKW und Busse

Tabelle 3: Flottenstruktur, Spezialfahrzeuge

Tabelle 4: Flottenstruktur, sonstige Spezialfahrzeuge und Zweiräder

Tabelle 1: Flottenstruktur, PKW, Klein-LKW und Lieferwagen

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
PKW							
	Stück						in %
Anzahl	191	157	151	147	139	131	- 31
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	3,7	3,5	3,6	3,5	3,2	2,9	- 22
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	19.000	22.000	24.000	24.000	23.000	22.000	16
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	4,5	5,0	5,2	5,6	5,6	6,0	33
Klein-LKW und Lieferwagen							
	Stück						in %
Anzahl	215	250	270	272	284	299	39
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	4,3	4,8	5,2	5,2	5,4	5,6	30
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	20.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	- 5
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	3,1	3,4	3,9	4,3	4,8	5,0	61

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Tabelle 2: Flottenstruktur, LKW und Busse							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
LKW und Busse							
	Stück						in %
Anzahl	63	64	65	68	69	69	10
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	9,9	9,8	9,9	10,6	10,6	11,0	11
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	158.000	153.000	153.000	156.000	154.000	160.000	1
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	7,3	7,5	8,4	9,0	9,9	10,3	41

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Tabelle 3: Flottenstruktur, Spezialfahrzeuge

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
Flugzeugschlepper							
	Stück						in %
Anzahl	32	32	35	35	36	36	13
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	6,3	6,6	7,0	7,0	7,1	7,1	13
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	198.000	207.000	200.000	200.000	197.000	197.000	- 1
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	5,8	6,8	7,2	8,2	8,9	8,2	41
sonstige Schlepper¹							
	Stück						in %
Anzahl	304	299	300	298	312	318	5
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	9,0	8,8	9,1	9,0	9,7	9,3	3
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	29.000	30.000	30.000	30.000	31.000	29.000	0
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	9,5	10,2	10,6	11,2	11,6	13,5 ²	42
Fahrgasttreppen mit eigenem Antrieb							
	Stück						in %
Anzahl	42	38	36	38	41	41	- 2
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	5,7	5,4	5,1	5,2	5,6	5,6	- 2
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	135.000	143.000	142.000	138.000	136.000	136.000	1
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	8,6	9,2	9,8	9,3	9,6	10,6	23
Cateringhubfahrzeuge							
	Stück						in %
Anzahl	35	34	34	33	33	33	- 6
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	7,2	8,3	9,1	9,0	9,0	9,0	25
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert ³	205.000	245.000	266.000	274.000	274.000	274.000	34
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	6,9	7,7	8,7	9,1	10,1	11,1	61

Fortsetzung: Flottenstruktur, Spezialfahrzeuge							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
Enteisungsfahrzeuge							
	Stück						in %
Anzahl	15	15	15	25 ⁴	16	16	7
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	7,2	7,2	7,2	9,3	9,9	9,9	38
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	481.000	481.000	481.000	372.000 ⁴	618.000	618.000	29
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	11,3	12,3	13,3	8,6	3,9	4,9	- 57
Feuerwehrfahrzeuge							
	Stück						in %
Anzahl	26	27	27	26	26	31	19
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	8,1	8,6	8,6	8,5	8,5	9,9	22
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	310.000	318.000	318.000	327.000	327.000	319.000	3
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	9,0	9,2	9,3	10,3	11,3	10,4	16
Reinigungsfahrzeuge							
	Stück						in %
Anzahl	21	22	21	21	24	31	48
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	9,0	9,2	9,1	9,1	9,6	12,6	40
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	430.000	416.000	435.000	435.000	398.000	408.000	- 5
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	4,6	5,4	6,2	7,2	7,0	5,3	15
Hebe- und Ladefahrzeuge							
	Stück						in %
Anzahl	134	138	142	144	144	149	11
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	9,7	9,7	10,7	10,4	10,4	11,2	16
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	73.000	70.000	76.000	72.000	72.000	75.000	3
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	6,0	6,5	7,0	7,3	7,9	8,4	40

¹ Schlepper zum Ziehen von Gepäckwagen, Förderbändern etc.

² Im Zuge der Gebarungsüberprüfung wurden einige alte E-Schlepper, die in den letzten Jahren nicht im Anlagenverzeichnis enthalten waren, 2013 neu aufgenommen. Dies beeinflusste das durchschnittliche Alter, so dass es von 2012 auf 2013 über ein Jahr zunahm.

³ Jährlich wurden einige Cateringhubfahrzeuge im Rahmen eines Investitionsprogramms zu Kosten von etwa 50 % des Neuwertes instandgesetzt. Diese Investitionen erhöhten den jeweiligen Anschaffungswert, was sich im steigenden durchschnittlichen Anschaffungswert widerspiegelte.

⁴ Da die neu beschafften Fahrzeuge 2011 (nur) mit der geleisteten Anzahlung (rund ein Drittel des Anschaffungswertes) verbucht waren, verringerte sich in diesem Jahr der durchschnittliche Anschaffungswert entsprechend, obwohl der Gesamtpreis der Neufahrzeuge höher war (siehe 2012). Im Bestand 2011 waren sowohl (noch) die alten als auch die neu beschafften Fahrzeuge enthalten.

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Tabelle 4: Flottenstruktur, sonstige Spezialfahrzeuge und Zweiräder

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
sonstige Spezialfahrzeuge¹							
	Stück						in %
Anzahl	102	105	104	105	104	106	4
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	10,5	11,1	11,3	11,8	11,9	14,0	33
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	103.000	105.000	109.000	112.000	114.000	132.000	30
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	8,6	9,3	9,8	10,5	11,1	10,4	21
Elektrofahrräder und Mopeds							
	Stück						in %
Anzahl	25	26	20	21	42	42	68
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	-
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	1.600	1.700	2.000	1.900	2.600	2.600	63
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	8,6	8,5	7,2	7,9	3,9	4,7	- 45

¹ vor allem Fahrzeuge des Winterdienstes (Schneeräumung, Streufahrzeuge) und Kommunalfahrzeuge (Müllwagen, Wasser- und Fäkalienwagen)

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

ANHANG

Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Gründruck**

Flughafen Wien AG

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Johannes CORETH
(7. Mai 1998 bis 20. August 2009)

Dr. Christoph HERBST
(20. August 2009 bis 31. August 2011)

Dr. Erwin HAMESEDER
(31. August 2011 bis 30. April 2013)

Ing. Erwin KIRSCHNER
(seit 30. April 2013)

Stellvertreter des Vorsitzenden

Dkfm. Alfred REITER
(25. April 2003 bis 29. April 2011)

KR Karl SAMSTAG
(22. April 2004 bis 29. April 2011)

Ing. Ewald KIRSCHNER
(29. April 2011 bis 30. April 2013)

Dr. Wolfgang RUTTENSTORFER
(seit 29. April 2011)

Dr. Erwin HAMESEDER
(seit 30. April 2013)

Vorstand

Ing. Gerhard SCHMID
(1. Oktober 1999 bis 31. Dezember 2011)

Mag. Herbert KAUFMANN
(1. Oktober 1999 bis 31. Dezember 2010)

Mag. Christian DOMANY
(1. Oktober 2004 bis 28. Februar 2009)

Ernest GABMANN
(1. März 2009 bis 31. Dezember 2011)

Dr. Christoph HERBST
(1. Jänner 2011 bis 31. August 2011)

Mag. Julian JÄGER
(seit 5. September 2011)

Mag. Dr. Günther OFNER
(seit 5. September 2011)

Wien, im Jänner 2015

Der Präsident:

Dr. Josef Moser