

Bericht des Rechnungshofes

**Flughafen Wien AG – Projekt Skylink;
Follow-up-Überprüfung**

Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	92
Abkürzungsverzeichnis _____	93

Niederösterreich**Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich****Flughafen Wien AG – Projekt Skylink;
Follow-up-Überprüfung**

Kurzfassung _____	96
Prüfungsablauf und -gegenstand _____	103
Chronologischer Überblick über das Projekt Skylink seit Dezember 2009 _____	103
Kostenübersicht und Inbetriebnahme _____	104
Projektorganisation Skylink _____	111
Kostenmanagement des Projekts Skylink _____	116
Vergabe von Leistungen _____	131
Baudurchführung _____	133
Wahrnehmung der Interessen der Flughafen Wien AG _____	141
Schlussempfehlungen _____	153

ANHANG

Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens _____	157
--	-----

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Projektchronologie von Dezember 2009 bis Jänner 2014	104
Abbildung 1:	Projekt Skylink – Kostenentwicklung inkl. ergänzende Projekte von März 2010 bis Jänner 2014	105
Tabelle 2:	Kostengegenüberstellung Budget 12/2009 und Stand 1/2014	106
Tabelle 3:	Wesentliche Kostenfaktoren	107
Abbildung 2:	Projekt Skylink – Entwicklung der Kostenprognose November 2002 – Jänner 2014	108
Tabelle 4:	Prognose Gesamterrichtungskosten, Stand Jänner 2014	108
Tabelle 5:	Gesamterrichtungskosten	121
Abbildung 3:	Entwicklung der Gesamtkostenprognose Projekt Skylink inkl. Vorsorgen (ohne ergänzende Projekte)	125
Tabelle 6:	Kenndaten Hauptbaumeister (AP 009) und Innenausbau (AP 050)	134
Tabelle 7:	Aufstellung der Schadenersatzleistungen und der Kosten für die Schadensverfolgung	142
Tabelle 8:	Aufteilung des Forderungsverzichts	145
Tabelle 9:	Forderungen und Vergütung von Ansprüchen wegen des Entfalls von Leistungen beim AP 050	149

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
AP	Ausschreibungspaket (Auftragsbezeichnung)
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
BMVIT bzw.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beziehungsweise
d.h.	das heißt
div.	diverse
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
etc.	et cetera
EUR	Euro
exkl.	exklusive
FWAG	Flughafen Wien Aktiengesellschaft
GZ	Geschäftszahl
HKL	Heizung, Klima, Lüftung (Technische Gebäudeausstattung)
HKL-P	Heizung, Klima, Lüftung (Technische Gebäudeausstattung) – Planung
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
lt.	laut
Mio.	Millionen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
t	Tonne(n)
TZ	Textzahl(en)

Abkürzungen



u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel

Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich

Flughafen Wien AG – Projekt Skylink; Follow-up-Überprüfung

Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlungen des RH, die dieser im Jahr 2011 betreffend Projekt Skylink veröffentlicht hatte, überwiegend um. Durch Änderungen in der Organisationsstruktur schuf die Flughafen Wien AG Rahmenbedingungen, die grundsätzlich geeignet waren, die Bauherrnfunktion wahrzunehmen.

Wie der RH im Vorbericht festgestellt hatte, stiegen die geschätzten Grobkosten von 401,79 Mio. EUR (November 2002) auf 830 Mio. EUR (Dezember 2009) bzw. unter Mitberücksichtigung der ergänzenden Projekte auf 929,50 Mio. EUR.

Nunmehr zeigte sich folgende Entwicklung:

Nicht zuletzt durch Umsetzung der Empfehlungen des RH und der umfänglichen Wahrnehmung der Bauherrnfunktion der Flughafen Wien AG reduzierten sich die Kosten zwischen 2009 (830 Mio. EUR) und 2014 (725,12 Mio. EUR) bzw. unter Berücksichtigung der ergänzenden Projekte von 929,50 Mio. EUR (2009) auf 819,92 Mio. EUR (2014). Gleichzeitig betrug jedoch die Kostensteigerung – im Vergleich zur Grobkostenschätzung 2002 (401,79 Mio. EUR) – rd. 80 % (725,12 Mio. EUR) bzw. unter Berücksichtigung der ergänzenden Projekte rd. 104 % (819,92 Mio. EUR).

Nach der Eröffnung des Skylink im Juni 2012 war es bereits ab Oktober 2012 aufgrund von ersten Erfahrungen und Rückmeldungen aus der Nutzer- und Bestellersphäre erforderlich, Projektanpassungen von insgesamt rd. 7,34 Mio. EUR durchzuführen. Eine Gesamtkostenprognose und Berichterstattung über sämtliche Projekte fehlte. Nach Einbeziehung sämtlicher zu berücksichtigender Projekte ermittelte der RH eine Gesamtsumme der prognostizierten Kosten von nunmehr 849,15 Mio. EUR.

Der im März 2010 festgelegte Termin für die Aufnahme des Passagierbetriebs konnte – bis auf eine Abweichung im Ausmaß von einer Woche – eingehalten werden.

Hinsichtlich der Ansprüche gegen Auftragnehmer setzte sich die Flughafen Wien AG nicht vollständig durch, weil – wie der RH in seinem Vorbericht festgestellt hatte – der Grund für die geringen Erfolgsaussichten bei der weiteren Schadensverfolgung insbesondere die Mängel in der Projektorganisation und –abwicklung bis zum Baustopp 2009 waren. Am Beispiel des Projekts Skylink wird ersichtlich, welche nachteiligen Auswirkungen die mangelhafte Wahrnehmung der Bauherrnfunktion (u.a. mangelhafte Dokumentation, keine zeitnahe Behandlung von Leistungsänderungen) bei einer späteren Schadensverfolgung bzw. –regulierung hat.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Follow-up-Überprüfung Flughafen Wien AG – Projekt Skylink war es, die Umsetzung von Empfehlungen zu beurteilen, die der RH bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung gegenüber der Flughafen Wien AG abgegeben hatte. Ergänzend unterzog der RH auch die Kostenentwicklung, das Brandschutz- und Fluchtwegekonzept sowie den Fußboden als Detail der Baudurchführung seiner Überprüfung. (TZ 1)

Kostenübersicht und Inbetriebnahme

Die Kostenprognose für das Projekt Skylink reduzierte sich zwischen Dezember 2009 und Jänner 2014 von 830 Mio. EUR auf 725,12 Mio. EUR. Unter Mitberücksichtigung der ergänzenden Projekte fielen die Prognosekosten von 929,50 Mio. EUR auf nunmehr 819,92 Mio. EUR. Eine Gesamtkostenprognose und Berichterstattung über sämtliche Projekte fehlte. Nach Einbeziehung sämtlicher zu berücksichtigender Projekte ermittelte der RH eine Gesamtprojektsumme von nunmehr 849,15 Mio. EUR.

Der im März 2010 festgelegte Termin für die Aufnahme des Passagierbetriebs konnte – bis auf eine Abweichung im Ausmaß von einer Woche – eingehalten werden. (TZ 3)

Projektorganisation Skylink

Die Flughafen Wien AG schuf durch eine Änderung der Organisationsstruktur Rahmenbedingungen, die eine umfängliche Wahrnehmung ihrer Bauherrnfunktion sicherstellt. Weiters passte sie ihre Personalressourcen dem jeweiligen Bedarf (z.B. der jeweiligen Projektphase, Anzahl von Projekten) an und setzte damit die diesbezüglichen Empfehlungen des RH um. (TZ 4)

Die Empfehlung des RH, ausreichend rechtliches, bauwirtschaftliches und technisches Know-how einzusetzen sowie die Projektmanagementenden mit ausreichend internen Ressourcen zu besetzen, setzte die Flughafen Wien AG um. Sie schuf Abteilungen (Servicebereich B und Zentraler Einkauf), gründete eine Tochtergesellschaft der Flughafen Wien AG für die Örtliche Bauaufsicht und verstärkte die Rechtsabteilung personell. (TZ 5)

Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH, Maßnahmen zu setzen, um eine funktionierende und unabhängige Kontrolle (Vier-Augen-Prinzip) durch die Örtliche Bauaufsicht zu gewährleisten, teilweise um. Eine prozessmäßig eingebettete und inhaltlich determinierte Festlegung des Vier-Augen-Prinzips in den Regelwerken fehlte nach wie vor. (TZ 6)

Kostenmanagement des Projekts Skylink

Die Empfehlung des RH, das bauherrnseitige Kostencontrolling verstärkt wahrzunehmen, setzte die Flughafen Wien AG nicht um. Obwohl sie das Projektcontrolling im Servicebereich B personell verstärkte, reichte dies nicht aus, um für das Kostencontrolling der Flughafen Wien AG wesentliche Unterlagen in der erforderlichen Qualität standardmäßig zur Verfügung zu haben. Die Flughafen Wien AG stellte die Daten aus dem Buchhaltungssystem ab Jänner 2014 in den Monatsberichten dar. Differenzen bei der Kostenerfassung (internes Buchhaltungssystem gegenüber externer Kostenverfolgung) bildete sie bis zur Zeit der Prüfung des RH an Ort und Stelle nicht transparent in ihrem Berichtswesen ab. Zudem hatte sie ein wichtiges Kostencontrolling-Instrument nicht zur Verfügung (Auswertung aus dem Buchhaltungssystem auf Auftragsebene). (TZ 7)

Die Kostenverfolgung umfasste zwar die ergänzenden Projekte, nicht jedoch die noch nicht abgeschlossenen Projekte, die im Zusammenhang mit dem Skylink standen; die Flughafen Wien AG setzte somit die Empfehlung des RH nur teilweise um. (TZ 8)

Die Definition und getrennte Erfassung von einzelnen Projekten nach Inbetriebnahme des Skylink durch die Flughafen Wien AG war prinzipiell nachvollziehbar, weil die Inbetriebnahme eines Gebäudes sowie die Übergabe des Bauwerks an die Nutzer grundsätzlich das Ende der Bauphase darstellen. Die Verwendung der ergänzenden Projekte als Finanzierungsprojekte stand dem Prinzip der Transparenz und Kostenwahrheit entgegen. Dies führte u.a. dazu, dass bei Budgetüberschreitungen in drei Fällen die überschießenden Beträge (in Summe rd. 3,76 Mio. EUR) im Projekt Skylink verblieben. (TZ 8)

Die Empfehlung des RH, Reserven nur heranzuziehen, wenn diese thematisch für den Einzelfall gebildet wurden und andernfalls neue Reserven zu bilden sowie die Prognosekosten anzupassen, setzte die Flughafen Wien AG nur teilweise um. Sie bildete Vorsorgen für den Einzelfall und zog diese zur Bedeckung heran. Allerdings reduzierte sie die Vorsorgen nicht kontinuierlich und wies dadurch neueste Entwicklungen im Projekt nicht zeitnah und transparent aus. Auch für Restrisiken nach Inbetriebnahme waren die Vorsorgen mit rd. 50,25 Mio. EUR unverhältnismäßig hoch; die bekannten Schadenersatzleistungen ab Mai 2012 erhöhten die Kostenprognose, anstatt sie zu reduzieren. Sowohl Vorstand als auch Aufsichtsrat waren über die Höhe der prognostizierten Kosten korrekt informiert. (TZ 9)

Durch fehlende nachweisliche Information des Aufsichtsrates über Einsparungspotenziale, Umbuchungen und Budgetüberschreitungen bei den ergänzenden Projekten setzte die Flughafen Wien AG die Empfehlung des RH nur teilweise um. Sie ließ jedoch das Projekt Skylink und die ergänzenden Projekte gemeinsam vom Aufsichtsrat genehmigen. (TZ 10)

Die Flughafen Wien AG nahm eine Neuberechnung und Fortschreibung der Ist-Kosten vor und setzte damit die Empfehlung des RH um. (TZ 11)

Die Empfehlung des RH, die Position Unvorhergesehenes neu zu bewerten, setzte die Flughafen Wien AG um. (TZ 12)

Vergabe von Leistungen

Der Empfehlung des RH folgend, setzte die Flughafen Wien AG im Jänner 2013 eine neue Vergabeordnung in Kraft, bündelte die Vergaberechtskompetenz in einer eigenen Abteilung (Zentraler Einkauf) und regelte die Aufgaben und Verantwortlichkeiten für Vergaben im Organisationshandbuch. (TZ 13)

Durch Bildung einer Rückstellung von rd. 1,94 Mio. EUR für Forderungen aus dem Vergabeverfahren beim städtebaulichen Wettbewerb für die zukünftige Entwicklung des Flughafens Wien und deren Berücksichtigung im Projektbudget setzte die Flughafen Wien AG die Empfehlung des RH um. (TZ 14)

Baudurchführung

Die Empfehlung des RH, Leistungsänderungen gemäß dem Verursacherprinzip zuzuordnen, setzte die Flughafen Wien AG um. Die Flughafen Wien AG hielt sich entsprechend schadlos. Allerdings erschwerte die mangelhafte Wahrnehmung der Bauherrnfunktion bis zum Baustopp 2009 die Zuordnung von Leistungsänderungen in die Sphäre der Konsulenten bzw. die Durchsetzbarkeit von Ansprüchen. (TZ 15)

Die Empfehlung des RH, auf eine zeitgerechte Vorlage der Kalkulationsblätter zu achten, setzte die Flughafen Wien AG durch eine Dienstanweisung, die eine verbindliche Einholung der Kalkulationsblätter vorsah, um. (TZ 16)

Die Flughafen Wien AG überprüfte die Valorisierung der Nachtragsangebote nochmals. Sie forderte aber die durch die Neuberechnung erzielten Einsparungen von der örtlichen Bauaufsicht nicht ein und setzte somit die Empfehlung nur teilweise um. (TZ 17)

Die Empfehlung des RH, die Nachtragsangebote (technische Nachträge zum Gewerk Innenausbau) nochmals zu überprüfen, setzte die Flughafen Wien AG nicht um. Sie prüfte die beauftragten Nachtragsangebote weder selbst noch forderte sie eine Prüfung durch die Konsulenten ein. Dadurch nahm sie sich die Möglichkeit einer besseren Verhandlungslage gegenüber den Auftragnehmern. (TZ 18)

Die Flughafen Wien AG führte – entgegen der Empfehlung des RH – eine nochmalige Überprüfung der bauwirtschaftlichen Nachträge nicht durch und konnte somit mögliche Einsparungspotenziale nicht nutzen. (TZ 19)

Die Schadensbehebung und Schadloshaltung gegenüber dem Auftragnehmer betreffend die Blasenbildung und Ablösung des Fußbodenbelags war nachvollziehbar und zweckmäßig. (TZ 20)

Wahrnehmung der Interessen der Flughafen Wien AG

Den Schadenersatzleistungen von 27,98 Mio. EUR standen Kosten für die Schadensverfolgung von 8,86 Mio. EUR gegenüber. (TZ 21)

Die Empfehlung des RH, die Nachverfolgung der Aufträge des Vorstands durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, setzte die Flughafen Wien AG durch Festlegung der Zuständigkeit für die Umsetzung der einzelnen Aufträge und Führung einer Evidenzliste um. (TZ 22)

Durch die Durchsetzung eines Forderungsverzichts der Gesamtprojektleitung von 500.000 EUR setzte die Flughafen Wien AG die Empfehlung des RH, auf eine Reduktion der Abschlagszahlung von 500.000 EUR hinzuwirken, um. (TZ 23)

Die Empfehlung des RH, Forderungen gegenüber Konsulenten ehestmöglich zu beziffern und die Aufrechnung zu erklären, setzte die Flughafen Wien AG durch einen Forderungsverzicht der Konsulenten in Höhe von 2,98 Mio. EUR um. (TZ 24)

Durch die erfolgreiche Betreuung der Ersatzforderungen gegen eine Haftpflichtversicherung und den Abschluss eines Vergleichs mit der Versicherung in Höhe von 11,10 Mio. EUR setzte die Flughafen Wien AG die Empfehlung des RH um. Vor Abschluss des Vergleichs hatte sie mehrere Gutachten eingeholt. (TZ 25)

Die Empfehlung des RH, die aufgezeigten Rückforderungsansprüche gegenüber der ARGE HKL und ARGE HKL-P geltend zu machen, setzte die Flughafen Wien AG um. Ein Schiedsgericht sprach der Flughafen Wien AG 13,90 Mio. EUR zu. (TZ 26)



Die Empfehlung des RH, auf eine Reduktion der Forderung des Auftragnehmers des AP 050 hinzuwirken, setzte die Flughafen Wien AG durch Durchsetzung einer Forderungsreduktion um rd. 14,40 Mio. EUR (61 % des ursprünglichen Forderungsbetrags) um. (TZ 27)

Die Flughafen Wien AG holte die erforderlichen technischen Gutachten ein, um die Sachverhalte für die Geltendmachung von Ansprüchen abzuklären, und setzte damit die Empfehlung des RH um. (TZ 28)

Zur Empfehlung des RH, bei Dokumentationsmängeln und daraus resultierenden Rechtsstreitigkeiten abzuwägen, ob eine formlose Beweisaufnahme im Vergleich zu einer kostenintensiven Beweisaufnahme in einem gerichtlichen Verfahren nicht wirtschaftlicher wäre, ergab sich für die Flughafen Wien AG seit der letzten Gebärungsüberprüfung kein Anwendungsfall. (TZ 29)

Die Auflagen der Behörden betreffend Brandschutz- und Fluchtwegekonzept erfüllte bzw. setzte die Flughafen Wien AG um. Unterschiedliche Bewertungen der beiden zuständigen Bewilligungsbehörden lösten einen nachträglichen Investitionsbedarf von rd. 919.000 EUR aus. (TZ 30)

Kenndaten Flughafen Wien Aktiengesellschaft						
		Grundkapital				
		152,67 Mio. EUR				
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	<p>1. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiemit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen sowie die Errichtung und der Betrieb sämtlicher dafür erforderlicher Versorgungseinrichtungen (wie etwa Wasser, Strom, Heizung) und Entsorgungseinrichtungen (wie etwa Kanalisation, Müllbeseitigung).</p> <p>2. Die Gesellschaft ist zu allen Geschäften und Maßnahmen berechtigt, die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes notwendig oder nützlich erscheinen, insbesondere zum Erwerb und zur Inbestandgabe von Liegenschaften, zur Gründung von Tochtergesellschaften im In- und Ausland und zur Beteiligung an anderen Unternehmen.</p>					
Gebarungsentwicklung	2002	2009	2010	2011	2012	2013
	in Mio. EUR					
Betriebsleistung	310,4	477,2	536,7	578,9	609,4	617,8
EGT	72,9	63,6	58,2	56,9	44,3	54,8
Jahresüberschuss	50,9	51,4	45,2	46,5	33,4	44,3
Bilanzsumme	704,9	1.742,2	1.872,2	2.033,3	1.939,4	1.815,1
Betrieblicher Cashflow	81,5	117,6	125,6	141,6	148,4	157,0
	Anzahl (Vollzeitkräfte im Jahresdurchschnitt)					
Mitarbeiter Flughafen Wien AG	2.362	3.236	3.283	3.385	3.266	3.216
	Anzahl					
Verkehrsentwicklung Passagiere	11.973.805	18.114.103	19.691.206	21.106.292	22.165.794	21.999.926
	in t					
Verkehrsentwicklung Fracht	160.026	271.047	295.989	277.784	252.276	256.194
	in Mio. EUR					
Entwicklung Kostenschätzungen der Flughafen Wien AG Projekt Skylink	401,8 ¹	830,0	830,0	800,0	744,4	733,0 ²
Entwicklung Kostenschätzungen der Flughafen Wien AG Projekt Skylink einschließlich ergänzender Projekte	401,8	929,5	929,5	899,4	842,1	830,1 ³

¹ In der Grobkostenschätzung erfolgte keine Differenzierung zwischen Projekt Skylink und Projekt Skylink einschließlich ergänzender Projekte

² Jänner 2014: 725,12 Mio. EUR

³ Jänner 2014: 819,92 Mio. EUR

Quelle: Flughafen Wien AG

**Prüfungsablauf und
-gegenstand**

1 Der RH überprüfte von Oktober 2013 bis März 2014 bei der Flughafen Wien AG die Umsetzung von Empfehlungen, die er bei einer vorangegangenen Überprüfung zum Projekt Skylink abgegeben hatte. Ergänzend unterzog der RH auch die Kostenentwicklung (siehe TZ 3), das Brandschutz- und Fluchtwegekonzept (siehe TZ 30) sowie den Fußboden als Detail der Baudurchführung (siehe TZ 20) seiner Überprüfung. Der in der Reihe Niederösterreich 2011/1 und Wien 2011/1 veröffentlichte Bericht wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.

Weiters hatte der RH zur Verstärkung der Wirkung seiner Empfehlungen deren Umsetzungsstand bei den überprüften Stellen nachgefragt. Das Ergebnis dieses Nachfrageverfahrens hatte er in seinem Bericht in den Reihen Niederösterreich 2012/7 und Wien 2012/6 veröffentlicht.

Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2009 bis 2013.

Zu dem im November 2014 übermittelten Prüfungsergebnis nahm die Flughafen Wien AG im Dezember 2014 Stellung. Die Flughafen Wien AG teilte in ihrer Stellungnahme allgemein mit, dass es ihr unter Beachtung der Empfehlungen des RH gelungen sei, die Kosten gegenüber dem Budget substantiell zu reduzieren und entsprechende Schadensersatzansprüche durchzusetzen.

Das Land Niederösterreich und die Stadt Wien verzichteten im Dezember 2014 bzw. im Jänner 2015 auf die Abgabe einer Stellungnahme.

Der RH erstattete seine Gegenäußerung im März 2015.

**Chronologischer
Überblick über das
Projekt Skylink seit
Dezember 2009**

2 Die nachstehende Aufstellung gibt einen Überblick über die Entwicklung des Projekts Skylink (mit Inbetriebnahme des Terminals – Umbenennung in Check In 3) beginnend mit Dezember 2009 (Aufsichtsrat genehmigt Budget von 830 Mio. EUR) unter Bezugnahme auf wesentliche, den finanziellen und terminlichen Status des Projekts beeinflussende Ereignisse und Maßnahmen¹. Die in der Chronologie dargestellten Prognosen beinhalten die Kosten des Projekts Skylink mit und ohne der ab Mai 2007 herausgelösten ergänzenden Projekte (vormals: Schnittstellenprojekte):

¹ Die Flughafen Wien AG änderte im Juni 2012 die Bezeichnungen aller Terminals am Flughafen (u.a. erfolgte die Umbenennung von Skylink in Check In 3). Der RH blieb – zur leichteren Lesbarkeit – bei der Bezeichnung Skylink, zumal auch die Flughafen Wien AG diese Bezeichnung während der wesentlichen Projektabschnitte verwendete.

Chronologischer Überblick über das Projekt Skylink seit Dezember 2009

Tabelle 1: Projektchronologie von Dezember 2009 bis Jänner 2014

Datum	Ereignis	Kostenprognose Projekt Skylink + ergänzende Projekte	Kostenprognose Projekt Skylink
		in Mio. EUR	
11. Dezember 2009	Aufsichtsrat genehmigt Budget	929,50	830,00
22. März 2010	Aufsichtsrat nimmt neuen Terminplan zur Kenntnis; geplante Inbetriebnahme Skylink für Passagiere 30. Mai 2012		
März 2011	Erste Reduzierung der Kostenprognose im Monatsbericht (Entfall der Option der Beauftragung eines Totalübernehmers)	899,39	800,00
28. Oktober 2011	Hauptbauzeit Restleistung zu mehr als 95 % erreicht		
November 2011	Hinweis im Monatsbericht, dass Gesamtkosten unter 770 Mio. EUR liegen werden		770,00
24. Mai 2012	Flughafen Wien AG nimmt Versicherungsvergleich in Höhe von 11,1 Mio. EUR an (Haftpflichtversicherung betreffend Konsulenten und Sonderfachleute)		
Mai 2012	Erste Schadensersatzleistungen von rd. 15,83 Mio. EUR in der Kostenprognose im Monatsbericht ausgewiesen		
Mai bis August 2012	Freie Risikovorsorgen sind noch mit über 50 Mio. EUR ausgewiesen		
4. Juni 2012	Behörden erteilen Benützungsbewilligung		
5. Juni 2012	Inbetriebnahme und Aufnahme Passagierbetrieb		
Juli 2012	Hinweis im Monatsbericht, dass Gesamtkosten unter 760 Mio. EUR liegen werden		760,00
September 2012	Zweite Reduzierung der Kostenprognose (in der Kostenaufstellung im Monatsbericht)	848,00	750,00
23. Dezember 2013	Schiedsverfahren mit den Auftragnehmern ARGE HKL und ARGE HKL-P endet mit dem Zugeständnis an die Flughafen Wien AG von 13,9 Mio. EUR		
Jänner 2014	Gremium legt für die Kostenprognose eine Genauigkeit von +/- 0,1 % fest	819,92	725,12
2. Quartal 2014	Geplanter Projektabschluss		

Quelle: Flughafen Wien AG; Darstellung RH

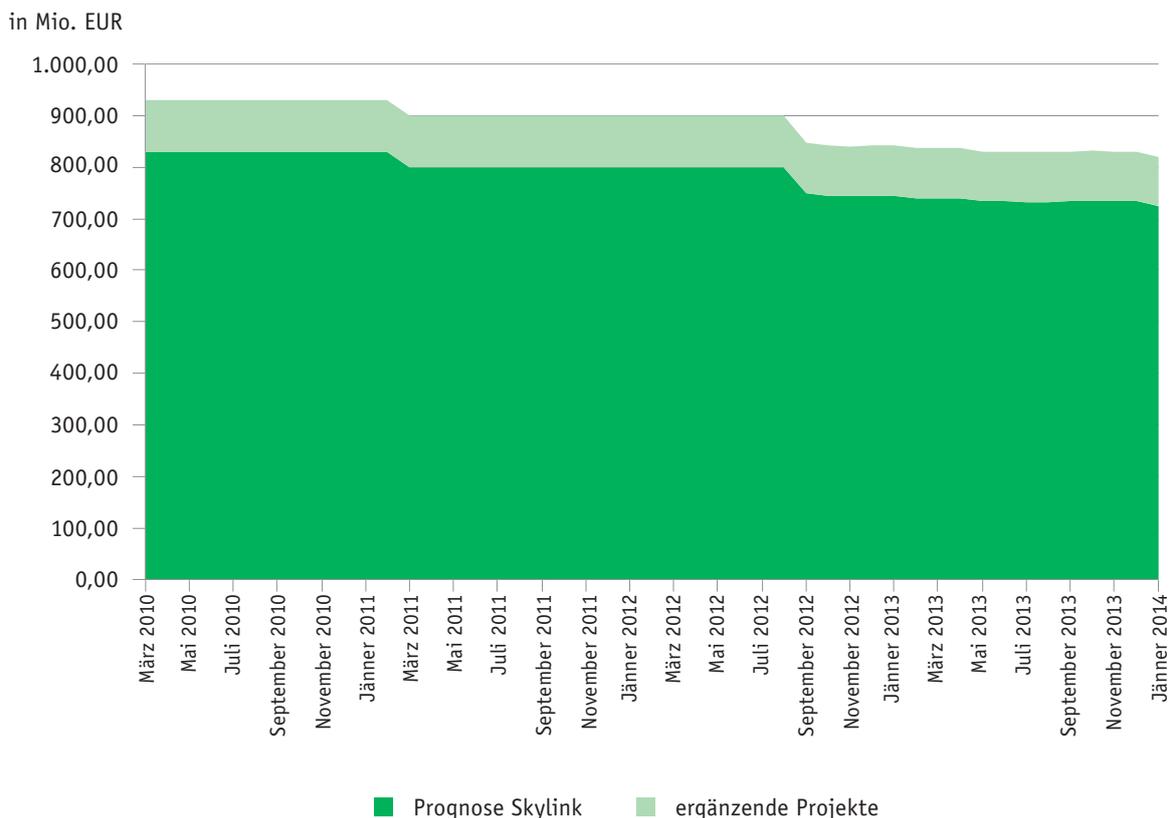
Kostenübersicht und Inbetriebnahme

3.1 Aufbauend auf den Vorbericht stellt der RH die Entwicklung der Kostenprognose, die Gesamterrichtungskosten, die Bauzinsen und den Inbetriebnahmetermin des Skylink dar:

- Kostenprognose

(1) Die nachstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Kostenprognose für das Projekt Skylink (inkl. Vorsorgen) einschließlich der ab Mai 2007 herausgelösten ergänzenden Projekte² vom Zeitpunkt des Vorberichts des RH (Stand März 2010) bis zum Zeitpunkt der Follow-up-Überprüfung des RH (Stand Jänner 2014). Das Budget für das Projekt Skylink (inkl. Vorsorgen) und für die ergänzenden Projekte blieb seit der Budgetaufstockung (in der 140. Aufsichtsratssitzung im Dezember 2009) konstant bei 830,0 Mio. EUR bzw. rd. 99,50 Mio. EUR für die ergänzenden Projekte³.

Abbildung 1: Projekt Skylink – Kostenentwicklung inkl. ergänzende Projekte von März 2010 bis Jänner 2014



Quelle: Flughafen Wien AG; Darstellung RH

² vormals: Schnittstellenprojekte

³ Das Budget im Dezember 2009 wies eine Summe von 929,50 Mio. EUR aus, davon rd. 99,50 Mio. EUR für die ergänzenden Projekte (Schnittstellenprojekte). In den Monatsberichten des für den Skylink zuständigen Bereichs B war für die ergänzenden Projekte ab Juni 2010 ein Budget von rd. 99,47 Mio. EUR ausgewiesen.

Kostenübersicht und Inbetriebnahme

Die nachfolgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ansätze in der Kostenprognose mit Stand der Budgetgenehmigung im Dezember 2009 (ident mit der Kostenprognose März 2010) sowie mit Stand Jänner 2014:⁴

Tabelle 2: Kostengegenüberstellung Budget 12/2009 und Stand 1/2014	
	in Mio. EUR
Stand Kostenprognose Budget 12/2009	
Ist-Kosten Skylink inkl. ergänzende Projekte	510,00
Restleistungen Gewerke	253,50
Restleistungen Honorare	81,00
Vorsorgen (siehe TZ 9)	55,00
Vorsorge für Totalübernehmer (siehe TZ 9)	30,00
Prognose Skylink inkl. ergänzende Projekte	929,50
Stand Kostenprognose 1/2014 (lt. Flughafen Wien AG)	
Projekt Skylink-Honorare	216,90
Projekt Skylink-Gewerke	519,41
Schadensverfolgung (siehe TZ 21)	5,76
Schadenersatzleistungen (ohne Schiedsspruch)	- 16,95
Summe Projekt Skylink	725,12
ergänzende Projekte	94,80
Prognose Skylink inkl. ergänzende Projekte	819,92
Differenz Budget 12/2009 zu Stand 1/2014	109,58

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Im Vergleich zu den im November 2002 geschätzten Kosten von rd. 401,79 Mio. EUR stiegen die Kosten für das Projekt Skylink exkl. ergänzende Projekte auf nunmehr rd. 725,12 Mio. EUR. Dies entspricht einer Kostensteigerung von rd. 80 %.

Die Flughafen Wien AG reduzierte ihre Kostenprognose vom Dezember 2009 (rd. 929,50 Mio. EUR) einschließlich ergänzende Projekte (Schnittstellenprojekte) auf rd. 819,92 Mio. EUR (Stand Jänner 2014, davon rd. 725,12 Mio. EUR für das Projekt Skylink und rd. 94,80 Mio. EUR für die ergänzenden Projekte). Dies entspricht einer Kostensteigerung von rd. 104 % gegenüber der Kostenschätzung vom November 2002 von rd. 401,79 Mio. EUR. Auf Basis der Kostenprognose vom Jänner 2014 – mit einer seitens der Flughafen Wien AG geschätzten Genauigkeit von +/- 0,1 % – wickelte die Flughafen Wien AG somit

⁴ Gegenüberstellung der Kostenbestandteile nicht möglich, weil die Ist-Kosten bedingt durch die notwendige Evaluierung im Zusammenhang mit dem Baustopp einmalig ermittelt und dargestellt wurden.

das Projekt Skylink einschließlich der ergänzenden Projekte um rd. 109,58 Mio. EUR unter dem im Jahr 2009 beschlossenen Budget ab.

(2) Die im beschlossenen Budget veranschlagten Vorsorgen von 85 Mio. EUR sowie die lukrierten Schadenersatzleistungen von rd. 27,98 Mio. EUR⁵ ergaben im Wesentlichen die Kostenreduktionen im Projekt Skylink (inkl. der ergänzenden Projekte) vom Budget 2009 bis zum Prognosestand 2014:

Tabelle 3: Wesentliche Kostenfaktoren	
	in Mio. EUR ¹
Budget Dezember 2009 Skylink inkl. ergänzende Projekte	929,50
zuzügl. Schadensverfolgung (siehe TZ 21)	+ 5,76
abzügl. der im Budget veranschlagten Vorsorgen (siehe TZ 9)	- 85,00
abzügl. Schadenersatzleistungen (siehe TZ 21 und 24 ff.)	- 27,98
abzügl. sonstige Einsparungen	- 2,36
Vergleich: Prognose Stand Jänner 2014	819,92

¹ Beträge gerundet

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

– Gesamterrichtungskosten

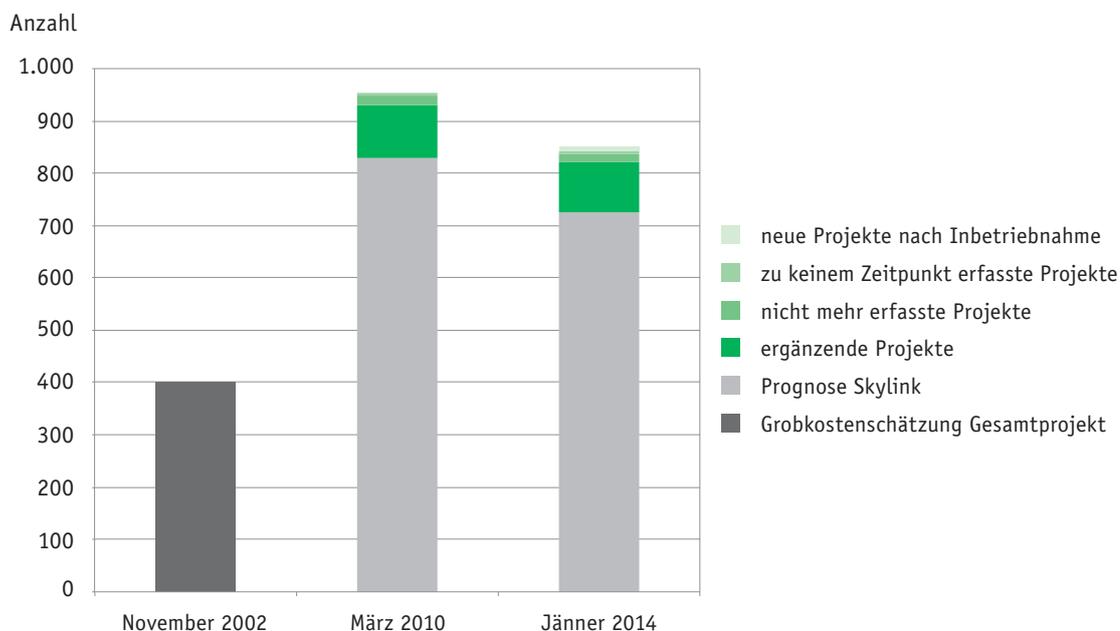
Der RH erstellte eine Übersicht über alle dem Projekt Skylink zurechenbaren Kosten. Dabei berücksichtigte er neben dem Projekt Skylink (rd. 725,12 Mio. EUR) und den ergänzenden Projekten (rd. 94,80 Mio. EUR) alle weiteren Projekte⁶ (rd. 21,88 Mio. EUR) und die neuen, nach Inbetriebnahme definierten, Projekte (rd. 7,34 Mio. EUR) (siehe TZ 8).

⁵ Zu den in der Tabelle 2 dargestellten 16,95 Mio EUR kam noch das Ergebnis des Schiedsspruchs mit der ARGE HKL/HKL-P hinzu, dies ergab in Summe rd. 27,98 Mio. EUR. Allerdings wies die Flughafen Wien AG im Jänner 2014 noch eine um rd. 40.000 EUR überhöhte Summe für Schadenersatzleistungen aus, welche sie im Zuge der Prüfung des RH an Ort und Stelle korrigierte. Die Summe von 27,98 Mio. EUR beinhaltet bereits diese Korrektur.

⁶ Gebarungüberprüfung „Flughafen Wien AG; Projekt Skylink“, Reihe Wien 2011/1 und Reihe Niederösterreich 2011/1, TZ 48

Kostenübersicht und Inbetriebnahme

Abbildung 2: Projekt Skylink – Entwicklung der Kostenprognose
November 2002 – Jänner 2014



Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Tabelle 4: Prognose Gesamterrichtungskosten, Stand Jänner 2014

Stand Prognose Gesamterrichtungskosten 1/2014	in Mio. EUR
Projekt Skylink	725,12
ergänzende Projekte	94,80
weitere Projekte – „nicht mehr erfasste“ (siehe TZ 10)	17,89
weitere Projekte – „zu keinem Zeitpunkt erfasste“ (siehe TZ 10)	3,99
neue Projekte nach Inbetriebnahme	7,34
Summe Gesamterrichtungskosten¹	849,15

¹ Abweichung aufgrund Rundungsdifferenzen

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Unter Berücksichtigung sämtlicher Kosten ergäbe sich mit Stand Jänner 2014 eine Gesamtsumme der prognostizierten Kosten von rd. 849,15 Mio. EUR; diese läge somit um rd. 103,24 Mio. EUR (bzw. rd. 11 %) unter der – alle Projekte beinhaltenden – Gesamtsumme von rd. 952,39 Mio. EUR (siehe Vorbericht).

– Bauzeitinsen

Die ÖNORM B 1801-1 (aktueller Stand 2009) regelt die einheitliche Darstellung von Kosten (Kostengliederung bzw. Kostengruppierung). Eine Aufstellung der Gesamtkosten auf Basis dieser ÖNORM umfasst nicht die Finanzierungskosten.

Die Flughafen Wien AG stellte die Finanzierungskosten in der Berichterstattung zum Projekt zunächst nicht dar. Ab dem Monatsbericht Februar 2013 wies sie Finanzierungskosten (Fremdkapitalzinsen, im Monatsbericht als Bauzeitinsen bezeichnet) von rd. 62,06 Mio. EUR aus.

– Aufnahme des Passagierbetriebs

Der Rahmenterminplan vom Juli 2001 sah eine Inbetriebnahme des Skylink mit 20. Dezember 2007 vor. Nach dem Baustopp Ende 2009 plante die Flughafen Wien AG die Aufnahme des Passagierbetriebs im Skylink für den 30. Mai 2012; die tatsächliche Inbetriebnahme erfolgte am 5. Juni 2012. Die Flughafen Wien AG hielt den Termin zur Aufnahme des Passagierbetriebs im Skylink – mit einer Verzögerung von weniger als einer Woche – nahezu ein.

3.2 Der RH hielt kritisch fest, dass die Kosten für das Projekt Skylink (exkl. ergänzende Projekte) letztendlich von rd. 401,79 Mio. EUR auf rd. 725,12 Mio. EUR um rd. 80 % stiegen. Bei Betrachtung des Projekts Skylink (inkl. ergänzender Projekte) ergab sich eine Kostensteigerung von rd. 401,79 Mio. EUR auf rd. 819,92 Mio. EUR bzw. rd. 104 %. Die Flughafen Wien AG unterschritt in beiden Fällen die Kosten des 2009 genehmigten Budgets.

Allerdings wies der RH kritisch darauf hin, dass die Flughafen Wien AG neuerlich nicht sämtliche Projekte in die Gesamtkostenprognose und -berichterstattung aufnahm, und verwies auf seine Empfehlungen in TZ 8 und 10.

Der RH kritisierte, dass die Flughafen Wien AG die Finanzierungskosten (Fremdkapitalzinsen) erst ab Februar 2013 in ihrer Berichterstattung zum Projekt auswies. Er empfahl im Sinne der Transparenz, künftig die Finanzierungskosten von Projekten in die Berichterstattung aufzunehmen.

Der RH anerkannte, dass die Flughafen Wien AG den im März 2010 festgelegten Termin der Inbetriebnahme einhielt.

Kostenübersicht und Inbetriebnahme

- 3.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG habe die Kostenprognose im Oktober 2014 nach Abschluss der wesentlichen Positionen beim Projekt Skylink 722,28 Mio. EUR, für die ergänzenden Projekte 94,21 Mio. EUR und für Skylink einschließlich ergänzende Projekte 816,49 Mio. EUR betragen.*

Die Kostenreduktion resultiere aus Verhandlungserfolgen mit den Informations- und Kommunikationstechnologie-Gewerken, der endgültigen Datenübernahme aus dem Schlichtungsverfahren, dem günstigeren Abschluss mit diversen Konsulenten und der günstigeren Abrechnung diverser Restleistungen. Der Projektabschluss sei noch im 4. Quartal 2014 erfolgt.

Die Kosten der „nicht mehr erfassten“-Projekte würden bei zukünftigen Projekten in der Berichterstattung gesondert dargestellt werden. Eine Rückführung der Kosten in das „Urprojekt“ sei nur mit einem erheblichen Mehraufwand – ohne besondere Vorteile – möglich.

Die Flughafen Wien AG werde bei zukünftigen Projekten die Kosten der „zu keinem Zeitpunkt erfassten Projekte“ in einer Gesamtkostenprognose und –berichterstattung darstellen und berücksichtigen, sofern eine eindeutige objektbezogene Zuordnung der Kosten möglich sei.

Hinsichtlich der neuen Projekte nach Inbetriebnahme erachte die Flughafen Wien AG eine objektbezogene Darstellung derartiger Kosten als nicht zweckmäßig, weil bei konsequenter Einhaltung der Empfehlung kein Projektabschluss möglich sei.

Die Finanzierungskosten (in den Monatsberichten als Bauzeitinsen bezeichnet) seien grundsätzlich und somit auch im Projekt Skylink im Buchhaltungs- bzw. Projektsystem gemäß Investitionshandbuch erfasst worden. Die Flughafen Wien AG werde zukünftig für Bauprojekte die nach den anwendbaren Rechnungslegungsgrundsätzen anzusetzenden Finanzierungskosten in den Monatsberichten darstellen.

- 3.4** *Der RH erwiderte, dass eine objektbezogene Darstellung nicht dem Projektabschluss bzw. einer Übergabe an den Nutzer entgegensteht. Erst eine Berichterstattung, die auch Projekte nach Inbetriebnahme erfasst, ermöglicht nach Ansicht des RH eine gesamtheitliche Kosten/Nutzen-Analyse eines Bauvorhabens und gewährleistet eine umfassende sowie transparente Information an den Aufsichtsrat. Er verwies daher auf seine Empfehlung zur objektbezogenen Darstellung (siehe TZ 10).*

Projektorganisation Skylink

Wahrnehmung der
Bauherrnfunktion

4.1 (1) Der RH hatte der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 37 und 104) empfohlen, ihre Bauherrnfunktion verstärkt wahrzunehmen und die Ressourcen auf Bauherrnseite entsprechend dem Projektfortschritt anzupassen (TZ 20).

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass diese Empfehlungen durch die Gründung des Servicebereichs Planung, Bau und Bestandsmanagement (Servicebereich B) mit entsprechender Verstärkung der Ressourcen sowie Verstärkungen im Bereich der Rechtsabteilung umgesetzt worden seien. Außerdem habe die Flughafen Wien AG eine eigene Tochtergesellschaft gegründet, welche die Aufgaben der Örtlichen Bauaufsicht wahrzunehmen habe. Ebenso würden die Aufgaben der Begleitenden Kontrolle durch eigenes Personal wahrgenommen. Bei großen Projekten habe man temporär Kompetenzen und Kapazitäten verstärkt. Mit Installierung des neu gegründeten Bereichs Zentraler Einkauf sei die Zuständigkeit für alle Beschaffungen im Baubereich in diesem Bereich angesiedelt worden.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG entsprechende organisatorische sowie personelle Änderungen vornahm, um ihre Bauherrnfunktion verstärkt wahrnehmen zu können. Die Flughafen Wien AG definierte dabei u.a. im Bauhandbuch und in einer Aufsichtsratssitzung im November 2011 folgende Ziele für diesen Änderungsprozess:

- klare Aufgabentrennung zwischen Besteller und Ersteller sowie
- verstärkte interne Wahrnehmung bestimmter Leistungen (u.a. Projektleitung, Projektsteuerung, Vergabe, Vertrags- und Anti-Claimmanagement sowie Örtliche Bauaufsicht).

Die Umsetzung dieser Ziele erfolgte in mehreren Schritten und umfasste folgende Maßnahmen:

- Zusammenfassung aller gebäudetechnischen Dienstleistungen im Servicebereich B mit Jänner 2012.

Dieser gliederte sich somit in die Abteilungen Versorgung/Entsorgung, Bestandsmanagement, Planung und Baubetreuung. Zusätzlich bildete die Flughafen Wien AG im Servicebereich B die Stabstellen Kaufmännische Verwaltung, Vertragsmanagement und Behördenverfahren. Aufgaben dieser Stabstellen waren u.a. das Projektcontrolling, das Bestell- und Rechnungswesen, die Abwicklung der Behördenver-

fahren, die Sicherstellung der Einhaltung der beauftragten Leistungsbilder und Anti-Claimmanagement.

Der Servicebereich B umfasste nach der Neuorganisation im Jänner 2012 rd. 67 Mitarbeiter und wurde kontinuierlich bis Jänner 2014 auf rd. 90 Mitarbeiter aufgestockt.

- Einrichtung der Stabstelle Begleitende Kontrolle im Jänner 2012

Aufgabe der Begleitenden Kontrolle war u.a. eine kostenmäßige, terminliche und qualitative Optimierung der Projekte. Seit ihrer Gründung nahm ein Mitarbeiter die Aufgaben der Begleitenden Kontrolle wahr. Dieser hatte direkt an den Vorstand zu berichten.

- Leistungen der Örtlichen Bauaufsicht seit April 2010 durch ein Tochterunternehmen der Flughafen Wien AG (VIE ÖBA GmbH)

Der Personalstand der VIE ÖBA GmbH entwickelte sich u.a. entsprechend dem Projektfortschritt. Die VIE ÖBA GmbH umfasste bei der Gründung rd. 17 Mitarbeiter und im Jänner 2014 rd. 30 Mitarbeiter. Damit konnte das erworbene Know-how zur Abwicklung flughafenspezifischer Spezialbauten nachhaltig bewahrt und weiterentwickelt werden.

- Schaffung eines „Zentralen Einkaufs“ mit Jänner 2012

Diese Abteilung war nunmehr für alle Vergabeverfahren der Flughafen Wien AG zuständig. Sie umfasste bei der Gründung rd. 13 Mitarbeiter und mit Stand Jänner 2014 rd. 15 Mitarbeiter.

- (temporäre) Verstärkung der personellen Ressourcen ab dem Jahr 2011 in der Rechtsabteilung

- 4.2** Die Flughafen Wien AG setzte die beiden Empfehlungen des RH somit um, indem sie durch eine Änderung der Organisationsstruktur Rahmenbedingungen schuf, die grundsätzlich geeignet waren, die Bauherrnfunktion wahrzunehmen. Weiters passte die Flughafen Wien AG ihre Personalressourcen dem jeweiligen Bedarf (z.B. der jeweiligen Projektphase, Anzahl von Projekten) an.

Aufbau und Einsatz
von internem
Know-how

5.1 (1) Der RH hatte der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 20, 50, 95, 104 und 110) empfohlen, ausreichend rechtliches, bauwirtschaftliches und technisches Know-how einzusetzen sowie die Projektmanagementagenden (Projektleitung und Projektsteuerung) mit ausreichend internen Ressourcen zu besetzen, um die Interessenswahrung sicherzustellen.

Dadurch sollten Schlechtleistungen von beauftragten Unternehmen rechtzeitig erkannt und geeignete Maßnahmen (z.B. laufende Überwachung der Planungsleistungen, Rechnungseinbehalt, Ersatzvornahme) gesetzt werden können. So wäre für eine gesicherte und mängelfreie Planung zu sorgen. Sämtliche Anforderungen von Dritten vor der Ausschreibung von Leistungen (Planung, Ausführung, Konsulenten) wären zu evaluieren und zu berücksichtigen sowie Leistungen vor allem von beauftragten Konsulenten zu überwachen und einzufordern.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass diese Empfehlung durch die Gründung des Servicebereichs Planung, Bau und Bestandsmanagement mit entsprechender Verstärkung der Ressourcen sowie Verstärkungen im Bereich der Rechtsabteilung umgesetzt worden sei.

Weiters teilte sie mit, dass sie eine eigene Tochtergesellschaft (VIE ÖBA GmbH) gegründet habe, welche die Aufgaben der Örtlichen Bauaufsicht wahrnehme. Die Leistungen einer Begleitenden Kontrolle würden durch eigenes Personal erbracht. Für die kaufmännische Betreuung/Abwicklung der Vergaben sei eine zentrale Einkaufsorganisation installiert worden.

(3) Der RH stellte nunmehr – wie unter TZ 4 näher dargestellt – fest, dass die Flughafen Wien AG entsprechende Ziele definierte und in mehreren Schritten Maßnahmen setzte.

Die Flughafen Wien AG passte die personellen Ressourcen dem jeweiligen Projektfortschritt an. Sie bündelte internes Know-how

- in der Rechtsabteilung,
- in der neu gegründeten Abteilung „Zentraler Einkauf“,
- durch die Zusammenfassung aller gebäudetechnischen Dienstleistungen in einer Abteilung (Servicebereich B) sowie
- durch die Wahrnehmung der Aufgaben der Örtlichen Bauaufsicht durch ein Tochterunternehmen (VIE ÖBA GmbH).

5.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH durch die Schaffung von Abteilungen (Servicebereich B und Zentraler Einkauf), die Gründung einer Tochtergesellschaft der Flughafen Wien AG für die Örtliche Bauaufsicht und die personelle Verstärkung der Rechtsabteilung um.

Örtliche Bauaufsicht

6.1 (1) Der RH sah durch die Erbringung von Leistungen der Örtlichen Bauaufsicht durch ein Tochterunternehmen der Flughafen Wien AG die Gefahr eines Kontrolldefizits.

Er hatte daher vor diesem Hintergrund der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 21) empfohlen – speziell aufgrund der gewählten Organisationsform beim Projekt Skylink – Maßnahmen zu setzen, um eine funktionierende und unabhängige Kontrolle (Vier-Augen-Prinzip) durch die Örtliche Bauaufsicht zu gewährleisten.

(2) Die Flughafen Wien AG verwies im Nachfrageverfahren auf ihre Stellungnahme, in der sie mitgeteilt hatte, dass die Empfehlung bereits umgesetzt worden sei. Die Geschäftsführung durch den Projektleiter sei von vornherein als Provisorium gedacht gewesen; schon rund einen Monat nach Gründung der VIE ÖBA GmbH seien eine vom Projekt unabhängige Geschäftsführung sowie ein Beirat unter Beiziehung eines externen Experten als Kontrollorgan der VIE ÖBA GmbH eingesetzt worden. Darüber hinaus werde sie von der Begleitenden Kontrolle kontrolliert.

Weiters teilte sie mit, dass die VIE ÖBA GmbH für die Örtliche Bauaufsicht während der intensiven Bautätigkeit am Projekt Skylink in den vergangenen Jahren mit extra für diese Aufgabenstellung engagiertem Personal ausgestattet worden sei. Die Flughafen Wien AG habe die VIE ÖBA GmbH wieder umstrukturiert und auf einen flughafeneigenen Personalstand zurückgeführt, wobei es kurzfristig zu Überschneidungen von Verantwortungen gekommen sei. Ziel sei die Wiedereinrichtung des Vier-Augen-Prinzips, aber auch die Sicherstellung einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit der Örtlichen Bauaufsicht gewesen.

Die Flughafen Wien AG teilte mit, dass die Örtliche Bauaufsicht nicht irgendein Dienstleister, sondern Bevollmächtigter und verlängerter Arm des Bauherrn auf der Baustelle sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG nach wie vor die VIE ÖBA GmbH mit den Leistungen der Örtlichen Bauaufsicht beauftragte.

Die Flughafen Wien AG setzte 2013 folgende Regelwerke in Kraft:

- Leistungsbild Örtliche Bauaufsicht,
- Bauhandbuch für die Abwicklung von Bauprojekten und
- Bauhandbuch für kleine bauliche Maßnahmen.

Diese Dokumente regelten die Schnittstelle zwischen der Flughafen Wien AG (Servicebereich B) und der VIE ÖBA GmbH. Weiters beinhalteten sie Prozessbeschreibungen, Zuständigkeiten und Checklisten.

Der RH überprüfte die Umsetzung des Vier-Augen-Prinzips (zur Vermeidung eines Kontrolldefizits) in diesen Regelwerken. Durch die Aufgabenteilung zwischen Ersteller und Besteller sowie durch Regelungen über Zuständigkeiten und Freigabeerfordernisse berücksichtigten die Regelwerke grundsätzlich das Vier-Augen-Prinzip. Die Rechnungskontrolle und Freigabe der Leistungen der Örtlichen Bauaufsicht erfolgte durch den Servicebereich B. Die Abteilung Finanz- und Rechnungswesen führte die formale Rechnungskontrolle, Verbuchung und Zahlung der Leistungen der Örtlichen Bauaufsicht durch. Der Servicebereich B war organisatorisch von der Abteilung Finanz- und Rechnungswesen getrennt. Eine Visualisierung wesentlicher Prozesse (bspw. Abrechnungsprüfung) sowie inhaltliche Vorgaben zur Erfüllung des Vier-Augen-Prinzips fehlten jedoch.

- 6.2** Der RH bewertete die grundsätzliche Berücksichtigung des Vier-Augen-Prinzips positiv, vermisste aber die in einem Prozess eingebettete und inhaltlich determinierte Festlegung des Vier-Augen-Prinzips in den Regelwerken. Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH somit nur teilweise um.

Um die Gefahr eines Kontrolldefizits zu vermeiden, empfahl der RH der Flughafen Wien AG, das Vier-Augen-Prinzip in den Regelwerken verstärkt zu implementieren und Prozesse prinzipiell (grafisch) so darzustellen, dass daraus Ablauf, Zuständigkeiten und Prüfinhalte ersichtlich sind.

- 6.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien die Feststellungen des RH bezüglich der fehlenden Prozessdarstellung und der inhaltlich nicht determinierten Festlegung des Vier-Augen-Prinzips in den Regelwerken nicht zutreffend.*

Bereits zur Zeit der Einschau des RH seien grafische Prozessdarstellungen zur Prüfung der Rechnungen von Konsulenten und ausführenden Unternehmen im Projekthandbuch des Bereichs Planung, Bau und Bestandsmanagement vorgelegen.

Weiters sei das Vier-Augen-Prinzip im Organisationshandbuch des Bereichs Planung, Bau und Bestandsmanagement und in Dienstabweisungen der VIE ÖBA GmbH inhaltlich determiniert festgelegt worden. Die Flughafen Wien AG übermittelte in der Anlage zu ihrer Stellungnahme die zugehörigen Dokumente.

- 6.4** Der RH entgegnete der Flughafen Wien AG, dass sich seine Feststellungen bezüglich der nicht lückenlosen Implementierung des Vier-Augen-Prinzips auf die angeführten Regelwerke (Leistungsbild Örtliche Bauaufsicht, Bauhandbuch für die Abwicklung von Bauprojekten und Bauhandbuch für kleine bauliche Maßnahmen) bezogen und grundsätzlich den Prozess der Mengenermittlung bzw. Aufmaßkontrolle betrafen. Die zusammen mit der Stellungnahme der Flughafen Wien AG von ihr beigebrachten Unterlagen regeln lediglich die formalen Genehmigungserfordernisse sowie den Rechnungslauf und wurden teilweise erst nach Ende der Gebarungsüberprüfung des RH freigegeben. Er hielt daher seine Empfehlung aufrecht, das Vier-Augen-Prinzip in den Regelwerken verstärkt zu implementieren und Prozesse prinzipiell (grafisch) so darzustellen, dass daraus Ablauf, Zuständigkeiten und Prüfinhalte ersichtlich sind.

Kostenmanagement des Projekts Skylink

Kostencontrolling

- 7.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 37) die Kostenverfolgung durch die externe Projektsteuerung grundsätzlich beanstandet, insbesondere die stark schwankenden Kostenansätze und den erheblichen Kostenanstieg (mehr als 15 %) im August 2007. Zudem hatte er kritisch darauf verwiesen, dass der Vorstand den Aufsichtsrat hinsichtlich der Kostenentwicklung nicht ausreichend klar informierte, weil zwischenzeitlich keine gesicherten Zahlen für den Aufsichtsrat zur Verfügung standen.

Daher hatte der RH der Flughafen Wien AG empfohlen, das bauherrnseitige Kostencontrolling verstärkt wahrzunehmen.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte dazu im Rahmen des Nachfrageverfahrens mitgeteilt, dass die Empfehlung umgesetzt und im internen Regelwerk berücksichtigt worden sei. So sei bei der Neuorganisation

des Baubereichs⁷ (Servicebereich B) eine Stabstelle Controlling eingerichtet worden, deren Aufgabe insbesondere die Kostenkontrolle und die Kostenverfolgung sei.

(3) Der RH stellte dazu nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG das Controlling in einer Stabstelle im Servicebereich B organisierte und diese personell aufstockte. Die Flughafen Wien AG begann mit Wiederaufnahme der Bautätigkeit am Projekt Skylink, das monatliche Berichtswesen neu zu strukturieren (z.B. die Ergänzung der Berichte mit Soll-Ist-Vergleichen). Die vom Servicebereich B (unter Mitwirkung der Stabstelle Controlling⁸) erstellten Monatsberichte waren in weiterer Folge die Grundlage der Berichterstattung an den Vorstand und den Aufsichtsrat.

Der Flughafen Wien AG standen zur Kostenverfolgung und zum Kostencontrolling prinzipiell zwei Auswertungsmöglichkeiten zur Verfügung:

- die Monatsberichte der externen Projektsteuerung mit detaillierten Kostenaufstellungen und
- Daten aus dem internen Buchhaltungssystem.

Die Kostenaufstellung in den Monatsberichten basierte bis Dezember 2013 auf den Daten der externen Projektsteuerung, ab Jänner 2014 wurden auch die Daten aus dem Buchhaltungssystem in die Monatsberichte aufgenommen.

Diese Daten waren (während der gesamten Projektabwicklung) systembedingt unterschiedlich (z.B. zeitliche Unterschiede in der Verarbeitung, Erfassung und Verbuchung von Projektkosten). So wies z.B. mit Stichtag 31. Dezember 2013 das Buchhaltungssystem um rd. 14,39 Mio. EUR geringere Kosten aus als die Projektsteuerung in ihrer Kostenverfolgung. Diese Differenz war im Monatsbericht des Servicebereichs B nicht dargestellt. Auch in sämtlichen vorigen Monatsberichten fand sich kein Hinweis auf Differenzen zwischen dem Buchhaltungssystem und der Kostenaufstellung der Projektsteuerung.

⁷ Servicebereich B, kurz „SB-B“: Planung, Bau und Bestandsmanagement; vormals für das Projekt Skylink zuständig war der Bereich VIE-B Skylink

⁸ Wesentliche Aufgaben der Stabstelle Controlling waren u.a.:

- die Erstellung einer Gesamtkostenhochrechnung,
- der Aufbau eines Kostenverfolgungssystems,
- die Wahrnehmung der kaufmännischen Schnittstelle zur Buchhaltung und
- die Klärung von Kostenzuordnungen im Projekt und die Auswertung von kaufmännischen Details aus dem Buchhaltungssystem.

Kostenmanagement des Projekts Skylink

Im Zuge der Prüfungshandlungen des RH an Ort und Stelle stellte die Flughafen Wien AG – erst mit zeitlicher Verzögerung – angeforderte Unterlagen des Kostencontrollings zum Projekt Skylink und den ergänzenden Projekten, auch gegliedert auf Auftragsebene (Gesamtkostenaufstellung, welche eine detaillierte Aufstellung der Auftragnehmer umfassen sollte), zur Überprüfung bereit.

Die Flughafen Wien AG führte in diesem Zusammenhang u.a. im Bereich Finanz- und Rechnungswesen geeignete, systembedingte Gründe an.

Eine Auswertung der Buchhaltungsauszüge zum Projekt Skylink lag nicht vor.

Die Stabstelle Controlling im Servicebereich B führte ergänzend aus, dass sie künftig ihr Buchhaltungssystem so strukturieren werde, dass Unterlagen für das Kostencontrolling der Flughafen Wien AG standardmäßig zur Verfügung stehen.

- 7.2** Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH nicht um. Obwohl sie das Projektcontrolling im Servicebereich B personell verstärkte, reichte dies nicht aus, um für das Kostencontrolling der Flughafen Wien AG wesentliche Unterlagen in der erforderlichen Qualität standardmäßig zur Verfügung zu haben.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, geeignete qualitätssichernde Maßnahmen zu setzen.

Der RH würdigte es positiv, dass die Flughafen Wien AG die Daten aus dem Buchhaltungssystem ab Jänner 2014⁹ in den Monatsberichten darstellte, bemängelte aber, dass sie die Differenzen bei der Kostenerfassung (internes Buchhaltungssystem gegenüber externer Kostenverfolgung) bis zur Zeit der Prüfung des RH an Ort und Stelle nicht transparent in ihrem Berichtswesen darstellte sowie ein wichtiges Kostencontrolling-Instrument nicht zur Verfügung hatte (Auswertung aus dem Buchhaltungssystem auf Auftragsebene).

Der RH empfahl, künftig auf eine transparente Kostendarstellung im Berichtswesen zu achten; insbesondere systembedingt unterschiedliche Kostenstände wären in das Berichtswesen aufzunehmen und zu begründen.

⁹ beim Projekt Skylink

- 7.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien nicht zwei Auswertungsmöglichkeiten zur Kostenverfolgung zur Verfügung gestanden. Vielmehr habe sie der externen Projektsteuerung die Daten aus dem Buchhaltungssystem jeweils am Monatsende übermittelt. Die Daten seien zunächst Grundlage für deren Kostenprognose und Abgrenzungen gewesen; nach Rückmeldung der externen Projektsteuerung habe der Servicebereich B den aktuellen Letztstand eingearbeitet; dies habe zu zeitlichen Differenzen zwischen Projektsteuerung und Buchungsstand geführt. Auf Basis dieser Datenlage habe sie dem Aufsichtsrat berichtet.*

Es würde sich demzufolge nicht um systembedingte, sondern um prozessbedingte zeitliche Unterschiede der Daten während der Projektentwicklung handeln. Der Servicebereich B habe in seinen Monatsberichten stets auf den – vom RH angeführten – Unterschied aufgrund des Schlichtungsverfahrens im Dezember 2013 hingewiesen.

Prozessbedingte zeitliche Differenzen bei Leistungs- bzw. Abrechnungswerten würden keine Auswirkungen auf die Kostenprognose des Projekts haben, weil sich diese im jeweils nächsten Berichtszeitraum im Falle einer nur zeitlichen Verschiebung neutralisieren würden.

Betreffend der nicht vorliegenden Buchhaltungsauszüge teilte die Flughafen Wien AG mit, dass alle geforderten Auswertungen übermittelt worden seien. Daher sei die Empfehlung des RH, auf eine transparente Kostendarstellung zu achten und Auswertungen aus dem Buchhaltungssystem auf Auftragsebene bereitzustellen, bereits umgesetzt. Die Flughafen Wien AG habe dem RH die geforderten Unterlagen möglichst zeitnahe übermittelt; sie wies abermals auf die im Bereich Finanz- und Rechnungswesen gelegenen, systembedingten Gründe hin, welche nicht vorhersehbar gewesen seien und für die die Flughafen Wien AG auch keine Ressourcen vorhalte (zeitgleiche Prüfungen, Betriebsprüfung, Lohnsteuerprüfung, Erstellung und Prüfung Jahresabschluss).

- 7.4 Der RH entgegnete, dass der Flughafen Wien AG jedenfalls zwei Auswertungsmöglichkeiten zum Kostencontrolling zur Verfügung standen, nämlich ihre internen Buchhaltungsdaten und die Monatsberichte der externen Projektsteuerung. Die Kontrolle und Auswertung dieser Daten zählt zu den Aufgaben eines Kostencontrollings – unabhängig davon, ob die Flughafen Wien AG ihre internen Buchhaltungsdaten zunächst an Externe übermittelt oder nicht.

Hinsichtlich der zeitlich bedingten, unterschiedlichen Kostenstände betonte der RH, dass Differenzen jedenfalls in das Berichtswesen aufzunehmen und zu begründen wären – unabhängig davon, ob diese Unterschiede system- oder prozessbedingt zustande kamen.

Kostenmanagement des Projekts Skylink

Zur Datenbereitstellung hielt der RH fest, dass er keine Daten vom Projektcontrolling des Servicebereichs B erhielt, obwohl der Servicebereich B definitionsgemäß auch ein Hauptanwender des Buchungssystems war. Daher hielt der RH seine Empfehlung aufrecht, auf eine transparente Kostendarstellung im Berichtswesen zu achten; insbesondere systembedingt unterschiedliche Kostenstände wären in das Berichtswesen aufzunehmen und zu begründen.

System der Kostenverfolgung

– Überblick

8.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 33, 42 und 48) der Flughafen Wien AG empfohlen, funktional zusammenhängende Leistungen und Baumaßnahmen grundsätzlich nicht in getrennten Projekten zu budgetieren und abzurechnen. Sämtliche in Zusammenhang mit dem Projekt Skylink stehende Baumaßnahmen (Projekt Skylink, Schnittstellenprojekte und weitere Projekte¹⁰) wären in die Kostenverfolgung aufzunehmen und gesamthaft fortzuschreiben.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte dazu im Rahmen des Nachfrageverfahrens mitgeteilt, dass das Projekt Skylink und die ergänzenden Projekte gesamthaft fortgeschrieben worden seien.

(3) Der RH stellte dazu nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG nicht alle Projekte in die Kostenverfolgung aufnahm und gesamthaft fortschrieb:

¹⁰ Insgesamt waren 16 Schnittstellenprojekte definiert sowie weitere Projekte, welche der RH in „nicht mehr erfasste“ und „zu keinem Zeitpunkt erfasste“ Projekte kategorisierte.

Tabelle 5: Gesamtterrichtungskosten

Stand Prognose Gesamtterrichtungskosten 1/2014	in Mio. EUR
in die Kostenverfolgung der Flughafen Wien AG aufgenommen:	
Projekt Skylink	725,12
ergänzende Projekte	94,80
Zwischensumme	819,92
in die Kostenverfolgung der Flughafen Wien AG nicht aufgenommen:	
weitere Projekte – „nicht mehr erfasste“	17,89
weitere Projekte – „zu keinem Zeitpunkt erfasste“	3,99
neue Projekte nach Inbetriebnahme	7,34
Zwischensumme	29,22
Summe Gesamtterrichtungskosten¹	849,15

¹ Abweichung aufgrund Rundungsdifferenzen

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

– weitere Projekte

Die Flughafen Wien AG stellte in ihren Kostenberichten (insbesondere in den Monatsberichten des für das Projekt Skylink zuständigen Servicebereichs B) das Projekt Skylink und die – ehemals als Schnittstellenprojekte bezeichneten – 16 ergänzenden Projekte gemeinsam dar; die vom RH in seinem Vorbericht (TZ 48) mitberücksichtigten Projekte („nicht mehr erfasste“ mit rd. 17,89 Mio. EUR und „zu keinem Zeitpunkt erfasste“ Projekte mit 5,00 Mio. EUR) waren in den Kostenberichten zum Projekt jedoch nicht umfasst.

Die „nicht mehr erfassten“ Projekte waren bereits vor der früheren Gebarungsüberprüfung des RH abgeschlossen, weshalb der Kostenstand unverändert blieb.

Bei den „zu keinem Zeitpunkt erfassten“ Projekten erfolgte der kaufmännische Abschluss bis zum Dezember 2013. Der aktuelle Kostenstand dieser Projekte wies eine um rd. 1,01 Mio. EUR niedrigere Gesamtsumme aus (Kostenreduktion von 5,00 Mio. EUR auf rd. 3,99 Mio. EUR).

Die Flughafen Wien AG hielt dazu im Zuge der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle fest, dass aufgrund der Größenordnung der Projekte kein Berichtswesen etabliert war. Sie sah auch keinen Nutzen in einer gemeinsamen Kostenverfolgung aller Projekte.

Kostenmanagement des Projekts Skylink

- neue Projekte nach Inbetriebnahme

Nach Eröffnung des Skylink im Juni 2012 (bzw. mit der Übergabe des Projekts von der Ersteller- in die Bestellersphäre der Flughafen Wien AG) war es bereits ab Oktober 2012 aufgrund von ersten Erfahrungen und Rückmeldungen aus der Nutzer- und Bestellersphäre erforderlich, Projektanpassungen vorzunehmen.

Dazu definierte die Flughafen Wien AG vier neue Projekte zur Abwicklung dieser Baumaßnahmen mit einem Gesamtbudget von 7,65 Mio. EUR (Vergrößerung der Anstellfläche vor einer „Behördeninsel“ in der Ebene 2, zusätzliche WC-Gruppe in der Ebene 1, Adaptierung und Erneuerung des Passagier-Leitsystems und Adaptierungen im Skylink aufgrund Nutzeranforderungen, z.B. Behinderten-WC, zusätzliche Müllräume, div. Verkabelungen usw.).

Der Aufsichtsrat genehmigte die Projektbudgets für das Jahr 2013 in der 163. Aufsichtsratssitzung am 19. Dezember 2012. In weiterer Folge berichteten der Servicebereich B und die VIE ÖBA GmbH dem Vorstand in den Monatsberichten über diese Projekte gesondert. Die Prognosekosten betragen mit Stand Jänner 2014 insgesamt rd. 7,34 Mio. EUR.

- ergänzende Projekte als Finanzierungsprojekte

Die Flughafen Wien AG erfasste und verfolgte alle Aufträge im Projekt Skylink (Skylink und ergänzende Projekte) mit getrennten Rechnungskreisen. Falls es in einem Auftrag oder Rechnungskreis zu einer Kostenüberschreitung kam, wurde der überschießende Betrag im Rahmen des Projekts Skylink erfasst und berichtet.

Die Flughafen Wien AG sah die einzelnen Budgets der ergänzenden Projekte als Finanzierungsprojekte, d.h. die Budgets dienten zunächst dazu, für das Projekt Skylink ausgeschöpft zu werden. Erst im späteren Projektverlauf (ab September 2012 und mit Vorliegen der Schlussrechnungen) wurden ursprünglich angesetzte Umbuchungen aufgelöst oder durchgeführt und somit die Ansätze aufgelöst. In drei Fällen verblieb ein, eigentlich dem ergänzenden Projekt zugehöriger, Restbetrag (in Summe rd. 3,76 Mio. EUR) im Projektbudget Skylink, weil das jeweilige Budget des ergänzenden Projekts ausgeschöpft war. Über diese Umbuchungsvorgänge waren weder Vorstand noch Aufsichtsrat informiert.

Der Vorstand der Flughafen Wien AG hielt im Zuge der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle fest, dass er die Heranziehung der Budgets der ergänzenden Projekte als Finanzierungsprojekte nicht kritisch sah, zumal für ihn in erster Linie die Entwicklung

des Gesamtbudgets (Projekt Skylink inkl. ergänzende Projekte) maßgeblich war. Er merkte an, dass die ergänzenden Projekte in Summe günstiger wurden.

- 8.2** Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie zwar die ergänzenden Projekte in die Kostenverfolgung aufnahm, nicht jedoch die noch nicht abgeschlossenen Projekte („zu keinem Zeitpunkt erfasste Projekte“).

Der RH erachtete es als prinzipiell nachvollziehbar, dass die Flughafen Wien AG einzelne Projekte nach Inbetriebnahme des Skylink definierte und getrennt erfasste, weil die Inbetriebnahme eines Gebäudes sowie die Übergabe des Bauwerks an die Nutzer grundsätzlich das Ende der Bauphase darstellten. Er verwies jedoch auf seine Empfehlung betreffend einer objektbezogenen Darstellungsweise (TZ 10).

Der RH sah die Verwendung der ergänzenden Projekte als Finanzierungsprojekte kritisch, weil dies dem Prinzip der Transparenz und Kostenwahrheit entgegenstand. Dies führte u.a. dazu, dass bei Budgetüberschreitungen in drei Fällen die überschießenden Beträge (in Summe rd. 3,76 Mio. EUR) im Projekt Skylink verblieben. Hinsichtlich der Berichterstattung an den Aufsichtsrat verwies der RH auf die TZ 10.

Der RH empfahl daher neuerlich, künftig die mit einem Projekt in Verbindung stehenden Kosten umfassend und transparent darzustellen und darüber den Gremien der Flughafen Wien AG zu berichten.

- 8.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG habe die Kostenprognose im Oktober 2014 nach Abschluss der wesentlichen Positionen beim Projekt Skylink 722,28 Mio. EUR, für die ergänzenden Projekte 94,21 Mio. EUR und für Skylink einschließlich ergänzende Projekte 816,49 Mio. EUR betragen.*

Vorsorgen

- 9.1** (1) Da keine periodische Neubewertung der Risikovorsorge erfolgte und die Risikovorsorge laufend zur Bedeckung von eingetretenen Risiken, welche ursprünglich nicht von der Risikovorsorge umfasst waren, herangezogen wurde, reduzierte sich die Risikovorsorge von rd. 41,08 Mio. EUR im August 2008 auf rd. 28,46 Mio. EUR im Februar 2009. Der RH hatte daher in seinem Vorbericht (TZ 39) der Flughafen Wien AG empfohlen, Reserven nur dann heranzuziehen, wenn diese thematisch für den Einzelfall gebildet wurden. Andernfalls wären neue Reserven zu bilden und die Prognosekosten entsprechend anzupassen.

Kostenmanagement des Projekts Skylink

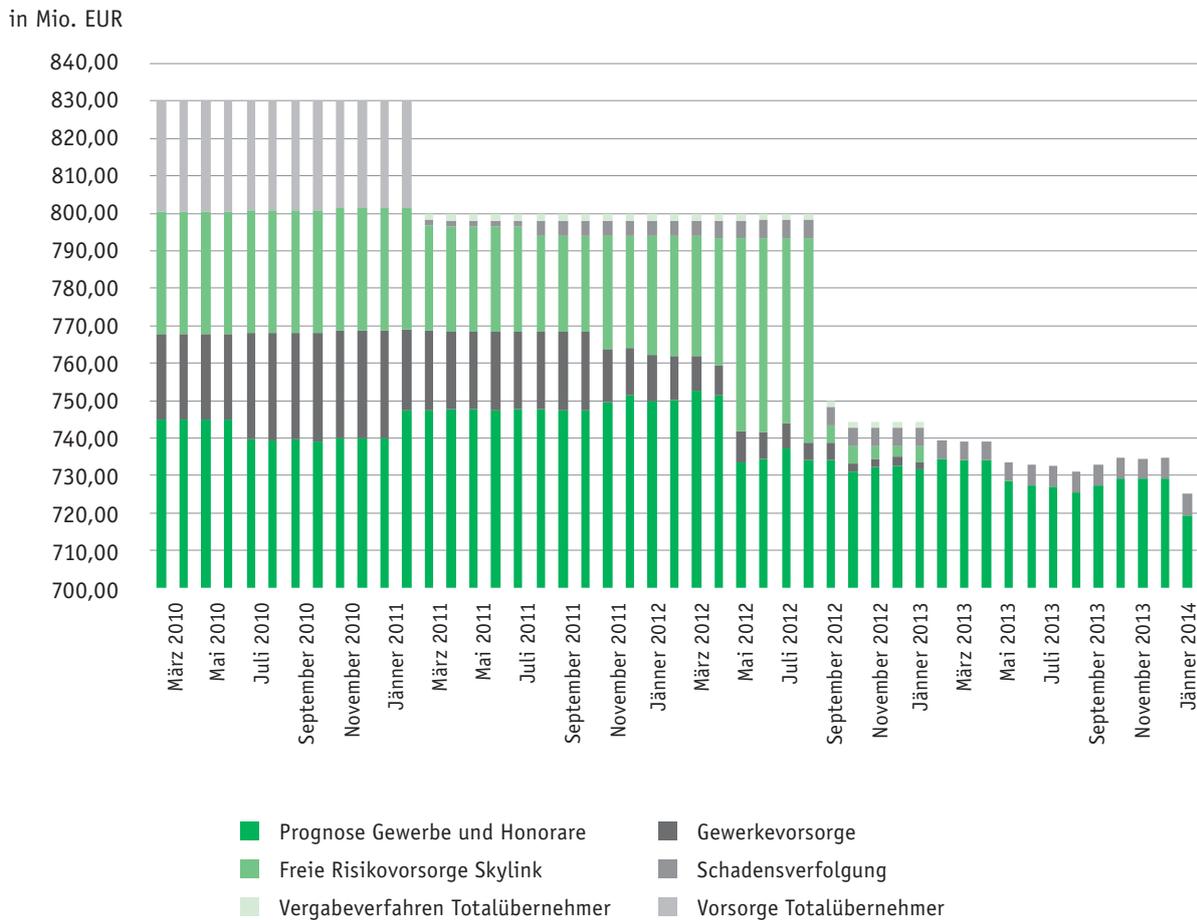
(2) Die Flughafen Wien AG hatte dazu im Rahmen des Nachfrageverfahrens mitgeteilt, dass die Empfehlung umgesetzt worden sei.

(3) Der RH stellte dazu nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG im Antrag für die Budgetaufstockung auf 830 Mio. EUR (140. Aufsichtsrats-sitzung im Dezember 2009) zunächst Vorsorgen¹¹ von 55,00 Mio. EUR sowie eine zusätzliche Risikovorsorge von 30,00 Mio. EUR für Leistungen eines Totalübernehmers für das Projekt Skylink (ohne ergänzende Projekte) auswies.

Die Flughafen Wien AG reduzierte die Vorsorgen bis nach der Inbetriebnahme des Skylink trotz zunehmender Kostengenauigkeit lediglich im März 2011 (Wegfall der Vorsorge für den Totalübernehmer). Die Kostenaufstellung in den Monatsberichten wies für das Projekt Skylink (zur einfacheren Darstellung ohne ergänzende Projekte) folgende Prognosekosten (inkl. Vorsorgen) aus:

¹¹ für Maßnahmen am Bestand, Unvorhergesehenes und Technische Inbetriebnahme. Zur einheitlichen und einfacheren Darstellung verwendet der RH für die Begriffe „Reserven“ (lt. ÖNORM B 1801-1), „Risikovorsorgen“ und „Vorsor-gen“ etc. in weiterer Folge den Begriff „Vorsorgen“

Abbildung 3: Entwicklung der Gesamtkostenprognose Projekt Skylink inkl. Vorsorgen (ohne ergänzende Projekte)



Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Die Flughafen Wien AG bezifferte in den Monatsberichten die Kosten (Prognose) von März 2010 bis Februar 2011 mit 830 Mio. EUR und reduzierte den Betrag – aufgrund des Wegfalls der Risikovorsorge für einen Totalübernehmer von 30 Mio. EUR – ab März 2011 bis August 2012 auf 800 Mio. EUR¹². Darüber hinaus erhöhte die Flughafen Wien AG die Risikovorsorge im Monatsbericht Mai 2012 um rd. 17,86 Mio. EUR, obwohl darin bereits die ersten Schadensersatzleistungen mit rd. 15,83 Mio. EUR ausgewiesen waren. Obwohl im Juni 2012 die Eröffnung und Inbetriebnahme des Skylink erfolgte, reduzierte die Flughafen Wien AG erst im Monatsbericht vom Sep-

¹² Die Reduzierung des Budgets von 830 auf 800 Mio. EUR erfolgte im März 2011, nachdem die Option eines Totalübernehmers nicht beauftragt und die dafür gebildete Risikovorsorge von 30,0 Mio. EUR aufgelöst wurde.

tember 2012 die freie Risikovorsorge um rd. 50,25 Mio. EUR auf rd. 5 Mio. EUR bzw. die Kostenprognose auf nunmehr 750 Mio. EUR.

Im Gegensatz zu den tabellarischen Darstellungen führte der Servicebereich B in seinen Monatsberichten ab November 2011 aus, dass die Gesamtkosten unter dem veranschlagten Budget liegen werden (ab November 2011 unter 770 Mio. EUR, ab Juli 2012 unter 760 Mio. EUR und ab September 2012 unter 750 Mio. EUR). Diese Monatsberichte dienten in weiterer Folge zur Information an den Vorstand bzw. Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG.

Die Flughafen Wien AG begründete die hohen Ansätze für die Vorsorgen in erster Linie mit der bewusst konstanten Fortschreibung des Budgets (Projekt Skylink inkl. Vorsorgen 830 Mio. EUR bzw. 800 Mio. EUR) sowie mit den ihr bereits bekannten Schadenersatzleistungen zugunsten der Flughafen Wien AG. Aus ihrer Sicht wies sie durch die hohen Ansätze in den Vorsorgen die Kosteneinsparungen aus.¹³

Der Vorstand hielt im Zuge der Gebarungsüberprüfung des RH an Ort und Stelle fest, dass die Flughafen Wien AG die Vorsorgen aufgrund der Restunsicherheiten im Projekt Skylink auch nach der Eröffnung bis August 2012 bewusst nicht reduzierte.

- 9.2** Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie Vorsorgen für den Einzelfall bildete und zur Bedeckung heranzog. Der RH kritisierte, dass sie die Vorsorgen nicht kontinuierlich reduzierte (Systematik im Sinne des „Kostentrichters“¹⁴) und dadurch neueste Entwicklungen im Projekt nicht zeitnah und transparent auswies. Der RH räumte ein, dass Restrisiken auch nach Inbetriebnahme bestanden, die Höhe der Vorsorgen dazu waren aber mit rd. 50,25 Mio. EUR unverhältnismäßig hoch; so erhöhten die bekannten Schadenersatzleistungen an die Flughafen Wien AG ab Mai 2012 die Risikovorsorge, statt sie zu reduzieren.

Der RH hielt jedoch fest, dass sowohl Vorstand als auch Aufsichtsrat über die prognostizierten Kosten (über die Ergänzungen in den Monatsberichten) korrekt informiert waren.

¹³ Die Berichterstattung in der 162. Aufsichtsratssitzung erfolgte auf Basis des Monatsberichts August 2012. Die Kostenaufstellung darin wies nach wie vor 800 Mio. EUR aus, der zuständige Servicebereich B wies aber ergänzend darauf hin, dass die Gesamtkosten unter 760 Mio. EUR liegen werden.

¹⁴ Kostentrichter: Erhöhung der Prognosegenauigkeit der Kosten mit zunehmendem Projektverlauf durch kontinuierliche Reduzierung der Vorsorgen und sonstigen Reserven (beginnend bei + 40 bis - 20 % für den Kostenrahmen, - 3 bis + 10 % bei der Vergabe, Reduzierung während der Bauphase bis +/- 0 % bei der Kostenfeststellung)

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, künftig die Vorsorgen entsprechend dem Projektverlauf anzupassen und deren Entwicklung transparent darzustellen.

9.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde eine Anpassung der Projektvorsorgen an den Projektverlauf und dessen Entwicklung bei allen aktuellen Projekten durchgeführt und durch den Vorstand genau hinterfragt.*

Berichterstattung an
den Aufsichtsrat

10.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 41 und 43) kritisch festgestellt, dass keine plausiblen Gründe für das Herauslösen von sogenannten Schnittstellenprojekten (in der nunmehrigen Bezeichnung: ergänzende Projekte) aus dem Projekt Skylink vorlagen; vielmehr sah der RH darin eine Auslagerung von Kosten aus der Gesamtkostendarstellung. Daher hatte er der Flughafen Wien AG empfohlen, alle Einzelprojekte zusammenzuführen und vom Aufsichtsrat genehmigen zu lassen. Darüber hinaus wären Einsparungspotenziale laufend zu untersuchen und dem Aufsichtsrat regelmäßig darüber zu berichten.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte dazu im Rahmen des Nachfrageverfahrens mitgeteilt, dass die Empfehlung laufend umgesetzt worden sei. Über das Projekt Skylink und die Schnittstellenprojekte (ergänzende Projekte) sei gemeinsam berichtet worden.

(3) Der RH stellte dazu nunmehr fest, dass der Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG das Projekt Skylink mit den ergänzenden Projekten im Dezember 2009 genehmigte.

– allgemeine Berichterstattung an den Aufsichtsrat

Der Vorstand berichtete in den Aufsichtsratssitzungen auf Basis der Monatsberichte des Servicebereichs B über das Projekt Skylink und die ergänzenden Projekte (die Berichte beinhalteten den Projektstatus, die Kosten, die Termine und weitere allfällige Punkte). Darüber hinaus übermittelte der Servicebereich B die Monatsberichte zum Projekt – auch unabhängig von einer Aufsichtsratssitzung – monatlich an den Aufsichtsrat.

- Bericht von Einsparungspotenzialen

Die Flughafen Wien AG hielt im Zuge der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle fest, dass für sie das primäre Einsparungsthema beim Neustart des Projekts Skylink die Reduzierung der Baustellengemeinkosten (Beträge in Millionenhöhe) war. Weiters teilte sie mit, dass sie im Zuge der Bauvorbereitungsphase Einsparungen umsetzte (z.B. Pauschalierung von Restleistungen, Optimierungen im Gewerk Elektro).

Im Zuge der Bauabwicklung untersuchte sie weitere Einsparungspotenziale, welche sie im Zuge des Änderungsmanagements abwickelte (ausgewiesen in den Änderungsevidenzen, z.B. Einsparungen bei der Beleuchtung von rd. 460.000 EUR und Einsparungen durch die Änderung des Fußbodenaufbaus in Estrich statt Hohlraumboden im Bereich Gastro-Retail von rd. 560.000 EUR). Der Vorstand berichtete dem Aufsichtsrat darüber nicht nachweislich¹⁵, hielt aber im Zuge der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle fest, dass er den Aufsichtsrat darüber im Zuge der mündlichen Berichterstattung in den Aufsichtsratssitzungen informierte.

Im Zuge der Gebarungsüberprüfung stellte der RH weiters fest:

- Bericht von Umbuchungen

Der Servicebereich B informierte weder Vorstand noch Aufsichtsrat über Umbuchungsvorgänge (vom Projekt Skylink auf ergänzende Projekte) und Budgetüberschreitungen von rd. 3,76 Mio. EUR bei drei ergänzenden Projekten. Die Budgetüberschreitungen von rd. 3,76 Mio. EUR führten zur Erhöhung der prognostizierten Kosten des Projekts Skylink (ohne ergänzende Projekte). Über die Höhe der prognostizierten Kosten war der Vorstand als auch Aufsichtsrat korrekt informiert (siehe TZ 9).

Der Servicebereich B begründete diese Vorgehensweise damit, dass er die ergänzenden Projekte als Finanzierungsprojekte sah (siehe TZ 8).

- Bericht über die neuen Projekte nach Inbetriebnahme

Je nach Größenordnung dieser vier Projekte berichteten entweder der Servicebereich B (ein Projekt) oder die VIE ÖBA GmbH (drei Projekte) dem Vorstand (mittels Monatsberichten). Der Aufsichtsrat genehmigte die Budgets zu diesen Projekten im Dezember 2012 (siehe TZ 8).

¹⁵ in den Protokollen der Aufsichtsratssitzungen nicht erfasst; dem Aufsichtsrat wurde über die Ergebnisse der Restleistungsverhandlungen bzw. über die Monatsberichte allgemein berichtet.

10.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie das Projekt Skylink und die ergänzenden Projekte gemeinsam vom Aufsichtsrat genehmigen ließ, jedoch Einsparungspotenziale sowie Umbuchungen und Budgetüberschreitungen bei den ergänzenden Projekten (und somit eine Kostenbelastung im Projekt Skylink) dem Aufsichtsrat nicht nachweislich zur Kenntnis brachte.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG neuerlich, die mit einem Projekt in Verbindung stehenden Kosten umfassend und transparent darzustellen und gemeinsam darüber zu berichten. Dies umfasst die Aufnahme – in die Berichterstattung an den Aufsichtsrat bzw. in das Protokoll zur Aufsichtsratssitzung – von

- Umbuchungen von und zu anderen Projekten,
- nachfolgenden und sinngemäß zugehörigen Projekten,
- einer objektbezogenen (und nicht nur projektbezogenen) Darstellung; am Beispiel des Projekts Skylink wären dies: das Projekt Skylink, die 16 ergänzenden Projekte, die weiteren Projekte und die neuen, nach Inbetriebnahme definierten Projekte.

10.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG erachte sie die objektbezogene Darstellung und Berichterstattung jener Kosten von baulichen Adaptierungs- bzw. Optimierungsmaßnahmen, die nach der Inbetriebnahme und Übergabe eines Bauprojekts umgesetzt werden, als nicht zweckmäßig, weil bei konsequenter Einhaltung dieser Empfehlung kein Projektabschluss bzw. keine Übergabe möglich sein würde.*

10.4 Der RH erwiderte, dass eine objektbezogene Darstellung nicht dem Projektabschluss bzw. einer Übergabe an den Nutzer entgegensteht. Eine Berichterstattung, die auch Projekte zur Adaptierung und Optimierung nach Inbetriebnahme des jeweiligen Bauprojekts erfasst, ermöglicht erst eine gesamtheitliche Kosten/Nutzen-Analyse des jeweiligen Bauvorhabens und gewährleistet eine umfassende sowie transparente Information des Aufsichtsrats. Er bekräftigte deshalb seine Empfehlung.

Ist-Kosten

11.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 44) kritisch festgestellt, dass die Ist-Kosten (als Bestandteil der Budgeterhöhung von 657,30 Mio. EUR auf rd. 830 Mio. EUR im Dezember 2009) nicht nur abgerechnete Leistungen, sondern auch zum Teil offene und damit ungeprüfte bzw. noch nicht verhandelte Forderungen umfassten. Dadurch könnte sich der Ist-Kostenstand jedenfalls verringern.

Kostenmanagement des Projekts Skylink

Daher hatte der RH der Flughafen Wien AG empfohlen, allfällige finanzielle Auswirkungen auf den Stand der Ist-Kosten in der Gesamtkostenaufstellung zu berücksichtigen.

(2) Nach Mitteilung der Flughafen Wien AG im Nachfrageverfahren seien allfällige Auswirkungen auf den Stand der Ist-Kosten in monatlichen Hochrechnungen und Monatsberichten berücksichtigt worden.

(3) Der RH stellte dazu nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG im Mai 2010 eine Neuberechnung der Ist-Kosten – im Sinne der Empfehlung des RH – durchführte. In weiterer Folge schrieb sie bzw. die von ihr beauftragte Projektsteuerung die tatsächlichen Kosten des Projekts in einer Gesamtkostenaufstellung fort. Die Ist-Kosten waren somit Teil der Gesamtkostenverfolgung. In den Monatsberichten des Servicebereichs B waren die Ist-Kosten nicht mehr extra ausgewiesen (die Darstellung darin war getrennt in Honorare- und Gewerkekosten des Projekts Skylink).

11.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH durch Neuberechnung und laufende Fortschreibung der Ist-Kosten um.

Unvorhergesehenes

12.1 (1) Da der RH Unklarheiten bei der Position Unvorhergesehenes aufzeigte (rd. 15 Mio. EUR, als Teil der Vorsorgen von rd. 85 Mio. EUR, ebenfalls Bestandteil der Budgeterhöhung von 657,30 Mio. EUR auf rd. 830 Mio. EUR im Dezember 2009), hatte er der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 47) empfohlen, diese Position im zuletzt genehmigten Budget 2009 neu zu berechnen und dabei genauer abzugrenzen.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte dazu im Rahmen des Nachfrageverfahrens mitgeteilt, dass die Empfehlung umgesetzt worden sei.

(3) Der RH stellte dazu nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG die Position Unvorhergesehenes neu berechnete und von 15 Mio. EUR auf 2,70 Mio. EUR herabsetzte.

12.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH durch die Neubewertung der Position Unvorhergesehenes um.

Vergabe von Leistungen

Vergabepaxis

13.1 (1) Aufgrund von Verstößen gegen die Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes und die internen Vergaberichtlinien, hatte der RH der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 69) empfohlen, Maßnahmen zu setzen, welche die Einhaltung der Bestimmungen der Vergabevorschriften sicherstellen.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte dazu im Rahmen des Nachfrageverfahrens mitgeteilt, dass die internen Vergaberichtlinien überarbeitet worden seien. Weiters habe man zusätzlich den Leiter des neu gegründeten Zentralen Einkaufs in den Genehmigungsprozess eingebunden.

(3) Der RH stellte dazu nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG im Jänner 2012 einen Bereich Zentraler Einkauf – u.a. für die Durchführung der Vergabeverfahren der Flughafen Wien AG – installierte. Sie setzte im Jänner 2013 eine neue umfassende „Vergabeordnung der Flughafen Wien Gruppe“ mit nach Wertgrenzen gestaffelten Vorlage- und Genehmigungspflichten in Kraft.

Die Flughafen Wien AG teilte im Zuge der Gebarungsprüfung durch den RH an Ort und Stelle mit, dass der Zentrale Einkauf Mitarbeiter mit ausgewiesenen Vergaberechtskompetenzen beschäftige und zusätzlich durch die Rechtsabteilung unterstützt werde.

Der Servicebereich B stellte – ergänzend zu den Vergabevorschriften – in seinem Organisationshandbuch Regelungen zur Aufgaben- und Verantwortungszuordnung dar. Darin regelte er die Zuständigkeiten im Vergabeverfahren unter Berücksichtigung des Vier-Augen-Prinzips.

Die Interne Revision der Flughafen Wien AG nahm zwar das Thema Vergaben nicht explizit in ihr Prüfungsprogramm für das Geschäftsjahr 2014 auf, sie berücksichtigte den Themenbereich jedoch bei sechs Prüfungen.

13.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH um. Der RH erachtete die Installierung eines Bereichs Zentraler Einkauf grundsätzlich als zweckmäßig. Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, den Vergabeleitfaden regelmäßig zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen. Weiters empfahl er der Flughafen Wien AG aufgrund des hohen Risikopotenzials (z.B. hinsichtlich Korruption), Vergaben explizit und regelmäßig in das Prüfprogramm der Internen Revision aufzunehmen.

Vergabe von Leistungen

- 13.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei eine neuerliche Evaluierung und gegebenenfalls Überarbeitung der Vergabeordnung durch den Zentralen Einkauf für 2015 vorgesehen.*

Die Interne Revision habe der Prüfung von Vergaben in den vergangenen Jahren stets einen bedeutenden Stellenwert eingeräumt. Dies sei auch für die Zukunft beabsichtigt.

Im Prüfprogramm 2015 der Internen Revision werde die Prüfung von Vergaben im Rahmen von insgesamt acht Prüfungen vorgesehen werden (Bauprojekte, Technik, IT, Tochtergesellschaften). Somit würden Vergabethemen in rd. 30 % der Prüfungen bearbeitet werden. Darüber hinaus werde ein Zeitrahmen für Stichproben- bzw. Kurzprüfungen geplant, innerhalb dessen (anlassbezogen) Vergaben explizit geprüft werden können.

Ab 2016 würden Vergabeprüfungen explizit in das Jahresprüfprogramm aufgenommen.

Vergabeverfahren
„Städtebauliche
Konzeption am
Flughafen Wien“

- 14.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 70) festgestellt, dass beim städtebaulichen Wettbewerb für die zukünftige Entwicklung des Flughafens Wien die Vorgaben verändert wurden, so dass der siegreiche Entwurf wesentlichen Änderungen zu unterziehen war. Dies hatte Forderungen eines unterlegenen Bieters zur Folge.

Daher hatte der RH der Flughafen Wien AG empfohlen, die Höhe der allfälligen Forderung sowie das Risiko des Schlagendwerdens zu bewerten und im Projektbudget Skylink dafür vorzusorgen.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte dazu im Rahmen des Nachfrageverfahrens mitgeteilt, dass mit dem unterlegenen Bieter ein Vergleich geschlossen und sämtliche Verfahren in diesem Zusammenhang beendet worden seien. Mit Urteil des Obersten Gerichtshofs vom 5. Oktober 2010 sei die Flughafen Wien AG zur Zahlung von insgesamt rd. 1,68 Mio. EUR verurteilt worden. Die Rückstellungen der Flughafen Wien AG für diese Rechtssache betrügen rd. 1,94 Mio. EUR.

(3) Der RH stellte dazu nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG eine ausreichende Risikovorsorge in Form einer Rückstellung von rd. 1,94 Mio. EUR im Projektbudget veranschlagte und rd. 1,68 Mio. EUR aufgrund des Urteils des Obersten Gerichtshofs zahlte.

- 14.2** Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH mit dem Aufbau einer Rückstellung von rd. 1,94 Mio. EUR um.

Baudurchführung

Zuordnung von
Leistungsänderungen

15.1 (1) Nach den Feststellungen des Vorberichts führten gravierende technische Änderungen und bauwirtschaftliche Umstände zu einer Verlagerung wesentlicher Leistungsteile von ausgeschriebenen Leistungen hin zu Zusatzleistungen.

Der RH hatte daher in seinem Vorbericht (TZ 100) empfohlen, Leistungsänderungen gemäß dem Verursacherprinzip zuzuordnen. An den verursachenden Dritten hätte sich die Flughafen Wien AG schadlos zu halten und dies bei der Vergütung aller Auftragnehmer – auch der beteiligten Konsulenten – zu berücksichtigen.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass auf Grundlage technischer und juristischer Gutachten mit der Versicherung der Sonderfachleute und Konsulenten ein Vergleich abgeschlossen worden sei. Deren Versicherung habe im Juni 2012 100 % der Versicherungssumme, nämlich rd. 11,10 Mio. EUR, an die Flughafen Wien AG ausbezahlt. Überdies sei mit den betroffenen Auftragnehmern ein zusätzlicher Forderungsverzicht über rd. 3 Mio. EUR vereinbart worden.

Die Flughafen Wien AG habe im Gegenzug auf die Verfolgung von darüber hinausgehenden Forderungen gegen die Versicherungsnehmer verzichtet. Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aufgrund eines strafrechtlich relevanten Verhaltens sei aber weiterhin möglich.

Die Verfolgung von Schadenersatzansprüchen gegenüber ausführenden Unternehmen sei noch nicht abgeschlossen.

(3) Ausgehend von seinem Vorbericht stellte der RH nunmehr die Höhe der Leistungsänderungen (durch einen Vergleich der Auftragssummen mit den Schlussrechnungssummen) bei den beiden Auftragnehmern AP 009 Hauptbaumeister und AP 050 Innenausbau wie folgt fest:

Tabelle 6: Kenndaten Hauptbaumeister (AP 009) und Innenausbau (AP 050)		
Leistungsumfang	AP 009	AP 050
	in Mio. EUR ¹	
Auftragssumme ²	57,07	44,76
Leistungsänderungen (Zusatzleistungen)	24,24	13,66
geprüfte und freigegebene Schlussrechnungssumme	81,31	58,42

¹ Beträge gerundet

² laut Bestellschreiben vom 20. September 2005 (AP 009) bzw. vom 26. April 2007 (AP 050)

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Bei Überprüfung der Leistungserbringung stellte die Flughafen Wien AG fest, dass die Konsulenten Leistungen unzureichend erbracht hatten und daher Leistungsänderungen notwendig waren. Die Flughafen Wien AG schloss daher auf Grundlage technischer und juristischer Gutachten mit der Versicherung der Konsulenten einen Vergleich über die gesamte Versicherungssumme von rd. 11,10 Mio. EUR ab. Darüber hinaus erzielte sie aus einem Forderungsverzicht der Konsulenten die Summe von rd. 3 Mio. EUR.

Die Kosten, die aus einer mangelhaften Wahrnehmung der Bauherrnfunktion entstanden, hatte die Flughafen Wien AG als Verursacher selbst zu tragen. Diese Mängel betrafen u.a. lange Entscheidungszeiten bei Leistungsänderungen, Verzögerungen durch Änderungen der Projektstruktur, Verzögerungen durch Fehlentscheidungen im Zusammenhang mit Kosten und Terminen und die Koordination bei der Erstellung der Ausführungs- und Detailplanung.

15.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH um, indem sie die jeweiligen Leistungsänderungen den Verursachern zuordnete und sich entsprechend schadlos hielt. Die mangelhafte Wahrnehmung der Bauherrnfunktion bis zum Baustopp 2009 erschwerte die Zuordnung von Leistungsänderungen in die Sphäre der Konsulenten bzw. die Durchsetzbarkeit von Ansprüchen (siehe TZ 29). Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Verantwortung der ehemaligen Vorstandsmitglieder hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer Sorgfaltspflichten zu prüfen und gegebenenfalls entsprechende rechtliche Schritte zu setzen.

15.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde (nochmals) eine allfällige Verletzung der Wahrnehmung der Sorgfaltspflichten der ehemaligen Vorstandsmitglieder geprüft. Die Flughafen Wien AG habe zu diesem Zweck die Erstellung eines Rechtsgutachtens in Auftrag gegeben.*

ben. Sofern Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden können, werde die Flughafen Wien AG diese konsequent verfolgen.

Vorlage der
Kalkulationsblätter

16.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 101) empfohlen, die Vorlage der Kalkulationsblätter der Auftragnehmer sicherzustellen bzw. auf deren zeitgerechte Vorlage an den Bauherrn zu achten.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass diese Empfehlung im internen Regelwerk berücksichtigt worden sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Dienstanweisung vom November 2011 die (zeitgerechte) Einholung der Kalkulationsblätter der Auftragnehmer durch die Flughafen Wien AG vorsah. Der RH überprüfte die konkrete Umsetzung anhand eines Projekts. Dabei konnten dem RH die Kalkulationsblätter vorgelegt werden.

16.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH durch die – in einer Dienstanweisung festgelegte – verbindliche Einholung der Kalkulationsblätter um.

Valorisierung

17.1 (1) In seinem Vorbericht (TZ 103) hatte der RH bemängelt, dass es bei abgerechneten Nachtragsangeboten der ausführenden Auftragnehmer aufgrund fehlerhafter Vergütung der Valorisierung zu Überzahlungen und Doppelverrechnungen kam.

Daher hatte der RH der Flughafen Wien AG empfohlen, die Nachtragsangebote nochmals zu überprüfen und Einsparungspotenziale zu nutzen.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie den Umsetzungsstand zu der Empfehlung nachreichen würde.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG die Valorisierung der Nachtragsangebote im Zuge der Schlussrechnungsprüfung neu aufbaute und berechnete. Die Ergebnisse dieser Prüfung dienten in weiterer Folge als Grundlage für Verhandlungen über die Höhe der Schlussrechnung mit den Auftragnehmern.¹⁶ Die Flughafen Wien AG

¹⁶ Die Flughafen Wien AG führte weiters aus: „Da diese Auftragnehmer in ihren Schlussrechnungen auch weiterreichende Forderungen aus den Umständen der Vertragsbeendigung stellten, kam es in allen Fällen zu langwierigen Verhandlungen unter Einschaltung der rechtsfreundlichen Vertreter beider Vertragsparteien, die zu Abschlussvereinbarungen führten, in denen sich die Vertragsparteien auf die zu zahlende Summe einigten. Im Einzelnen lassen sich die Verhandlungsergebnisse nicht vollständig den geforderten Einzeltiteln zuordnen...“

konnte das Einsparungspotenzial aus der Valorisierungsberechnung jedoch nicht ausweisen, weil bei den Verhandlungen am Ende, unter Abwägung von weiterem Nutzen und Aufwand, Kompromisse gefunden und finanzielle Einigung erzielt wurden.

Der Schlussrechnungsprüfbericht der Örtlichen Bauaufsicht zum AP 009 (Hauptbaumeister) wies Korrekturen der Valorisierung von rd. 510.000 EUR aus, beim AP 050 (Innenausbau) waren keine Korrekturen ausgewiesen.

Die Flughafen Wien AG teilte im Zuge der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle mit, dass die Örtliche Bauaufsicht in ihren Schlussrechnungsprüfberichten nicht ausgewiesen hatte, wie hoch der Korrekturbetrag aus der Valorisierung war; es war aber ersichtlich, dass eine Neuberechnung der Valorisierung erfolgte. Eine eigene Berechnung des Korrekturbetrags aus der Valorisierung durch einen Dritten sei aus Sicht der Flughafen Wien AG wirtschaftlich nicht vertretbar.

- 17.2** Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie die Valorisierung nochmals überprüfte. Der RH bemängelte aber, dass die Flughafen Wien AG die Höhe der durch die Neuberechnung erzielten Einsparungen von der Örtlichen Bauaufsicht nicht einforderte. Durch eine Neuberechnung der Valorisierung durch die Örtliche Bauaufsicht sei die Thematik außer Streit gestellt sowie aufgrund der vom RH festgestellten Mängel im Sinne der Vertragserfüllung gerechtfertigt und zweckmäßig gewesen – zumal die Örtliche Bauaufsicht im Zuge der früheren Gebarungsüberprüfung vermeint hatte, die Vergütung der Valorisierung sei zurecht erfolgt¹⁷ und sie erst nach Kritik des RH diesbezüglich tätig wurde. Zur Vorgehensweise der Flughafen Wien AG hinsichtlich der Schadloshaltung gegenüber Konsulenten verwies der RH auf TZ 24 und 25.

- 17.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG habe sie empfehlungsgemäß veranlasst, dass die Valorisierungsberechnung neu und richtig durch die Örtliche Bauaufsicht durchgeführt werde. Allerdings sei die Neuberechnung auf Basis der zu diesem Zeitpunkt bereits vorliegenden Schlussrechnung und nicht wie zuvor auf Basis der 13. Teilrechnung erfolgt.*

Um die vom RH erwartete Differenzaussage (Höhe des Korrekturbetrags) zu erhalten, hätte die Örtliche Bauaufsicht die Valorisierungsberechnung ein wiederholtes Mal durchführen müssen, und zwar auf Basis der 13. Teilrechnung. Diesen beträchtlichen vergütungspflichtigen

¹⁷ Gebarungsüberprüfung „Flughafen Wien AG; Projekt Skylink“ (Reihe Wien 2011/1 und Niederösterreich 2011/1; TZ 103)



tigen Zusatzaufwand habe die Flughafen Wien AG für wirtschaftlich nicht angemessen erachtet, weil dem kein erwartbarer Ertrag gegenübergestanden sei.

- 17.4** Der RH entgegnete der Flughafen Wien AG, dass sich seine Empfehlung zur Neuberechnung der Valorisierung auf die vorliegende Schlussrechnung bezog und nicht auf die 13. Teilrechnung. Durch die Neuberechnung und Quantifizierung der Valorisierung durch die Örtliche Bauaufsicht hätte die Thematik außer Streit gestellt werden können. Die Flughafen Wien AG begab sich durch die gewählte Vorgangsweise, die Valorisierung nicht zu quantifizieren, der Möglichkeit auf eine bessere Verhandlungsposition. Der RH blieb daher bei seiner Empfehlung, bei zukünftigen Projekten Nachtragsangebote nochmals zu überprüfen und Einsparungspotenziale zu nutzen.

Technische Nachträge
zum Gewerk Innen-
ausbau (AP 050)

- 18.1** (1) In seinem Vorbericht (TZ 107) hatte der RH bemängelt, dass die Leistungserbringung aller mit der Nachtragsprüfung betrauten Konsulenten mangelhaft war.

Daher hatte der RH der Flughafen Wien AG empfohlen, die Nachtragsangebote nochmals zu überprüfen und die Ergebnisse daraus sowohl bei den Schlussrechnungen der ausführenden Auftragnehmer als auch bei der Honorarermittlung der Konsulenten zu berücksichtigen.

(2) Nach Mitteilung der Flughafen Wien AG im Nachfrageverfahren sei mit den Konsulenten und Sonderfachleuten ein Vergleich abgeschlossen worden. Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aufgrund eines strafrechtlich relevanten Verhaltens sei aber weiterhin möglich. Die Verfolgung von Schadenersatzansprüchen gegenüber ausführenden Unternehmen sei noch nicht abgeschlossen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG die noch nicht beauftragten Nachtragsangebote nochmals prüfte und die Ergebnisse in der Abschlussvereinbarung mit dem Auftragnehmer AP 050 berücksichtigte.

Bei den bereits beauftragten Nachtragsangeboten führte sie keine nochmalige Prüfung durch. Die Flughafen Wien AG hielt dazu fest, dass aus rechtlicher Sicht wahrscheinlich eine Irrtumsanfechtung die Folge gewesen wäre, verbunden mit erheblichem Aufwand und ungewissem Ausgang. Die Abschlussvereinbarung mit dem Auftragnehmer wäre für die Flughafen Wien AG durchaus vorteilhaft gewesen, wobei eine eindeutige Kostenzuordnung zu den einzelnen Sachthemen nicht möglich gewesen sei.

Die Flughafen Wien AG verwies bezüglich der Honorarkürzungen bei den beteiligten Konsulenten auf die Vereinbarung über die Schadensregulierung (Versicherungsvergleich in Höhe von 11,10 Mio. EUR mit sämtlichen Planern und Sonderfachleuten wie Örtliche Bauaufsicht, ARGE Projektsteuerung, ARGE weiterführende Objektplanung). Darüber hinaus erzielte die Flughafen Wien AG eine Reduktion von Forderungen von 3,00 Mio. EUR; davon entfielen auf die mit der Nachtragsprüfung beauftragten Konsulenten 2,50 Mio. EUR (Örtliche Bauaufsicht 1,60 Mio. EUR und ARGE weiterführende Objektplanung 0,90 Mio. EUR).

- 18.2** Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH nicht um, weil sie die beauftragten Nachtragsangebote nicht nochmals prüfte, sondern dies lediglich bei den noch nicht beauftragten Nachtragsangeboten durchführte.

Der RH kritisierte, dass die Flughafen Wien AG die beauftragten Nachtragsangebote weder selbst prüfte noch eine Prüfung durch die Konsulenten einforderte. Sie nahm sich dadurch die Möglichkeit einer besseren Verhandlungslage gegenüber den Auftragnehmern. Auch wäre eine nochmalige Prüfung sämtlicher Nachtragsangebote durch die Konsulenten aufgrund der vom RH festgestellten Mängel im Sinne der Erfüllung deren Verträge gerechtfertigt und zweckmäßig gewesen. Zur Vorgehensweise der Flughafen Wien AG hinsichtlich der Schadloshaltung gegenüber Konsulenten verwies der RH auf TZ 24 und 25.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, sich künftig im Falle von Schlechtleistungen externer Konsulenten an diesen schadlos zu halten. Der RH verwies in diesem Zusammenhang auch auf die große Bedeutung der Nachtragsprüfungen bei Bauprojekten, zumal durch eine sachliche Nachtragsprüfung ungerechtfertigte Forderungen der Auftragnehmer eingedämmt werden können.

- 18.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei mit dem Auftragnehmer des Gewerks Innenausbau (AP 050) bereits vor der Empfehlung des RH eine Abschlussvereinbarung getroffen worden.*

Laut gutachterlicher Stellungnahme einer mit der Prüfung beauftragten Rechtsanwaltskanzlei sei eine Irrtumsanfechtung der Abschlussvereinbarung nur bei einer vorsätzlichen Irreführung möglich (z.B. bei einem strafrechtlich relevanten Verhalten).

Die Flughafen Wien AG habe daher mit dem Auftragnehmer des Gewerks Innenausbau eine Verjährungsverzichtserklärung abgeschlossen und die Untersuchungen der Strafvermittlungsbehörden beobachtet,

ob neue Tatsachen hervorkommen, die eine Anfechtung der Abschlussvereinbarung ermöglichen würden. Dies sei nicht der Fall gewesen und die Ermittlungen seien Anfang 2014 eingestellt worden. Für die Flughafen Wien AG habe es daher keine Möglichkeit gegeben, die Nachträge neuerlich zu prüfen.

- 18.4** Der RH stellte fest, dass die Vereinbarung zwischen der Flughafen Wien AG und dem Auftragnehmer des AP 050 nach der Prüfung des RH an Ort und Stelle – aber vor der Berichtslegung durch den RH – abgeschlossen wurde. Durch den Abschluss der Vereinbarung ohne Prüfung der beauftragten Nachtragsangebote begab sich die Flughafen Wien AG der Möglichkeit einer besseren Verhandlungsposition. Der RH bekräftigte deshalb seine Empfehlung, sich im Falle von Schlechtleistungen externer Konsulenten an diesen schadlos zu halten, zumal durch eine sachliche Nachtragsprüfung ungerechtfertigte Forderungen eingedämmt werden können. Dies würde die eigene Verhandlungsposition stärken.

Bauwirtschaftliche
Nachträge zum
Gewerk Innenausbau
(AP 050)

- 19.1** (1) In seinem Vorbericht (TZ 108) hatte der RH bemängelt, dass die Vergütung von bauwirtschaftlichen Nachträgen des Auftragnehmers des Gewerks Innenausbau (AP 050) nicht gerechtfertigt war. Dabei kritisierte der RH, dass die Flughafen Wien AG Leistungen ohne Nachweise vergütete und die beauftragte Summe nicht nachvollziehbar war, sie noch nicht erbrachte Leistungen vergütete, was einer Vorauszahlung entsprach, und sie Leistungen mit der Schlussrechnung ohne Berücksichtigung der tatsächlich erbrachten Leistungen pauschal vergütete.

Daher hatte der RH der Flughafen Wien AG empfohlen, vor der endgültigen Vergütung der Schlussrechnung erforderliche Nachweise zu den Positionen der bauwirtschaftlichen Nachträge einzufordern und die Nachtragsangebote nochmals zu überprüfen.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die Empfehlung bei der Schlussrechnungsprüfung umgesetzt worden sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG die Positionen der bauwirtschaftlichen Nachträge, die sie mit 13,34 Mio. EUR (Vereinbarung über die Nachträge 38 und 52) beauftragte, in der Schlussrechnung mit rd. 12,84 Mio. EUR vergütete. Die Flughafen

Wien AG überprüfte die Nachtragsangebote nicht nochmals, auch forderte sie keine weiteren Nachweise dazu ein.¹⁸

Erst nach Abschluss einer Vereinbarung zwischen der Flughafen Wien AG und dem Auftragnehmer im April 2010 ging die Flughafen Wien AG der Frage nach, ob eine Anfechtung dieser Vereinbarung sinnvoll sei. Die Analyse durch eine Rechtsanwaltskanzlei im Dezember 2010 ergab, dass dies nicht zielführend sei, weil sowohl die Vereinbarung betreffend die bauwirtschaftlichen Nachträge im Jahr 2008 als auch die Schlussvereinbarung im Jahr 2010 als Vergleich zu qualifizieren wäre und ein Vergleich nur unter sehr eingeschränkten Voraussetzungen wegen Irrtums anfechtbar sei.

- 19.2** Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH nicht um. Der RH kritisierte die Flughafen Wien AG, dass sie keine Nachweise im Zuge der Schlussrechnungsprüfung 2010 nachforderte und so mögliche Einsparungspotenziale nicht mehr nutzen konnte. Am Beispiel des Projekts Skylink wurde ersichtlich, welche nachteiligen Auswirkungen die mangelhafte Wahrnehmung der Bauherrnfunktion (u.a. mangelhafte Dokumentation, keine zeitnahe Behandlung von Leistungsänderungen) bei einer späteren Schadensverfolgung bzw. –regulierung hat. Der RH betonte daher die Notwendigkeit einer starken Wahrnehmung der Bauherrnfunktion durch die Flughafen Wien AG (siehe TZ 21 ff.).
- 19.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei mit dem Auftragnehmer des Gewerks Innenausbau (AP 050) bereits vor der Empfehlung des RH eine Abschlussvereinbarung getroffen worden.*

Laut gutachterlicher Stellungnahme einer mit der Prüfung beauftragten Rechtsanwaltskanzlei sei eine Irrtumsanfechtung der Abschlussvereinbarung nur bei einer vorsätzlichen Irreführung möglich (z.B. bei einem strafrechtlich relevanten Verhalten).

Die Flughafen Wien AG habe daher mit dem Auftragnehmer des Gewerks Innenausbau eine Verjährungsverzichtserklärung abgeschlossen und die Untersuchungen der Strafermittlungsbehörden beobachtet, ob neue Tatsachen hervorkommen, die eine Anfechtung der Abschlussvereinbarung ermöglichen würden. Dies sei nicht der Fall gewesen und die Ermittlungen seien Anfang 2014 eingestellt worden. Für die Flughafen Wien AG habe es daher keine Möglichkeit gegeben, die Nachträge neuerlich zu prüfen.

¹⁸ Darüber hinaus vergütete die Flughafen Wien AG dem Auftragnehmer im Zuge der Schlussvereinbarung weitere Forderungen (18,15 Mio. EUR) betreffend u.a. bauwirtschaftliche Themen mit 5,0 Mio. EUR (Anteil der bauwirtschaftlichen Komponente davon zumindest 600.000 EUR).

19.4 Der RH verwies auf seine Gegenäußerung in TZ 18.

Qualität des
Fußbodens

20.1 Nach Inbetriebnahme des Skylink warf der Fußbodenbelag¹⁹ Blasen (Aufwölbungen) und löste sich ab. Davon betroffen waren die Bereiche der Wartungsdeckel²⁰ im Fußbodenbelag. Die Wartungsdeckel waren aufgrund der im Fußboden (Hohlraumboden) liegenden Leitungen erforderlich.

Der Grund für die Blasenbildung war – durch Reinigungsarbeiten im Bereich der Deckel – eingedrungenes Wasser und dessen anschließende Verdampfung. Die Flughafen Wien AG rügte den Auftragnehmer, der die Deckel versetzt hatte, aufgrund der Mängel in der Ausführung. In weiterer Folge behielt sie von diesem Auftragnehmer einen Qualitätsabzug – u.a. wegen der mangelnden Qualität des Fußbodens – in Summe von rd. 380.000 EUR ein.

20.2 Der RH beurteilte die Vorgehensweise der Flughafen Wien AG hinsichtlich der Schadloshaltung als nachvollziehbar und zweckmäßig.

Wahrnehmung der Interessen der Flughafen Wien AG

Überblick

21.1 Die Flughafen Wien AG erreichte in Summe rd. 27,98 Mio. EUR an Rückfluss für „Schadenersatzleistungen“; demgegenüber entstanden der Flughafen Wien AG Kosten für die gerichtliche Beweissicherung und für die mit der Aufarbeitung der organisatorischen und baulichen Mängel beauftragten Konsulenten („Schadensverfolgung“) von rd. 8,86 Mio. EUR:

¹⁹ Kautschukbelag

²⁰ sogenannte Zugdosendeckel

Tabelle 7: Aufstellung der Schadenersatzleistungen und der Kosten für die Schadensverfolgung

	in Mio. EUR ¹
Schadenersatzleistungen	
Forderungsverzicht Konsulenten (siehe TZ 24)	2,98
Versicherungsvergleich Konsulenten (siehe TZ 25)	11,10
Schiedsspruch Haustechnik (siehe TZ 26)	13,90
Summe Schadenersatzleistungen	27,98
Schadensverfolgung	
Gerichtliches Beweissicherungsverfahren (siehe TZ 29)	– 3,10
Schadensverfolgung	– 5,76
Summe Schadensverfolgung	– 8,86
Differenz Schadenersatzleistungen – Schadensverfolgung	19,12

¹ Beträge gerundet

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Die Flughafen Wien AG konnte bei drei Konsulenten einen Forderungsverzicht erreichen; sie schloss einen Versicherungsvergleich mit der Haftpflichtversicherung (umfasste sämtliche Konsulenten und Sonderfachleute) ab und lukrierte die volle Versicherungssumme von 11,10 Mio. EUR; darüber hinaus stellte sie keine weiteren Forderungen an Konsulenten; dies deshalb, weil sie – wie der RH in seinem Vorbericht festgestellt hatte – die Bauherrnfunktion bis zum Baustopp unzureichend wahrnahm und die Konsulenten dies bei weiteren Schadensverfolgungen seitens der Flughafen Wien AG ins Treffen führen würden.

Weiters reduzierte die Flughafen Wien AG die Forderung des Auftragnehmers AP 050 um rd. 14,40 Mio. EUR (siehe TZ 27). Das nach dem Baustopp durchgeführte gerichtliche Beweissicherungsverfahren kostete der Flughafen Wien AG rd. 3,10 Mio. EUR.

21.2 Der RH stellte fest, dass den Schadenersatzleistungen von 27,98 Mio. EUR Kosten für die Schadensverfolgung von 8,86 Mio. EUR gegenüberstanden.

21.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien die Kosten der gerichtlichen Beweissicherung in Höhe von 3,10 Mio. EUR nicht der Schadensverfolgung zuzurechnen. Die gerichtliche Beweissicherung sei ausschließlich aufgrund des verhängten Baustopps durchgeführt worden (siehe auch TZ 29.2) und habe der Feststellung und Beseitigung von Mängeln gedient, die für die Baufortführung unabdingbare Voraussetzung gewesen seien.*

Die Darstellung in Tabelle 7, wonach die Summe der Schadensverfolgung 8,86 Mio. EUR betrage, sei daher falsch und sei um die Kosten der Beweissicherung zu korrigieren.

21.4 Der RH erwiderte, dass eine gerichtliche Beweissicherung bei Streitigkeiten im Baubereich die entscheidungsrelevanten Tatsachen außer Streit stellen soll. Die gerichtliche Beweissicherung diene somit grundsätzlich zur Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen (Schadensverfolgung), so dass der RH – bei der Quantifizierung der Kosten für die Schadensverfolgung – die Kosten der gerichtlichen Beweissicherung mitberücksichtigte.

Umsetzung von Aufträgen des Vorstands

22.1 (1) Der RH hatte der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 29) die Nachverfolgung der Aufträge des Vorstands durch geeignete Maßnahmen (z.B. Berichtspflichten) empfohlen.

Nach den Feststellungen des Vorberichts hatte der Vorstand die Einhaltung bzw. Erfüllung der von ihm im Steering Committee erteilten Aufträge nicht in allen Fällen verfolgt.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass in den wöchentlich stattfindenden Managementteam- und Sektorenitzungen die Aufträge des Vorstands fortlaufend in einer To-Do-Liste am Ende des Protokolls zusammengefasst und in den folgenden Sitzungen regelmäßig der Umsetzungsstatus hinterfragt worden sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG mit der Neuorganisation des Projekts – nach dem Baustopp – anstelle des Steering Committee einen „Lenkungsausschuss“ und in weiterer Folge einen „Skylink Ausschuss“ implementierte. In diesen Ausschüssen wurde u.a. der konkrete Projektfortschritt besprochen. Die Protokolle der „Skylink Ausschüsse“ enthielten eine Spalte mit dem Hinweis, wer für eine bestimmte Aufgabe zuständig bzw. bis wann diese zu erledigen war.

Der RH stellte weiters fest, dass die Dienstanweisung vom Juli 2011 festlegte, dass in Sitzungen mit Vorstandsbeteiligung, in denen ein Protokoll geführt wird, am Ende des Protokolls allfällige Aufträge des Vorstands in einer To-Do-Liste zusammengefasst werden müssen. In dieser Liste ist die Stelle anzuführen, welche für die Bearbeitung verantwortlich ist. Die Evidenzhaltung erfolgt durch den Bereich C (Generalsekretariat).

Wahrnehmung der Interessen der Flughafen Wien AG

Das Protokoll einer Managementteamsitzung enthielt entsprechend der Dienstanweisung vom Juli 2011 am Ende eine To-Do-Liste. In dieser Liste waren die Aufträge des Vorstands aufgelistet und welcher Bereich für die konkrete Bearbeitung bzw. Umsetzung zuständig war. Das Generalsekretariat überprüfte im Zusammenwirken mit dem Vorstand die tatsächliche Umsetzung der Aufträge.

22.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH durch Festlegung der Zuständigkeit und der Führung einer Evidenzliste um.

Abschlagszahlung an die Gesamtprojektleitung

23.1 (1) In seinem Vorbericht (TZ 116) hatte der RH der Flughafen Wien AG empfohlen, auf eine Reduktion der Abschlagszahlung von 500.000 EUR der seit Juli 2008²¹ beauftragten Gesamtprojektleitung hinzuwirken.

(2) Nach Mitteilung der Flughafen Wien AG im Nachfrageverfahren habe die Gesamtprojektleitung auf ihre Forderung von 500.000 EUR verzichtet.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG mit der Gesamtprojektleitung eine Abschlussvereinbarung abschloss. Darin verzichteten beide Parteien u.a. auf die Forderung der Gesamtprojektleitung von 500.000 EUR. Nicht betroffen davon waren strafrechtliche Ansprüche wegen einer vorsätzlichen Handlung oder Unterlassung seitens der Gesamtprojektleitung.

23.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH um, indem sie die Abschlagszahlung von 500.000 EUR nicht gewährte.

Forderungen gegenüber Konsulenten

24.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 113, 114) der Flughafen Wien AG empfohlen, Forderungen der Flughafen Wien AG gegenüber Konsulenten ehestmöglich zu beziffern und – soweit möglich – die Aufrechnung zu erklären. Dabei sollte Sorge getragen werden, dass die nach Abschluss der vorläufigen Vereinbarungen offen gebliebenen Forderungen nicht untergehen.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie auf Grundlage technischer und juristischer gutachterlicher Empfehlungen mit den Konsulenten und Sonderfachleuten einen Vergleich mit der Versicherung abgeschlossen habe. Die Versicherung habe die volle Versicherungssumme von 11,10 Mio. EUR im Juni 2012 an die Flughafen Wien AG ausbezahlt. Darüber hinaus wäre von den betroffenen

²¹ Gebarungsprüfung „Flughafen Wien AG; Projekt Skylink“ (Reihe Wien und Niederösterreich 2011/1 Flughafen Wien AG; Projekt Skylink, TZ 19)



Konsulenten ein zusätzlicher Forderungsverzicht von rd. 3,00 Mio. EUR erreicht worden. Die Flughafen Wien AG habe im Gegenzug auf die Verfolgung von darüber hinausgehenden Forderungen gegen die Konsulenten (Versicherungsnehmer) verzichtet. Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aufgrund eines strafrechtlich relevanten Verhaltens sei aber weiterhin möglich.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG insgesamt rd. 14,08 Mio. EUR von den Konsulenten erzielte. Der Forderungsverzicht der Konsulenten (in Summe rd. 2,98 Mio. EUR inkl. dem in TZ 23 dargestellten Forderungsverzicht) gliederte sich wie folgt auf:

Tabelle 8: Aufteilung des Forderungsverzichts	
Konsulent	Höhe des Forderungsverzichts
	in Mio. EUR
ARGE weiterführende Objektplanung	rd. 0,88
Örtliche Bauaufsicht-Bautechnik	1,60
Gesamtprojektleitung	0,50
Summe	rd. 2,98

Quelle: Flughafen Wien AG; Darstellung RH

Die Flughafen Wien AG ließ im Vorfeld des Versicherungsvergleichs durch technische und juristische Gutachter untersuchen, ob eine Klagsführung vor einem ordentlichen Gericht (Schadenersatz gegen einzelne Planer und Konsulenten) hinsichtlich des bestehenden Kostenrisikos und etwaiger Verschuldensfragen – gegenüber einem Versicherungsvergleich – zielführender wäre. Die Gutachter sprachen sich für einen Versicherungsvergleich aus, weil aufgrund der Mängel auf Seiten des Bauherrn eine eindeutige Schadenszuordnung ausschließlich auf die Konsulenten nicht möglich sei. Diese Mängel betrafen u.a. lange Entscheidungszeiten bei Leistungsänderungen, Verzögerungen durch Änderungen der Projektstruktur, Verzögerungen durch Fehlentscheidungen im Zusammenhang mit Kosten und Terminen und die Koordination bei der Erstellung der Ausführungs- und Detailplanung. Die Flughafen Wien AG folgte der Empfehlung, schloss einen Versicherungsvergleich ab und stellte keine weiteren Ansprüche an Konsulenten.

24.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung um, indem sie Forderungsverzichte von 2,98 Mio. EUR erwirkte. Der RH hielt aber fest, dass – wie er in seinem Vorbericht festgestellt hatte – der Grund für

Wahrnehmung der Interessen der Flughafen Wien AG

die geringen Erfolgsaussichten für die weitere Schadensverfolgung insbesondere die Mängel in der Projektorganisation und –abwicklung seitens der Flughafen Wien AG bis zum Baustopp 2009 waren.²² Am Beispiel des Projekts Skylink wurde ersichtlich, welche nachteiligen Auswirkungen die mangelhafte Wahrnehmung der Bauherrnfunktion (u.a. mangelhafte Dokumentation, keine zeitnahe Behandlung von Leistungsänderungen) bei einer späteren Schadensverfolgung bzw. –regulierung hat.

24.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde (nochmals) eine allfällige Verletzung der Wahrnehmung der Sorgfaltspflichten der ehemaligen Vorstandsmitglieder geprüft. Die Flughafen Wien AG habe zu diesem Zweck die Erstellung eines Rechtsgutachtens in Auftrag gegeben. Sofern Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden können, werde die Flughafen Wien AG diese konsequent verfolgen.*

Ansprüche gegen Haftpflichtversicherer

25.1 (1) In seinem Vorbericht (TZ 115) hatte der RH der Flughafen Wien AG empfohlen, geltend gemachte Ersatzforderungen gegen Haftpflichtversicherungen weiterzubetreiben.

(2) Die Flughafen Wien AG verwies im Nachfrageverfahren auf ihre Ausführungen zu TZ 24.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG vor Abschluss des Vergleichs umfangreiche Untersuchungen anstellte, ob sie den Vergleich mit der Haftpflichtversicherung annehmen (und so auf alle versicherten Schadenersatzansprüche verzichten würde) oder die Planer und Konsulenten auf Schadenersatz klagen sollte. Die Flughafen Wien AG beauftragte mehrere Konsulenten mit der Thematik.²³ Diese listeten eine Vielzahl an Gründen auf, die dafür sprachen,

²² Gebarungsüberprüfung „Flughafen Wien AG; Projekt Skylink“ (Reihe Wien 2011/1 und Niederösterreich 2011/1, TZ 115)

²³ darunter ein Rechtsgutachten (betreffend der Vereinbarkeit eines Vergleichsabschlusses mit den Sorgfaltspflichten des Vorstands), drei Memoranden (u.a. betreffend rechtliche und wirtschaftliche Erwägungen im Zusammenhang mit dem Vergleichsabschluss, bezieht bereits ermittelte Schadenersatzansprüche mit ein) sowie eine Stellungnahme mit Gutachten eines Sachverständigen (betreffend eine Empfehlung zum Vergleichsabschluss)

den Vergleich anzunehmen.²⁴ Sie bezifferten die Gewinn-/Verlustaussichten von + rd. 34,00 Mio. EUR bis – rd. 31,00 Mio. EUR.

Die Konsulenten empfahlen, den Vergleich anzunehmen. Die Flughafen Wien AG stimmte dem Vergleich am 24. Mai 2012 zu. Die Flughafen Wien AG lukrierte im Wege des Vergleichs mit der Haftpflichtversicherung den Versicherungshöchstbetrag von 11,10 Mio. EUR.

Hinsichtlich weiterer Forderungen der Flughafen Wien AG bzw. Forderungsverzichte verwies der RH auf die TZ 23 und 24.

25.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung um, indem sie vor Abschluss des Vergleichs mit der Haftpflichtversicherung mehrere Gutachten einholte.

Rückforderungen
gegenüber ARGE HKL
und ARGE HKL-P

26.1 (1) Aufgrund festgestellter Mängel in den Abrechnungen der Honorare für die Ausführungsplanung durch die ARGE HKL bzw. ARGE HKL-P behielt die Flughafen Wien AG zunächst aus diesem Titel rd. 3,95 Mio. EUR ein. Im Zuge einer Vergleichslösung, die eine weitere Beteiligung der ARGE HKL bzw. ARGE HKL-P am Projekt sicherstellen sollte, musste dieser Betrag vorbehaltlich einer späteren Rückforderung im Klagswege wieder an die ARGE HKL-P ausbezahlt werden.

Daher hatte der RH in seinem Vorbericht (TZ 97, 117) der Flughafen Wien AG empfohlen, dafür Sorge zu tragen, dass die aufgezeigten Rückforderungsansprüche gegenüber der ARGE HKL bzw. ARGE HKL-P geltend gemacht werden. Weitere Ansprüche wären zeitgerecht vor Ablauf der vereinbarten Verjährungsfrist (31. Dezember 2012) zu prüfen.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die ARGE HKL vom Versicherungsvergleich ausgenommen sei. Sie habe ein Sachverständigengutachten erstellt, auf dessen Basis Schadenersatzforderungen gestellt würden. Die Empfehlung befinde sich daher in Umsetzung.

²⁴ Kosten wegen umfangreichen Erhebungen zur Ermittlung der Sachverhalte von bis zu rd. 10 Mio. EUR; Verfahrenskosten wegen umfangreicher Sachverständigengutachten von rd. 20 Mio. EUR; geringe Chance auf Einbringung von Ansprüchen gegenüber Konsulenten, u.a. wegen entgegengesetzter Argumentation und schwierig feststellbarer Kausalitäten; Haftungsbegrenzung bei Konsulenten für leichte Fahrlässigkeit von maximal rd. 0,58 Mio. EUR; Unsicherheiten wegen Verjährung; die schwierige Einbringung von Gewinn im Falle der Insolvenz von Konsulenten – höchstens rd. 11,39 Mio. EUR, bei einem maximal möglichen Gewinn von rd. 33,89 Mio. EUR; ein zu erwartender Verlust von rd. 31 Mio. EUR, wenn die Verfahren verloren gehen, etc.

Wahrnehmung der Interessen der Flughafen Wien AG

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG umfassende Prüfungen hinsichtlich möglicher Ansprüche beauftragte. Letztendlich entschieden sich die Flughafen Wien AG und ihre Auftragnehmer, die Forderungen in einem Schiedsverfahren abzuhandeln. Das Schiedsverfahren umfasste Ansprüche der Flughafen Wien AG von insgesamt rd. 59,07 Mio. EUR. Das Schiedsverfahren endete am 23. Dezember 2013 mit einem Zugeständnis an die Flughafen Wien AG von 13,90 Mio. EUR.

Die Flughafen Wien AG hielt im Zuge der Gebarungüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle fest, dass aufgrund der unterschiedlichen Standpunkte der Parteien im Schiedsverfahren ein höheres Zugeständnis nicht möglich war.

26.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung um, indem sie Rückforderungsansprüche geltend machte und davon 13,90 Mio. EUR im Schiedsverfahren zugesprochen bekam. Der RH hielt aber fest, dass – wie der RH in seinem Vorbericht festgestellt hatte – der Grund für die geringen Erfolgsaussichten für die weitere Schadensverfolgung insbesondere der schwache Bauherr und die Mängel in der Projektorganisation und –abwicklung seitens der Flughafen Wien AG bis zum Baustopp 2009 waren (siehe TZ 24).

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Verantwortung der ehemaligen Vorstandsmitglieder hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer Sorgfaltspflichten zu prüfen und gegebenenfalls entsprechende rechtliche Schritte zu setzen.

26.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde (nochmals) eine allfällige Verletzung der Wahrnehmung der Sorgfaltspflichten der ehemaligen Vorstandsmitglieder geprüft. Die Flughafen Wien AG habe zu diesem Zweck die Erstellung eines Rechtsgutachtens in Auftrag gegeben. Sofern Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden können, werde die Flughafen Wien AG diese konsequent verfolgen.*

Reduktion der Forderungen des Auftragnehmers AP 050

27.1 (1) Der Auftragnehmer des AP 050 Innenausbau verzeichnete in seiner Schlussrechnung Ansprüche wegen des Entfalls von Leistungen von insgesamt rd. 23,07 Mio. EUR. Deshalb hatte der RH in seinem Vorbericht (TZ 118) der Flughafen Wien AG empfohlen, auf eine Reduktion dieser Forderungen hinzuwirken.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie eine rechtliche Prüfung durchgeführt habe und sie die Empfehlung wegen mangelnder Erfolgsaussicht nicht weiter verfolgen werde. Sie

würde jedoch Verdachtsmomente auf Doppelverrechnung weiter verfolgen. Eine Geltendmachung sei – trotz nicht sehr hoch eingeschätzter Erfolgsaussichten – im Laufen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG gemäß einer mit dem Auftragnehmer abgeschlossenen Schlussvereinbarung die Forderungen aus dem Titel des „nicht ersparten Aufwands“ mit 5,00 Mio. EUR vergütete. Sie berücksichtigte dabei auch die Forderung des Auftragnehmers bezüglich Verzugszinsen in Höhe von rd. 421.000 EUR.

Die nachfolgende Tabelle stellt die in der Schlussrechnung des Auftragnehmers ausgewiesenen Forderungen und die Vergütung der Flughafen Wien AG gegenüber:

Tabelle 9: Forderungen und Vergütung von Ansprüchen wegen des Entfalls von Leistungen beim AP 050		
Leistungsteil	Forderung lt. Schlussrechnung	Vergütung durch die Flughafen Wien AG
	in Mio. EUR ¹	
nicht verbautes Material	5,35	4,09
nicht ersparter Aufwand	17,72	5,00
Verzugszinsen	0,42	
Summe	23,49	9,09
Differenz Forderung – Vergütung	14,40	

¹ Beträge gerundet

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Die Flughafen Wien AG reduzierte die Forderung des Auftragnehmers AP 050 somit um rd. 14,40 Mio. EUR; dies waren rd. 61 % der ursprünglichen Forderung.

27.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung somit um, indem sie die Forderungen des Auftragnehmers um rd. 14,40 Mio. EUR (rd. 61 % des ursprünglichen Forderungsbetrags) reduzierte.

Technische Gutachten für Schadenersatzansprüche gegenüber Konsulenten

28.1 (1) Der RH hatte der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 112, 114) empfohlen, die zur Abklärung der Sachverhalte für die Geltendmachung von Ansprüchen erforderlichen technischen Gutachten einzuholen und dafür Sorge zu tragen, dass Schadenersatzansprüche aus Planungsmängeln nicht untergehen.

Wahrnehmung der Interessen der Flughafen Wien AG

(2) Nach Mitteilung der Flughafen Wien AG im Nachfrageverfahren seien technische Gutachten zur Aufarbeitung der Sachverhalte beauftragt worden, um allfällige Schadenersatzansprüche geltend zu machen. Mit den Konsulenten und Sonderfachleuten sei ein Versicherungsvergleich abgeschlossen worden, die Flughafen Wien AG habe im Gegenzug auf die Verfolgung von darüber hinausgehenden Forderungen gegen die Versicherungsnehmer verzichten müssen. Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aufgrund eines strafrechtlich relevanten Verhaltens sei aber weiterhin möglich.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG im Vorfeld des Versicherungsvergleichs durch technische und juristische Gutachter untersuchen ließ, ob eine Klagsführung vor einem ordentlichen Gericht (Schadenersatz gegen einzelne Planer und Konsulenten) hinsichtlich des bestehenden Kostenrisikos und etwaiger Verschuldensfragen – gegenüber einem Versicherungsvergleich – zielführender wäre. Die Gutachter sprachen sich für einen Versicherungsvergleich aus, weil aufgrund der Mängel auf Seiten des Bauherrn eine eindeutige Schadenszuordnung ausschließlich auf die Konsulenten nicht möglich sei. Die Flughafen Wien AG folgte der Empfehlung und schloss einen Versicherungsvergleich ab und stellte keine weiteren Ansprüche an Konsulenten.

28.2 Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung um, indem sie die erforderlichen technischen Gutachten einholte. Der RH hielt aber fest, dass – wie der RH in seinem Vorbericht festgestellt hatte – die Gründe für die geringen Erfolgsaussichten für die weitere Schadensverfolgung insbesondere der schwache Bauherr und die Mängel in der Projektorganisation und –abwicklung bis zum Baustopp 2009 waren (siehe TZ 24). Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Verantwortung der ehemaligen Vorstandsmitglieder hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer Sorgfaltspflichten zu prüfen und gegebenenfalls entsprechende rechtliche Schritte zu setzen.

28.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde (nochmals) eine allfällige Verletzung der Wahrnehmung der Sorgfaltspflichten der ehemaligen Vorstandsmitglieder geprüft. Die Flughafen Wien AG habe zu diesem Zweck die Erstellung eines Rechtsgutachtens in Auftrag gegeben. Sofern Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden können, werde die Flughafen Wien AG diese konsequent verfolgen.*

Gerichtliche
Beweissicherung

29.1 (1) Für den RH war nicht nachvollziehbar, warum die Flughafen Wien AG in ihrem Antrag auf gerichtliche Beweissicherung nicht bloß ausführende Unternehmen, sondern auch Planungsunternehmen als

Antragsgegner bezeichnete. Darüber hinaus verwies der RH darauf, dass die formalisierte gerichtliche Beweissicherung dann zweckmäßig ist, wenn der Zustand des Bauwerks zu einem bestimmten Zeitpunkt rechtserheblich ist, etwa weil die Arbeiten ab diesem Zeitpunkt von einem anderen Auftragnehmer fortgeführt werden sollen und die Gewährleistungsansprüche gegen den früheren Auftragnehmer gesichert werden sollen. Insbesondere im Bereich Heizung, Klima, Lüftung und Sanitär wäre eine förmliche Beweissicherung nicht zwingend gewesen.

Daher hatte der RH der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 121) empfohlen, künftig abzuwägen, ob eine formlose Beweisaufnahme im Vergleich zu einer kostenintensiven Beweisaufnahme in einem gerichtlichen Verfahren nicht wirtschaftlicher wäre. Dies insbesondere dann, wenn die Arbeiten nach einer Bauunterbrechung von denselben Auftragnehmern wie bisher fortgeführt werden. Auf Grundlage des im Zuge der Beweissicherung erhobenen Befunds im Einzelnen wäre zu prüfen, in welchen Punkten die Einholung von Gutachten erforderlich ist.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren auf ihre Stellungnahme im Bericht verwiesen. In ihrer damaligen Stellungnahme hatte sie u.a. ausgeführt, dass sich erst durch die gerichtliche Beweissicherung die Bereitschaft für eine außergerichtliche Einigung mit den betroffenen Auftraggebern über eine systematische Mängelbeseitigung eingestellt habe. Eine solche Mängelbeseitigung sei unabdingbare Voraussetzung für die Fortführung der Bauarbeiten gewesen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass sich zu seiner Empfehlung, abzuwägen, ob eine formlose Beweisaufnahme im Vergleich zu einer kostenintensiven Beweisaufnahme (Kosten rd. 3,10 Mio. EUR) in einem gerichtlichen Verfahren nicht wirtschaftlicher wäre, für die Flughafen Wien AG seit der früheren Gebarungüberprüfung (siehe Vorbericht) kein Anwendungsfall ergab.

29.2 Für die Flughafen Wien AG ergab sich – seit der dargestellten gerichtlichen Beweissicherung – kein Anwendungsfall für die Empfehlung des RH. Der RH hielt seine Empfehlung für allfällige neue Anwendungsfälle aufrecht.

Brandschutz- und
Fluchtwegekonzept

30.1 Die Flughafen Wien AG beauftragte einen Konsulenten mit der Erstellung eines Brandschutz- und Fluchtwegekonzepts (unter anderem) als Grundlage für die Errichtungsbewilligung (durch das BMVIT) im November 2003. Im Zuge der behördlichen Verfahren im Projektver-

Wahrnehmung der Interessen der Flughafen Wien AG

lauf erfolgte eine laufende Anpassung des Konzepts, um die erforderlichen Änderungsbewilligungen (durch das BMVIT) und schlussendlich die gewerberechtliche Generalgenehmigung (durch die Bezirkshauptmannschaft Wien Umgebung) zu erwirken.

Hinsichtlich Fluchtwegekonzept gab es eine größere Änderung bzw. Ergänzung im Zuge der gewerberechtlichen Generalgenehmigung. Die Behörde ordnete eine zusätzliche Fluchtstiege in den Ladehof an; dies verursachte Kosten von rd. 919.000 EUR.

Die Flughafen Wien AG setzte sämtliche ihr vorgeschriebenen Maßnahmen (sowohl die in den Errichtungsbewilligungen als auch jene in der Generalgenehmigung) hinsichtlich Brandschutz und Fluchtwege vollständig um.

- 30.2** Der RH hielt fest, dass die Flughafen Wien AG die Auflagen gemäß den Vorgaben der Behörden im Projekt Skylink erfüllte bzw. umsetzte. Er sah die unterschiedliche Bewertung durch die beiden zuständigen Bewilligungsbehörden kritisch, weil dadurch ein nachträglicher Investitionsbedarf von rd. 919.000 EUR entstand.

Schlussempfehlungen

- 31 Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG von 25 überprüften Empfehlungen des Vorberichts 16 umgesetzt, fünf teilweise umgesetzt und drei nicht umgesetzt hat. Bei einer Empfehlung war kein Anwendungsfall gegeben, weil keine Situation vorlag, die eine Entscheidung über die Durchführung einer Beweissicherung notwendig machte.

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts Reihe Niederösterreich 2011/1 und Reihe Wien 2011/1					
Vorbericht		Follow-up-Überprüfung			
TZ	Empfehlungsinhalt	TZ	umgesetzt	teilweise umgesetzt	nicht umgesetzt
20	Anpassung der Ressourcen auf Bauherrnseite entsprechend dem Projektfortschritt	4	X		
37, 104	Verstärkte Wahrnehmung der Bauherrnfunktion	4	X		
20, 50, 95, 104 u. 110	Ausreichender Einsatz von rechtlichem, bauwirtschaftlichem und technischem Know-how zur Wahrung der Interessen	5	X		
21	Gewährleistung einer funktionierenden und unabhängigen Kontrolle (Vier-Augen-Prinzip) durch die Örtliche Bauaufsicht	6		X	
37	Verstärkte Wahrnehmung des bauherrnseitigen Kostencontrolling	7			X
33, 42, 48	Grundsätzlich keine Budgetierung und Abrechnung funktional zusammenhängender Leistungen und Baumaßnahmen in getrennten Projekten	8		X	
39	Heranziehung von thematisch für den Einzelfall gebildeten Reserven	9		X	
41, 43	Regelmäßige Berichte über die Gesamtkosten an den Aufsichtsrat seit dem Budgetbeschluss 2009; Genehmigung von Schnittstellenprojekten durch den Aufsichtsrat	10		X	
44	Berücksichtigung allfälliger finanzieller Auswirkungen auf den Stand der Ist-Kosten in der Gesamtkostenaufstellung	11	X		
47	Neuberechnung der Position „Unvorhergesehenes“	12	X		
69	Sicherstellung der Einhaltung der Bestimmungen der Vergabevorschriften	13	X		

Schlussempfehlungen

Fortsetzung: Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts Reihe Niederösterreich 2011/1 und Reihe Wien 2011/1					
Vorbericht		Follow-up-Überprüfung			
TZ	Empfehlungsinhalt	TZ	umgesetzt	teilweise umgesetzt	nicht umgesetzt
70	Bewertung der Höhe der allfälligen Forderung aus dem Vergabeverfahren für den städtebaulichen Wettbewerb	14	X		
100	Zuordnung von Leistungsänderungen gemäß dem Verursacherprinzip; Inanspruchnahme der verursachenden Dritten und allenfalls Kürzung von Leistung	15	X		
101	Sicherstellung der Vorlagen der Kalkulationsblätter des Auftragnehmers	16	X		
103	Abermalige Prüfung der Preisbasis der einzelnen beauftragten Nachträge im Zuge der Schlussrechnungsprüfungen	17		X	
107	Neuerliche Prüfung der beauftragten Nachträge beim Auftragnehmer AP 050	18			X
108	Einforderung und Prüfung von Nachweisen zu den Positionen der bauwirtschaftlichen Nachträge vor der endgültigen Vergütung der Schlussrechnung	19			X
29	Sicherstellung der Nachverfolgung der Aufträge des Vorstands durch geeignete Maßnahmen	22	X		
116	Reduktion der Abschlagszahlung an die Gesamtprojektleitung	23	X		
113, 114	Ehestbaldige Bezifferung von Forderungen und Klärung der Aufrechnungen	24	X		
115	Weitere Betreuung von geltend gemachten Ersatzforderungen gegen Haftpflichtversicherungen	25	X		
97, 117	Geltendmachung der im Zuge der Effizienzkontrolle aufgezeigten Rückforderungsansprüche wegen mangelhafter Leistungen bzw. unrichtiger Abrechnungen der ARGE HKL bzw. HKL-P gegenüber dem Auftragnehmer	26	X		
118	Reduktion der Forderungen des Auftragnehmers AP 050	27	X		
112, 114	Einholung der zur Abklärung der Sachverhalte für die Geltendmachung von Ansprüchen erforderlichen technischen Gutachten	28	X		
121	Wirtschaftliche Abwägung der Vorteile einer formlosen Beweisaufnahme im Vergleich zu einer kostenintensiven Beweisaufnahme in einem gerichtlichen Verfahren	29	kein Anwendungsfall		

Anknüpfend an den Vorbericht hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen an die Flughafen Wien AG hervor:

(1) Um die Gefahr eines Kontrolldefizits zu vermeiden, sollte das Vier-Augen-Prinzip in den Regelwerken verstärkt implementiert werden. Weiters sollten Prozesse prinzipiell (grafisch) so dargestellt werden, dass daraus Ablauf, Zuständigkeiten und Prüfinhalte ersichtlich sind. (TZ 6)

(2) Im Sinne der Transparenz wären in die Berichterstattung die Finanzierungskosten von Projekten aufzunehmen. (TZ 3)

(3) Es wären geeignete qualitätssichernde Maßnahmen im Kostencontrolling zu setzen. (TZ 7)

(4) Auf eine transparente Kostendarstellung im Berichtswesen sollte geachtet werden; insbesondere systembedingt unterschiedliche Kostenstände wären in das Berichtswesen aufzunehmen und zu begründen. (TZ 7)

(5) Künftig sollten die mit einem Projekt in Verbindung stehenden Kosten umfassend und transparent dargestellt werden und den Gremien berichtet werden. (TZ 8, 10)

(6) Die Vorsorgen sollten künftig entsprechend dem Projektverlauf angepasst und deren Entwicklung transparent dargestellt werden. (TZ 9)

(7) Der Vergabeleitfaden wäre regelmäßig zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen. (TZ 13)

(8) Aufgrund des hohen Risikopotenzials (z.B. hinsichtlich Korruption) wären Vergaben explizit und regelmäßig in das Prüfprogramm der Internen Revision aufzunehmen. (TZ 13)

(9) Die Verantwortung der ehemaligen Vorstandsmitglieder hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer Sorgfaltspflichten wäre zu prüfen; gegebenenfalls wären entsprechende rechtliche Schritte einzuleiten. (TZ 15, 26, 28)

(10) Im Falle von Schlechtleistungen externer Konsulenten sollte sich die Flughafen Wien AG an diesen schadlos halten. (TZ 18)

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)

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

Ing. Ewald 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)

Mag. 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 Mai 2015

Der Präsident:

Dr. Josef Moser