

Bericht des Rechnungshofes

**Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH;
Follow-up-Überprüfung**

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis _____ 202

Niederösterreich

Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich

Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH; Follow-up-Überprüfung

KURZFASSUNG _____ 203

Prüfungsablauf und -gegenstand _____ 206

Strategiekonzept _____ 206

Bewertung der strategischen Handlungsoptionen _____ 207

Verlagerung von Flugbewegungen _____ 210

Status öffentlicher Flugplatz _____ 212

Betriebskostenzuschuss _____ 213

Tarifstruktur _____ 214

Kostendeckungsgrade Leistungsbereiche _____ 215

Bestellung leitender Organe _____ 216

Schlussempfehlungen _____ 217

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen _____ 219

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|------|---|
| AG | Aktiengesellschaft |
| bzw. | beziehungsweise |
| d.h. | das heißt |
| EUR | Euro |
| FAB | Flugsport-Allgemeine Luftfahrt Betriebsgemeinschaft |
| GmbH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| Mio. | Million(en) |
| rd. | rund |
| RH | Rechnungshof |
| u.a. | unter anderem |
| z.B. | zum Beispiel |

Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich

Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH; Follow-up-Überprüfung

Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und die Flughafen Wien AG setzten den Großteil der Empfehlungen des RH, die er zur Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im Jahr 2013 (Reihe Wien 2013/1, Niederösterreich 2013/1) veröffentlicht hatte, um.

Entsprechend der Empfehlung des RH entwickelte die Flughafen Wien AG ein Strategiekonzept „Entwicklungsstrategie 2015+“ für den Flugplatz Vöslau. Die aktuelle Strategie erachtete den Flugplatz Vöslau als strategisch nicht bedeutend und sah mittelfristig einen Verkauf des Flugplatzes Vöslau vor.

Der Flugplatz Vöslau wies mit rd. 38.000 Flugbewegungen im Jahr 2014 (+ 23 % gegenüber 2011) in der allgemeinen Zivilluftfahrt die größte Anzahl von Flugbewegungen in Österreich auf. Dennoch verzeichnete die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im Jahr 2014 einen negativen Betriebserfolg von rd. 28.000 EUR.

KURZFASSUNG

Ziel der Follow-up-Überprüfung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (Reihe Wien 2013/1, Niederösterreich 2013/1) war es, die Umsetzung jener acht Empfehlungen zu beurteilen, die der RH bei der vorangegangenen Gebarungsüberprüfung an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH sowie an die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und an die Flughafen Wien AG gerichtet hatte. (TZ 1)

Entsprechend der Empfehlung des RH entwickelte die Flughafen Wien AG in Abstimmung mit der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH das Strategiekonzept „Entwicklungsstrategie 2015+“ für den Flugplatz Vöslau. Die Muttergesellschaft Vienna Aircraft Handling hatte die Strategie der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH erst im Juni 2015 mit Verzögerung beschlossen. Eine jährliche Aktualisierung war im Strategiekonzept nicht implementiert. (TZ 2)

Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und die Flughafen Wien AG setzten die Empfehlung des RH um, indem sie die vom RH in seinem Vorbericht dargestellten Handlungsoptionen bewerteten und die zukünftige Rolle der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH in der Konzernstruktur der Flughafen Wien AG für die einzelnen Szenarien neu festlegten. Gemäß der erarbeiteten Strategie war mittelfristig ein Verkauf des Flugplatzes Vöslau vorgesehen. (TZ 3)

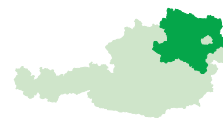
Der Empfehlung, die zur Umsetzung dieser Strategie erforderlichen Maßnahmen konsequent umzusetzen, kamen sie nicht nach, weil gemäß der erarbeiteten Strategie als Maßnahme ein Verkauf des Flugplatzes Vöslau vorgesehen war. Dieser wird jedoch erst dann zweckmäßig zu realisieren sein, wenn bestimmte vertraglich zugesicherte Verpflichtungen gegenüber einem Flugsportverein abgelöst werden können. (TZ 3)

Entsprechend der Empfehlung des RH passten die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und die Flughafen Wien AG die Strategie in Bezug auf eine Verlagerung von Flugbewegungen von Kleinflugzeugen vom Flughafen Schwechat auf den Flugplatz Vöslau zwar dahingehend an, dass diese Verlagerung kein Ziel war, solange die Kapazität der Pisten des Flughafens Schwechat ausreicht. Es fehlte jedoch die vom RH empfohlene monetäre Bewertung dieser strategischen Entscheidung für die Gebarung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH. (TZ 4)

Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH um, indem sie entsprechend der Empfehlung die Option einer Umwandlung des öffentlichen Flugplatzes Vöslau in einen Privatflugplatz neu bewertete. (TZ 5)

Entsprechend der Empfehlung des RH schlossen die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH und die Flughafen Wien AG im Jahr 2012 eine neue Vereinbarung bezüglich des Betriebskostenzuschusses ab. Die Höhe des Betriebskostenzuschusses wurde nunmehr von den Investitionsaktivitäten der Flugplatz BetriebsGmbH entkoppelt. Der Betriebskostenzuschuss war geeignet, die aus vertraglichen Verpflichtungen gegenüber Dritten resultierenden geringeren Erträge auszugleichen. (TZ 6)

Entsprechend der Empfehlung des RH schrieb die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH in ihrer – allerdings mit starker Verzögerung beschlossenen – Strategie die Optimierung der Tarifordnung fest, sah entsprechende Maßnahmen jedoch erst ab dem 4. Quartal 2015



vor. Die tatsächliche Umsetzung der Empfehlung des RH war daher zur Zeit der Follow-up-Überprüfung noch ausständig, wenn auch ein konkreter Zeitplan für die Umsetzung vorlag. (TZ 7)

Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH setzte die Empfehlung des RH um, indem sie seit 2012 über eine Deckungsbeitragsrechnung der Geschäftsfelder Hangarierung, Flugbetrieb und Real Estate verfügte, deren Ergebnisse in der neu ausgearbeiteten Strategie Berücksichtigung fanden. (TZ 8)

Für die Empfehlung des RH, bei künftigen Bestellungen von leitenden Organen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH das Stellenbesetzungsgesetz anzuwenden und die Höhe der Geschäftsführerbezüge zu begründen, gab es seit dem Vorbericht keinen Anwendungsfall. Die Flughafen Wien AG sagte zu, das Stellenbesetzungsgesetz zukünftig auch für interne Stellenbesetzungen anzuwenden. (TZ 9)

| Kenndaten Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH | | | | |
|---|--|--------------|--------------|--------------|
| Eigentümer | 100 % Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. (diese zu 100 % im Eigentum der Flughafen Wien AG) | | | |
| Unternehmensgegenstand | – Betrieb und Entwicklung des Flugplatzes Vöslau – Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäude und Anlagen | | | |
| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| | Anzahl | | | |
| Flugbewegungen | 30.796 | 34.464 | 34.082 | 38.006 |
| | in 1.000 EUR | | | |
| Aviationerträge ¹ | 328 | 355 | 378 | 410 |
| Non-Aviation Erträge | 515 | 534 | 554 | 577 |
| <i>davon</i> | | | | |
| <i>Betriebskostenzuschuss Flughafen Wien AG</i> | 315 | 304 | 312 | 317 |
| Betriebsleistung | 843 | 889 | 932 | 987 |
| Material- und Leistungsaufwand | 50 | 47 | 48 | 47 |
| Personalaufwand | 200 | 276 | 320 | 335 |
| Sonstige Aufwendungen | 469 | 685 | 435 | 372 |
| Abschreibungen | 288 | 282 | 275 | 260 |
| Summe Betriebsaufwand | 1.007 | 1.290 | 1.078 | 1.015 |
| Betriebserfolg | – 164 | – 401 | – 146 | – 28 |
| | in VBÄ | | | |
| Beschäftigte ² | 2,30 | 5,62 | 6,04 | 6,25 |

¹ wie z.B. Landegebühren, Hangarvermietung

² exklusive Geschäftsführer; ab November 2011: Übernahme des bis dahin ausgelagerten Towerpersonals

Quellen: Jahresabschlüsse der Jahre 2011 bis 2014, Flughafen Wien AG

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im Juni und Juli 2015 bei der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH die Umsetzung jener Empfehlungen, die er bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung abgegeben hatte. Der in der Reihe Wien 2013/1 und in der Reihe Niederösterreich 2013/1 veröffentlichte Bericht „Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH“ 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 veröffentlichte er in seinem Bericht Reihe Bund 2014/16.

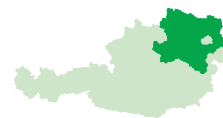
Zu dem im Oktober 2015 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die Flughafen Wien AG sowie die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im November 2015 gemeinsam Stellung. Die Niederösterreichische Landesregierung verzichtete im Oktober 2015 und der Wiener Stadtsenat im Dezember 2015 auf eine Stellungnahme. Die Vienna Aircraft Handling GmbH schloss sich im Jänner 2016 der Stellungnahme der Flughafen Wien AG sowie der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH an. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Jänner 2016.

Strategiekonzept

- 2.1 (1) Der RH hatte der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (März 2013) (TZ 6) empfohlen, im Falle der Fortführung des Betriebs einvernehmlich ein Strategiekonzept über die geplante kurzfristige und mittelfristige Entwicklung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zu erarbeiten und dieses Strategiekonzept in weiterer Folge jährlich zu aktualisieren.

(2) Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass ein neues Strategiekonzept für den Flugplatz Vöslau (Stoßrichtung: gemäßigt offensiv) im Jahr 2014 gemeinsam mit der zentralen Strategieabteilung der Flughafen Wien AG entwickelt worden sei und sich im Status der Finalisierung befinde.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG in Abstimmung mit der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH eine „Entwicklungsstrategie 2015+“ für den Flugplatz Vöslau entwickelt hatte. Die Muttergesellschaft Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. genehmigte die „Entwicklungsstrategie 2015+“ am 9. Juni 2015. Eine jährliche Aktualisierung der Strategie war im Strategiekonzept nicht vorgesehen.



2.2 Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und die Flughafen Wien AG setzten die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie zwar einvernehmlich ein Strategiekonzept über die geplante kurzfristige und mittelfristige Entwicklung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH erarbeiteten und dieses Strategiekonzept in Gestalt der „Entwicklungsstrategie 2015+“ beschlossen, jedoch nicht die jährliche Aktualisierung des Konzeptes implementierten. Der RH kritisierte zudem, dass die Vienna Aircraft Handling die Strategie der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH mit Verzögerung erst im Juni 2015 beschlossen hatte.

Der RH empfahl der Flughafen Vöslau BetriebsGesmbH, das Strategiekonzept in Zukunft regelmäßig zu aktualisieren.

2.3 *Die Flughafen Wien AG führte in ihrer Stellungnahme aus, dass es in der Flughafen Wien AG einen standardisierten Review-Prozess gebe, der eine jährliche Aktualisierung der Strategien aller strategischen Planungseinheiten der Gruppe vorsehe. Daher werde bei der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH die jährliche Aktualisierung des Strategiekonzeptes durchgeführt werden.*

2.4 Der RH erwiderte, dass der auf Konzernebene der Flughafen Wien AG standardisierte Review-Prozess der Strategien im Zuge der Gebarungsüberprüfung – ungeachtet diesbezüglicher Prüfungshandlungen – seitens der Flughafen Vöslau BetriebsGmbH nicht thematisiert wurde. Im Übrigen erachtete der RH die Absicht, die Strategie der Flughafen Vöslau BetriebsGmbH jährlich zu aktualisieren, als Schritt in die richtige Richtung.

Bewertung der strategischen Handlungsoptionen

3.1 (1) Der RH hatte der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 19) empfohlen, die vom RH dargestellten Handlungsoptionen (= Offensiv- bzw. Defensivstrategie) zu bewerten und die zukünftige Rolle der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH in der Konzernstruktur der Flughafen Wien AG neu festzulegen.

Der RH hatte weiters empfohlen, aufbauend auf der gewählten Strategie die erforderlichen Maßnahmen zu entwickeln und konsequent umzusetzen.

(2) Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass ein neues Strategiekonzept für den Flugplatz Vöslau (Stoßrichtung: gemäßigt offensiv) im Jahr 2014 gemeinsam mit der zentralen Strategieabteilung der Flughafen Wien AG entwickelt wor-

Bewertung der strategischen Handlungsoptionen

den sei und sich im Status der Finalisierung befinde. Sie hatte weiters mitgeteilt, dass die Verkaufsgespräche mit potenziellen Interessenten aufgrund von Unsicherheiten hinsichtlich der rechtswirksamen Bestellung der vertretungsbefugten Organe der Flugsport-Allgemeine Luftfahrt Betriebsgemeinschaft (FAB) auf „Hold“ gesetzt worden seien.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG in Abstimmung mit der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH eine „Entwicklungsstrategie 2015+“ für den Flugplatz Vöslau entwickelte (siehe TZ 2). Im Rahmen der Erstellung der Strategie analysierten die Flughafen Wien AG und die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH die wirtschaftliche Entwicklung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH in den letzten Jahren sowie zukünftige Chancen und Risiken in verschiedenen Geschäftsbereichen.

Die Analyse des Ist-Zustandes ergab einen Anstieg der Flugbewegungen am Flugplatz Vöslau von rd. 30.800 Flugbewegungen im Jahr 2011 auf rd. 38.000 Flugbewegungen im Jahr 2014 (+ 23 %). Der Flugplatz Vöslau wies damit im Jahr 2014 in der Private Aviation¹ die größte Anzahl von Flugbewegungen in Österreich auf. Das durchschnittliche Landegewicht sank von 1,10 Tonnen je Flugzeug im Jahr 2011 auf 1,01 Tonnen im Jahr 2014 (- 8 %), weswegen die Einnahmen durch Landegebühren (gewichtabhängig) nicht im gleichen Ausmaß anstiegen wie die Flugbewegungen.

Als Potenzial bezeichnete die Strategie die Vermietung von Hangars am Flugplatz Vöslau. Aus diesem Grund erwog die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH die Errichtung weiterer Hangars. Als Problemfeld bewertete die Strategie den desolaten Zustand des Hauptgebäudes am Flugplatz Vöslau (prognostizierte Restlebensdauer von fünf Jahren). Deshalb gab es Überlegungen, ein – nach der Insolvenz eines privaten Flugunternehmens im Jahr 2012 – leerstehendes Gebäude am Areal des Flugplatzes Vöslau anzukaufen.

Die Flughafen Wien AG erarbeitete verschiedene Entwicklungsszenarien für die weitere Entwicklung des Flughafens Schwechat² und leitete für die einzelnen Szenarien die strategische Bedeutung des Flugplatzes Vöslau im Flughafen Wien-Konzern sowie die daraus folgende weitere Vorgehensweise am Flugplatz Vöslau ab. Demnach hätte der Flugplatz Vöslau im Konzern der Flughafen Wien AG nur dann eine strategische Bedeutung, wenn die am Flughafen Schwechat geplante dritte Piste nicht realisiert wird und der Flughafen Schwechat mit einem 2-Pisten-System an seine Kapazitätsgrenze kommt. Das 2-Pisten-

¹ Marktsegment der nichtgewerblichen allgemeinen Luftfahrt (allgemeine Zivilluftfahrt)

² z.B. Bau einer dritten Piste; Verbleib beim 2-Pisten-System

System am Flughafen Schwechat war zwar nach Prognosen der Flughafen Wien AG mit rd. 59 bis 65 Flugbewegungen in der Spitzenstunde (Jahre 2015 bis 2020) noch nicht an seiner Kapazitätsgrenze von 68 Flugbewegungen pro Stunde angelangt, dennoch ging die Flughafen Wien AG davon aus, dass der Flughafen Schwechat ein 3-Pisten-System bekäme.

Im Falle der Realisierung der geplanten dritten Piste am Flughafen Schwechat käme dem Flugplatz Vöslau keine strategische Bedeutung in der Konzernstruktur der Flughafen Wien AG zu, weshalb die Strategiepapiere für diesen Fall auch keinen Ausbau bzw. keine Investitionen in den Flugplatz Vöslau vorsahen.

Für den Fall der Realisierung der dritten Piste war im Planungsszenario ein Verkauf des Flugplatzes Vöslau vorgesehen. Für die Flughafen Wien AG war es eine Voraussetzung für einen Verkauf des Flugplatzes in Vöslau an einen Dritten, dass die FAB ihre langfristig³ eingeräumten Rechte⁴ gegenüber der Flughafen Wien AG aufgab bzw. auf einen allfälligen Käufer des Flugplatzes Vöslau übertrage. Aufgrund von Unsicherheiten hinsichtlich der rechtswirksamen Bestellung der vertretungsbefugten Organe der FAB setzte die Flughafen Wien AG die Verhandlungen mit FAB über eine Ablöse der vertraglich zugesicherten Verpflichtungen aus. In weiterer Folge fanden auch keine Verkaufsgespräche mit potenziellen Interessenten am Flugplatz Vöslau mehr statt.

- 3.2** Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und die Flughafen Wien AG setzten die Empfehlung, die Handlungsoptionen zu bewerten um, indem sie die vom RH in seinem Vorbericht dargestellten Handlungsoptionen bewerteten und die zukünftige Rolle der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH in der Konzernstruktur der Flughafen Wien AG für die einzelnen Szenarien neu festlegten.

Der Empfehlung, die zur Umsetzung dieser Strategie erforderlichen Maßnahmen konsequent umzusetzen, kamen sie nicht nach, weil gemäß der erarbeiteten Strategie ein Verkauf des Flugplatzes Vöslau als Maßnahme vorgesehen war. Dieser wird jedoch erst dann zweckmäßig zu realisieren sein, wenn die vertraglich zugesicherten Verpflichtungen gegenüber FAB abgelöst werden können.

³ bis 31. Dezember 2026

⁴ Ermäßigungen auf Landegebühren, Hangarierung und Raummieten sowie Zusage bestimmter Investitionen

Bewertung der strategischen Handlungsoptionen

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG laufend zu beobachten, ob die Unsicherheiten hinsichtlich der rechtswirksamen Bestellung der vertretungsbefugten Organe der FAB ausgeräumt wurden. Sodann wären ehestmöglich die Verhandlungen mit der FAB über eine Ablöse der bis Ende 2026 zugesicherten Verpflichtungen wieder aufzunehmen, um – sofern sich die Erwartungen der Flughafen Wien AG hinsichtlich des 3-Pisten-Systems des Flughafens Schwechat als nachhaltig tragfähig erweisen – in weiterer Folge den Verkauf des Flugplatzes Vöslau abzuwickeln.

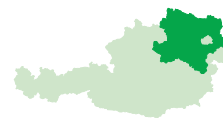
3.3 *Die Flughafen Wien AG führte in ihrer Stellungnahme aus, dass Unsicherheiten bezüglich der rechtswirksamen Vertretung des Flugsportvereins (FAB) bestünden und eine Umsetzung der Maßnahmen daher zu unkalkulierbaren Risiken für die Flughafen Wien AG geführt hätten. Im Übrigen sei der Flughafen Wien AG eine einstweilige Verfügung zugestellt worden, mit welcher die Handlungsunfähigkeit der aktuellen Vereinsführung für sämtliche Geschäfte des Vereins, die über die alltäglichen Maßnahmen hinausgehen, offiziell mitgeteilt worden sei.*

3.4 Der RH nahm von der Stellungnahme der Flughafen Wien AG Kenntnis. Er empfahl jedoch, die Entwicklung der Handlungsfähigkeit der Vereinsführung der FAB bezüglich der über die alltäglichen Maßnahmen hinausgehenden Geschäfte jedoch laufend zu beobachten, um ehestmöglich die Verhandlungen mit den diesbezüglich vertretungsbefugten Organen der FAB über eine Ablöse der bis Ende 2026 zugesicherten Verpflichtungen wieder aufzunehmen; dies, um – sofern sich die Erwartungen der Flughafen Wien AG hinsichtlich des 3-Pisten-Systems des Flughafens Schwechat als nachhaltig tragfähig erweisen – in weiterer Folge den Verkauf des Flugplatzes Vöslau abzuwickeln.

Verlagerung von Flugbewegungen

4.1 (1) Der RH hatte der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 7) empfohlen, die Strategie hinsichtlich der Verlagerung von Flugbewegungen von Kleinflugzeugen auf den Flugplatz Vöslau zu aktualisieren und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Gebarung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zu bewerten.

(2) Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass eine Verlagerung der Flugbewegungen von Kleinflugzeugen von Wien Schwechat auf den Flugplatz Vöslau nur dann wirtschaftlich sinnvoll sei, wenn aufgrund der Landung von Kleinflugzeugen in Schwechat größere Flugzeuge abgewiesen werden müssten. Eine derartige Verlagerung aus Kapazitätsgründen sei bislang jedoch aufgrund der geänderten Markt- und Umfeldbedingungen nicht erforder-



lich gewesen. (Der Private Aviation Bereich, wie z.B. Privatflieger und Flugschulen, sei von der allgemeinen Wirtschaftskrise 2008 besonders hart getroffen gewesen.) Durch den Einsatz größerer Flugzeuge von Seiten der Fluggesellschaften in Schwechat seien zwar die Passagierzahlen gestiegen, die Anzahl der Flugbewegungen liege jedoch unter den Werten von 2008.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass es im Zeitraum 2011 bis 2014 am Flughafen Wien einen Rückgang in der nichtgewerblichen allgemeinen Luftfahrt gegeben hatte, während am Flugplatz Vöslau im gleichen Zeitraum mehr Flugbewegungen stattfanden. Analysen der Flughafen Wien AG und der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zeigten, dass die Rückgänge bei Flugbewegungen bestimmter Gewichtsklassen am Flughafen Schwechat (Flugzeuge im Bereich 1,1 bis 2,0 Tonnen) nicht auf den Flugplatz Vöslau abwanderten.⁵ Die vermehrten Flugbewegungen am Flugplatz Vöslau waren vielmehr in der Kategorie leichter Flugzeuge (unter 1,0 Tonnen) zu verzeichnen, in der es am Flughafen Schwechat keinen Rückgang an Flugbewegungen gab.⁶ Es gab somit keine nennenswerten Verlagerungen von Flugbewegungen vom Flughafen Schwechat auf den Flugplatz Vöslau.

Eine Verlagerung von Flugbewegungen von Kleinflugzeugen auf den Flugplatz Vöslau war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung kein Ziel der Flughafen Wien AG, weil das 2-Pisten-System am Flughafen Schwechat nach Prognosen der Flughafen Wien AG noch nicht an seiner Kapazitätsgrenze angelangt war und damit keine Veranlassung bestand, Flugbewegungen vom Flughafen Schwechat wegzuverlagern (vgl. TZ 3). Eine monetäre Bewertung der Auswirkungen dieser strategischen Entscheidung für die Gebarung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH nahmen die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und die Flughafen Wien AG nicht vor.

- 4.2** Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und die Flughafen Wien AG setzten die Empfehlung des RH teilweise um. Die „Entwicklungsstrategie 2015+“ legte zwar in Bezug auf eine Verlagerung von Flugbewegungen von Kleinflugzeugen vom Flughafen Schwechat auf den Flugplatz Vöslau fest, dass diese Verlagerung kein Ziel war, solange das 2-Pisten-System am Flughafen Schwechat noch nicht an seiner Kapazitätsgrenze angelangt war. Damit bestand für die Flughafen Wien AG zur Zeit der Follow-

⁵ Veränderung 2011 bis 2014 in Kategorie 1,1 bis 2,0 Tonnen; Flughafen Schwechat: - 403 Flugbewegungen; Flugplatz Vöslau: - 3.027 Flugbewegungen

⁶ Veränderung 2011 bis 2014 in Kategorie unter 1,0 Tonnen; Flughafen Schwechat: - 5 Flugbewegungen; Flugplatz Vöslau: + 8.491 Flugbewegungen

Verlagerung von Flugbewegungen

up-Überprüfung keine Veranlassung, Flugbewegungen vom Flughafen Schwechat wegzuverlagern. Es fehlte jedoch die vom RH empfohlene monetäre Bewertung dieser strategischen Entscheidung für die Gebarung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH.

4.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Empfehlung nicht umgesetzt worden, weil bereits im Strategiepapier festgelegt worden sei, dass eine weitere Verlagerung von Flugbewegungen der allgemeinen Luftfahrt von Schwechat nach Vöslau aus Sicht der Flughafen Wien Gruppe betriebswirtschaftlich keinen Vorteil bringe. Eine Detailberechnung der Auswirkungen dieser Entscheidung auf die vollkonsolidierte Enkeltochter Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH sei daher aus Sicht der FWAG obsolet.*

4.4 Der RH entgegnete der Flughafen Wien AG, dass eine Veränderung der Strategie in Bezug auf die Verlagerung von Flugbewegungen Einfluss auf die Einnahmensituation der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH hat und eine Abschätzung der erwarteten Einnahmehausfälle – beispielsweise durch geringe Landegebühren – für die Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH sehr wohl von Relevanz wäre, um die Grundlagen für künftige strategische Entscheidungen zu vertiefen.

Status öffentlicher Flugplatz

5.1 (1) Der RH hatte der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien AG in seinem Vorbericht (TZ 10) empfohlen, die Entscheidung hinsichtlich des Festhaltens am Status eines öffentlichen Flugplatzes versus einer Umwandlung in einen Privatflugplatz auf Basis eines noch zu erstellenden Strategiepapieres und betriebswirtschaftlicher Überlegungen neu zu bewerten.

(2) Die Flughafen Wien AG hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie die Umwandlung des Status von einem öffentlichen in einen privaten Flugplatz derzeit nicht verfolge, weil dies wirtschaftlich, vor allem im Zuge eines Verkaufsprozesses, nicht sinnvoll sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Flughafen Wien AG im Zuge der Erstellung der im Juni 2015 beschlossenen Strategie die Option einer Umwandlung des öffentlichen Flugplatzes Vöslau in einen Privatflugplatz neu bewertete. Die Flughafen Wien AG ging im Falle einer Umwandlung in einen Privatflugplatz von Einsparungen bei den Personalkosten von rd. 100.000 EUR pro Jahr aus.⁷ Dem stellte die Flug-

⁷ Einsparungen durch
 – Wegfall der Betriebspflicht auch bei Schlechtwetter;
 – weniger ständig anwesendes Personal notwendig

hafen Wien AG strategische Überlegungen gegenüber, welche Faktoren gegen eine Umwandlung des Flugplatzes Vöslau in einen Privatflugplatz sprächen (beispielsweise: Verlust des Marktwertes des Flugplatzes Vöslau bei einem möglichen Verkauf durch eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten in Form von Enteignungen für einen möglichen Ausbau oder für Pistenverlängerung).⁸

Die Flughafen Wien AG stufte die Faktoren, die gegen eine Umwandlung in einen Privatflughafen sprachen, als gewichtiger ein als die möglichen Personaleinsparungen und entschied sich dafür, den Status des öffentlichen Flugplatzes für Vöslau beizubehalten.

Seitens der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH gab es Bedenken, ob im Falle einer Umwandlung des Flugplatzes Vöslau in einen Privatflugplatz tatsächlich Personalkosteneinsparungen in der angeführten Größenordnung bei gleichzeitiger Gewährleistung eines reibungslosen und sicheren Betriebes möglich wären.

- 5.2** Die Flughafen Wien AG setzte die Empfehlung des RH um, indem sie die Option einer Umwandlung des öffentlichen Flugplatzes Vöslau in einen Privatflugplatz neu bewertete.

Betriebskosten- zuschuss

- 6.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 13) empfohlen, die Vereinbarung zur Bezahlung eines Betriebskostenzuschusses dahingehend nachzuverhandeln, dass die Höhe des jährlichen Betriebskostenzuschusses von den Investitionsaktivitäten der Gesellschaft entkoppelt wäre und jedenfalls geeignet wäre, die aus vertraglichen Verpflichtungen gegenüber Dritten resultierenden geringeren Erträge – infolge zu gewährender Vergünstigungen für bestimmte Kunden – auszugleichen.

(2) Gemäß Mitteilung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im Nachfrageverfahren sei der Betriebskostenzuschuss ab dem Geschäftsjahr 2012 auf Basis einer Abgeltung der vertraglich übernommenen Verpflichtungen berechnet worden.

(3) Wie der RH nunmehr feststellte, schloss die Flughafen Wien AG bezüglich des Betriebskostenzuschusses im Jahr 2012 eine neue Vereinbarung mit der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH ab. Diese Verein-

⁸ des Weiteren: Schwächung der Position gegenüber Anrainern und angrenzenden Gemeinden (z.B. hinsichtlich Betriebszeiten, Lärm), Einschränkung der Ausbauoptionen, weil ein „öffentliches Interesse“ bei einem Privatflugplatz schwieriger zu argumentieren sei, die einmal vorgenommene Umwandlung in einen Privatflughafen sei nur schwer umkehrbar

Betriebskostenzuschuss

barung legte die Höhe des Betriebskostenzuschusses mit 303.900 EUR fest, d.h. in Höhe der durch die Übernahme der Verpflichtungen gegenüber der FAB entstandenen zusätzlichen Aufwendungen und Ertragsminderungen⁹ (vgl. Vorbericht TZ 8, Tabelle 3). Für die Folgejahre war eine Wertsicherung dieses Betrages mit dem Verbraucherpreisindex 2010 vorgesehen. Im Jahr 2014 betrug der Betriebskostenzuschuss der Flughafen Wien AG zugunsten der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH rd. 317.000 EUR.

| Tabelle 1: Betriebskostenzuschuss 2012 bis 2014 | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| | in EUR | | | | |
| Betriebskostenzuschuss | 309.400 | 314.569 | 303.900 | 312.409 | 316.783 |

Quellen: Flughafen Wien AG; Darstellung: RH

Zukünftige Investitionen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH wären von der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH selbst oder durch einen gesondert zu vereinbarenden Zuschuss des Eigentümers zu finanzieren.

- 6.2** Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH und die Flughafen Wien AG setzten die Empfehlung des RH insofern um, als dass diese im Jahr 2012 eine neue Vereinbarung bezüglich des Betriebskostenzuschusses abschlossen und die Höhe des Betriebskostenzuschusses nunmehr von den Investitionsaktivitäten der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH entkoppelt und jedenfalls geeignet war, die aus vertraglichen Verpflichtungen gegenüber Dritten resultierenden geringeren Erträge auszugleichen.

Tarifstruktur

- 7.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 16) der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH empfohlen, die aktuelle Tarifstruktur zu hinterfragen und gegebenenfalls zu restrukturieren sowie Maßnahmen zur Neukundengewinnung in Erwägung zu ziehen.

(2) Gemäß Mitteilung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im Nachfrageverfahren seien im neuen Strategiekonzept sowohl eine Optimierung der Tarifstruktur als auch ein Incentive-Programm vorgesehen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die über mehrere Jahre entwickelte, jedoch erst im Juni 2015 beschlossene Strategie der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH ein Incentive-Programm zur Förderung

⁹ durch übernommene Verpflichtungen in Bezug auf Vergünstigungen bei Landetarifen, Hangartarifen und Mieten für Schulungs- und Lagerräume

des Flugverkehrs und die Optimierung der Tarifordnung vorsah, um preispolitische Spielräume zu nutzen und Wettbewerbsnachteile zu egalisieren. Diese beiden Maßnahmen sollten im 4. Quartal 2015 umgesetzt werden.

Im Zeitraum 2011 bis 2014 waren die Lande- und Park-Gebühren der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH laut Tarifordnung generell zwischen 7,5 % und 8,1 % angehoben worden. Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH führte im Jahr 2014 einen Vergleich ihrer Tarifstruktur mit den wesentlichen Mitbewerbern durch, wobei die Parkgebühren für zwei Gewichtsklassen¹⁰ die höchsten innerhalb der Vergleichsarten waren und die übrigen Gebühren größtenteils im Durchschnitt lagen.

- 7.2** Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH setzte die Empfehlung des RH bis zur Zeit der Follow-up-Überprüfung teilweise um, weil sie zwar ein Incentive-Programm zur Förderung des Flugverkehrs und eine Optimierung der Tarifordnung in ihrer – allerdings mit Verzögerung beschlossenen – Strategie festschrieb, die entsprechende Umsetzung dieser Maßnahmen jedoch erst ab dem 4. Quartal 2015 vorsah.

Der RH empfahl der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die strategischen Maßnahmen bezüglich Optimierung der Tarifordnung und Schaffung eines Incentive-Programms möglichst rasch umzusetzen.

- 7.3** Die Flughafen Wien AG und die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH führten in ihrer Stellungnahme aus, dass die vom RH empfohlene Maßnahme im Strategiekonzept 2015 vorgesehen sei und sich bereits in Umsetzung befinde. Der Empfehlung des RH werde vollinhaltlich gefolgt.

Kostendeckungs- grade Leistungs- bereiche

- 8.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 15) der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH empfohlen, die Kostendeckungsgrade der einzelnen Leistungsbereiche zu ermitteln und die Erkenntnisse dieser Analysen in die zukünftige Strategieerstellung mit einfließen zu lassen.

(2) Gemäß Mitteilung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im Nachfrageverfahren sei die Ermittlung der Kostendeckungsgrade der einzelnen Leistungsbereiche durchgeführt worden. Das Ergebnis sei in das Strategiekonzept eingeflossen.

(3) Wie der RH nunmehr feststellte, verfügte das Unternehmen seit 2012 über eine Deckungsbeitragsrechnung der Geschäftsfelder Han-

¹⁰ 0,8 Tonnen bis 1,2 Tonnen und 1,2 Tonnen bis 1,9 Tonnen Höchstabfluggewicht

garierung, Flugbetrieb und Real Estate, deren Ergebnisse in der neu ausgearbeiteten Strategie Berücksichtigung fanden.

- 8.2** Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH setzte die Empfehlung des RH um, indem sie die vom RH empfohlene Deckungsbeitragsrechnung der Geschäftsfelder einführte und in ihrer Strategie berücksichtigte.

Bestellung leitender Organe

- 9.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 17) der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. empfohlen, bei künftigen Bestellungen von leitenden Organen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH das Stellenbesetzungsgesetz anzuwenden und die Höhe der Geschäftsführerbezüge zu begründen.

(2) Gemäß Mitteilung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im Nachfrageverfahren werde das Stellenbesetzungsgesetz im Konzern der Flughafen Wien AG nun auch für interne Stellenbesetzungen angewandt.

(3) Die Stelle des Geschäftsführers der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH war seit der letzten Gebarungsprüfung des RH unverändert besetzt. Es war daher im Zuge der Follow-up-Überprüfung für den RH nicht festzustellen, ob das Stellenbesetzungsgesetz tatsächlich zukünftig angewandt würde. Die Flughafen Wien AG teilte dem RH anlässlich seiner Prüfungshandlungen jedoch neuerlich mit, dass sie das Stellenbesetzungsgesetz bei zukünftigen Neubesetzungen der Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH anwenden werde.

- 9.2** Für diese Empfehlung gab es seit dem Vorbericht keinen Anwendungsfall, weil es zwischenzeitlich bei der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH keine Neubesetzungen leitungsbefugter Organe gegeben hatte. Der RH hielt fest, dass die Flughafen Wien AG zusagte, das Stellenbesetzungsgesetz zukünftig auch für interne Stellenbesetzungen anzuwenden.

Der RH bekräftigte daher – zumal er bei der Follow-up-Überprüfung keinen Anwendungsfall feststellen konnte – seine Empfehlung, bei künftigen Bestellungen von leitenden Organen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH das Stellenbesetzungsgesetz anzuwenden und die Höhe der Geschäftsführerbezüge zu begründen.

Schlussempfehlungen

10 Der RH stellte fest, dass die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH von neun Empfehlungen des Vorberichts vier Empfehlungen umsetzte, drei teilweise und eine nicht umsetzte. Die Umsetzung einer Empfehlung konnte der RH nicht beurteilen, weil es keinen Anlassfall gab.

| Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts Reihe Wien 2013/1 und Niederösterreich 2013/1 | | | | | |
|--|--|-----------------------|----------------------------------|---------------------|-----------------|
| Vorbericht | | Follow-up-Überprüfung | | | |
| TZ | Empfehlungsinhalt | TZ | umgesetzt | teilweise umgesetzt | nicht umgesetzt |
| 19 | Bewertung der vom RH aufgezeigten Handlungsoptionen (Offensiv- oder Defensivstrategie) für die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH; Entwicklung und Umsetzung entsprechender Strategien und Maßnahmen | 3 | X | | |
| 19 | Die zur Umsetzung der gewählten Strategie erforderlichen Maßnahmen konsequent umsetzen | 3 | | | X |
| 6 | Erarbeitung und jährliche Aktualisierung des Strategiekonzepts | 2 | | X | |
| 7 | Aktualisierung der Strategie zur Verlagerung von Kleinflugzeugen auf den Flugplatz Vöslau und Bewertung der Auswirkungen auf die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH | 4 | | X | |
| 10 | Bewertung der Entscheidung für einen öffentlichen Flugplatz versus einen Privatflugplatz | 5 | X | | |
| 13 | Nachverhandlung der Vereinbarung zur Bezahlung eines Betriebskostenzuschusses zwecks seiner Entkoppelung von den Investitionsaktivitäten der Gesellschaft und der Ausgleichung von geringeren Erträgen | 6 | X | | |
| 16 | Hinterfragung und Restrukturierung der aktuellen Tarifstruktur; Maßnahmen zur Neukundengewinnung | 7 | | X | |
| 15 | Ermittlung der Kostendeckungsgrade der einzelnen Leistungsbereiche und Strategieerstellung | 8 | X | | |
| 17 | Anwendung des Stellenbesetzungsgesetzes bei künftigen Bestellungen von leitenden Organen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH und Begründung der Höhe der Geschäftsführerbezüge | 9 | kein Anwendungsfall ¹ | | |

¹ Die Umsetzung der Empfehlung in Bezug auf die Vorgehensweise bei der Bestellung von leitungsbefugten Organen konnte der RH nicht beurteilen, weil es zwischenzeitlich keine Neubesetzungen leitungsbefugter Organe bei der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH gegeben hatte.

Schlussempfehlungen

Anknüpfend an den Vorbericht hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Das Strategiekonzept wäre in Zukunft regelmäßig zu aktualisieren. (TZ 2)

(2) Es wäre die Entwicklung der Handlungsfähigkeit der Vereinsführung der FAB bezüglich der über die alltäglichen Maßnahmen hinausgehenden Geschäfte laufend zu beobachten, um ehestmöglich die Verhandlungen mit den diesbezüglich vertretungsbefugten Organen der FAB über eine Ablöse der bis Ende 2026 zugesicherten Verpflichtungen wieder aufzunehmen; dies, um – sofern sich die Erwartungen der Flughafen Wien AG hinsichtlich des 3-Pisten-Systems des Flughafens Schwechat als nachhaltig tragfähig erweisen – in weiterer Folge den Verkauf des Flugplatzes Vöslau durchführen zu können. (TZ 3)

(3) Die strategischen Maßnahmen bezüglich Optimierung der Tarifordnung und Schaffung eines Incentive-Programms wären möglichst rasch umzusetzen. (TZ 7)

(4) Bei künftigen Bestellungen von leitenden Organen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH wäre das Stellenbesetzungsgesetz anzuwenden und die Höhe der Geschäftsführerbezüge zu begründen. (TZ 9)

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen

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

Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH**Geschäftsführung**

Geschäftsführer **Peter NIEDL**
(seit 1. Dezember 2012)

Prokurist **Dr. Wolfgang KÖBERL, BMA**
(1. Dezember 2008 bis 31. Dezember 2012)

Mag. Hubert HOFSTETTER
(seit 1. Jänner 2013)

**Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.
(Muttersgesellschaft)****Geschäftsführung**

Geschäftsführer Dir. Michael TMEJ
(1. September 2005 bis 30. April 2014)

Wolfgang SCHOISWOHL
(seit 1. Mai 2014)

Mag. Dr. Christoph MAYER
(seit 16. August 2014)

Prokurist **MMag. Dr. Bernhard BRÄUER**
(seit 21. Februar 2012)

Flughafen Wien AG (Großmuttergesellschaft)**Aufsichtsrat**

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

Ing. Ewald KIRSCHNER
(seit 30. April 2013)

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

Mag. Erwin HAMESEDER
(seit 30. April 2013)

Vorstand Mag. Julia JÄGER
(seit 31. August 2011)

Mag. Dr. Günther OFNER
(seit 31. August 2011)

Wien, im Februar 2016

Der Präsident:

Dr. Josef Moser