



Der  
Rechnungshof

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Reihe NIEDERÖSTERREICH 2013/1

Flugplatz Vöslau  
BetriebsGmbH

# Bericht des Rechnungshofes

#### **Auskünfte**

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 – 8644

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail [presse@rechnungshof.gv.at](mailto:presse@rechnungshof.gv.at)

#### **Impressum**

Herausgeber:

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik:

Rechnungshof

Herausgegeben:

Wien, im März 2013



gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens,  
Druckerei des Bundesministeriums für Finanzen, UW-Nr. 836

## Vorbemerkungen

### Vorlage an den Landtag

Der Rechnungshof erstattet dem Niederösterreichischen Landtag gemäß Artikel 127 Absatz 6 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

### Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die *Stellungnahme der überprüften Stelle* (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht. Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes „<http://www.rechnungshof.gv.at>“ verfügbar.



# **Bericht des Rechnungshofes**

**Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH**



**Inhaltsverzeichnis**

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	6
Abkürzungsverzeichnis _____	8
Glossar _____	10

**Niederösterreich****Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich****Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH**

KURZFASSUNG _____	11
Prüfungsablauf und -gegenstand _____	18
Chronologie des Flugplatzes Vöslau _____	19
Eigentumsverhältnisse, Unternehmenszweck und Strategie _____	22
Finanzlage und Geschäftsentwicklung _____	38
Leistungsangebot und Umsatzstruktur _____	47
Geschäftsführung, Personal, Verwaltungsstruktur _____	50
Zusammenfassende Beurteilung – künftige Handlungsoptionen _____	53
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen _____	55

**ANHANG**

Strategiedokumente zur Flughafen Vöslau BetriebsGmbH _____	57
Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen _____	61

## Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Hauptgebäude und Tower des Flughafens Vöslau_____	19
Tabelle 1:	Chronologie des Flugplatzes Vöslau_____	20
Abbildung 2:	Eigenumsstruktur der Flughafen Vöslau BetriebsGmbH _____	23
Tabelle 2:	Verträge betreffend Verhältnis zur Mutter- bzw. Großmuttergesellschaft _____	25
Abbildung 3:	Entwicklung der Flugbewegungen am Flugplatz Vöslau _____	28
Tabelle 3:	Jährliche Aufwendungen/Mindererträge aus vertraglichen Verpflichtungen _____	31
Tabelle 4:	Aus den Verträgen ableitbare Investitions- bzw. Instandhaltungsvorhaben _____	32
Tabelle 5:	Volumen geplanter und realisierter Investitionen am Flugplatz Vöslau _____	34
Abbildung 4:	Zustand des Hauptgebäudes des Flugplatzes Vöslau __	35
Tabelle 6:	Entwicklung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit_____	39
Abbildung 5:	Umsatzstruktur des Jahres 2011 (in 1.000 EUR) _____	41
Abbildung 6:	Bei der Errichtung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH geplante und tatsächliche Investitionen (in 1.000 EUR)_____	44
Abbildung 7:	Geplante und tatsächliche Höhe des Betriebskostenzuschusses der Flughafen Wien AG an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (in 1.000 EUR) _____	45
Abbildung 8:	Umsatzerlöse der wichtigsten Leistungsbereiche (Budget 2012; in 1.000 EUR) _____	47

Abbildung 9: Entwicklung der Landungen nach Gewicht der Flugzeuge	48
Tabelle 7: Handlungsoptionen	54

## Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
ACG	Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVIT bzw.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beziehungsweise
etc.	et cetera
EUR	Euro
FAB	Flughafen Wien Aspern–Betriebsgemeinschaft (Verein), später umbenannt in Flugsport–Allgemeine Luftfahrt Betriebsgemeinschaft. Letztere fungiert als Zweigverein des Österreichischen Aero–Clubs, Landesverband Wien
i.d.F.	in der Fassung
IFR	Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules)
IFRS	International Financial Reporting Standards
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
km	Kilometer
l	Liter
m	Meter
MFU	Motorflug Union
Mio.	Million(en)
mind.	mindestens
Nr.	Nummer
rd.	rund
RH	Rechnungshof
S.	Seite(n)
t	Tonnen
TZ	Textzahl(en)
UGB	Unternehmensgesetzbuch
USFC Baden	Union Sportfliegerclub Baden

VBÄ	Vollbeschäftigungsäquivalente
VFR	Visual Flight Rules
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel

## Glossar

### General Aviation

Allgemeine Luftfahrt; zivile Luftfahrt, mit Ausnahme des Linien- und planmäßigen Charterflugverkehrs (Individualverkehrskomponente des Luftverkehrs); sie umfasst damit private und gewerbliche Flüge, die sowohl nach den Regeln für Sichtflüge (nach VFR) als auch für Instrumentenflüge (nach IFR) durchgeführt werden können.

### Instrumenten-An- und Abflugverfahren

Ermöglicht die Bestimmung der Fluglage ausschließlich über Instrumente im Flugzeug und bei der Bodenkontrolle; Voraussetzung für das Starten, Fliegen und Landen bei eingeschränkten Sichtverhältnissen; das Verfahren folgt den Instrument Flight Rules (IFR).

### Lead-In-Lights

Lichtsignale, die den Anflugkorridor eines Flugplatzes markieren.

### Sichtflugregeln (Visual Flight Rules, VFR)

Im Sichtflug kontrolliert der Pilot die Lage seines Flugzeugs im Raum visuell und beurteilt ebenso auch seine Lage relativ zu anderen Luftfahrzeugen. Für die Fluglage im Raum benutzt er Anhaltspunkte außerhalb des Flugzeugs, in der Regel durch den Blick auf den Horizont. Grundvoraussetzung zum Sichtflug ist folglich, dass das Wetter bestimmte Mindestsichtweiten zulässt.

### Stoppflächen

Stellen eine befestigte Verlängerung über das eigentliche Ende einer Start- und Landebahn dar. Sie dienen dazu, im Falle eines Startabbruchs eine größere Pistenlänge für den Bremsvorgang bereitzustellen. Bei regulären Starts und Landungen werden die Stoppflächen nicht verwendet.

## Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich

### Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH

Der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH waren mit ihrer Gründung im Oktober 2008 Verpflichtungen der Flughafen Wien AG gegenüber Dritten – Vergünstigungen für bestimmte Kunden – übertragen worden. Obwohl die Flughafen Wien AG einen jährlichen Betriebskostenzuschuss als Ausgleich dafür gewährte, schloss die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH seit ihrer Gründung kein Geschäftsjahr positiv ab.

Die Personalkosten des neuen Geschäftsführers entsprachen mit rd. 210.000 EUR rd. 24 % des im Jahr 2012 erwarteten Umsatzes in Höhe von 881.000 EUR und standen somit in einem Missverhältnis zum übrigen Geschäftsaufwand der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH.

Bereits budgetierte Investitionszuschüsse der Flughafen Wien AG an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH blieben aus, weil die Flughafen Wien AG entgegen vorliegender Planungen von der Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau sowie von einer Verlagerung von Kleinflugzeugen vom Flughafen Schwechat auf den Flugplatz Vöslau Abstand nahm. Damit war auch die Erfüllung vertraglicher Verpflichtungen gegenüber Dritten nicht sichergestellt. Die Zukunft des Flugplatzes Vöslau war offen.

#### KURZFASSUNG

##### Prüfungsziele

Ziel der Gebarungüberprüfung war es, die Geschäftstätigkeit der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu beurteilen. Schwerpunkte der Prüfung waren das Verhältnis der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zu ihrer Mutter- (Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.) und ihrer Großmuttergesellschaft (Flughafen Wien AG), die finanzielle Situation und die strategische Ausrichtung des Unternehmens. (TZ 1)

Der Prüfungsgegenstand wurde aufgrund einer Stichprobe nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Dieses Verfahren bezieht auch Rechtsträger ein, die bei einem risiko-orientierten Auswahlverfahren wegen ihres geringen Gebarungsumfangs nicht überprüft würden. Der RH

wendet dieses Verfahren an, um seine präventive und beratende Wirkung zu verstärken. (TZ 1)

#### Eigentumsverhältnisse und Historie

Von 1972 bis Oktober 2008 führte die Flughafen Wien AG den Flugplatz Vöslau als Teilbetrieb (Geschäftsfeld). Mit Errichtungserklärung vom 2. Oktober 2008 brachte die Flughafen Wien AG ihren Teilbetrieb Flugplatz Vöslau in eine – von ihrem Tochterunternehmen Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. neu errichtete – Gesellschaft, die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, ein, um die rechtlichen Risiken aus dem Betrieb des Flugplatzes Vöslau zu minimieren und um klare organisatorische Zuständigkeiten zu schaffen. (TZ 3)

#### Tätigkeitsbereich

Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH war – wie auch ihre Muttergesellschaft, die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. – im Bereich General Aviation (allgemeine zivile Luftfahrt, mit Ausnahme des Linien- und des planmäßigen Charterverkehrs) tätig. (TZ 4)

#### Vertragliche Verpflichtungen gegenüber Dritten

Mit dem Ziel, bestehende Risiken zu bündeln und zu minimieren, übertrug die Flughafen Wien AG eine Reihe von – in der Vergangenheit eingegangenen – vertraglichen Verpflichtungen gegenüber Dritten im Innenverhältnis an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH. Die übertragenen Verpflichtungen beeinträchtigten eine positive wirtschaftliche Entwicklung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH nachhaltig, indem sie geringere Erträge durch zu gewährende Vergünstigungen für bestimmte Kunden von jährlich rd. 304.000 EUR bis rd. 360.000 EUR verursachten; zudem enthielten sie eine Reihe von Investitions- und Instandhaltungsvorhaben, deren Finanzierung die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH nicht aus eigener Finanzkraft abzudecken vermochte. (TZ 2, 8)

#### Betriebskostenzuschuss

Die Flughafen Wien AG gewährte der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH ab 2009 einen jährlichen Betriebskostenzuschuss (rd. 315.000 EUR im Jahr 2011), der als monetärer Ausgleich für die Übernahme der

vertraglichen Verpflichtungen gegenüber Dritten konzipiert war. Die Höhe des Betriebskostenzuschusses errechnete sich aus dem Anlagevermögen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH. Infolge ausbleibender Investitionen war die Höhe des Betriebskostenzuschusses geringer als prognostiziert und bislang nicht geeignet, ein der Intention des Vertrags zum Betriebskostenzuschuss entsprechendes ausgeglichenes bzw. positives Ergebnis der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH sicherzustellen. (TZ 13)

#### Verhältnis zum Mutter- und Großmutterunternehmen

Die Flughafen Wien AG hatte durch enge organisatorische und wirtschaftliche Verknüpfungen (Kooperationsvertrag, Vereinbarung über die Erbringung von Service- und Dienstleistungen, Vorsitzführung im Beirat, Gewährung eines Betriebskostenzuschusses) für die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH weitreichende Steuerungsmöglichkeiten inne. (TZ 5)

#### Strategische Vorgaben

Aus den vorliegenden Strategiedokumenten der Flughafen Wien AG und der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. betreffend Flugplatz Vöslau und der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH waren folgende strategische Ziele ableitbar:

- Verlagerung der Flugbewegungen von Kleinflugzeugen bis 6,3 t höchstzulässigem Abfluggewicht auf den Flugplatz Vöslau, um den Flughafen Wien Schwechat zugunsten lukrativerer Flugbewegungen kapazitätsmäßig zu entlasten;
- Durchführung von Vorhaben und Investitionen (z.B. Generalsanierung bzw. Neuerrichtung des Hauptgebäudes, Instandhaltung von Piste und Rollflächen, Zukauf von Grundstücken, Realisierung eines Instrumenten-An- und Abflugverfahrens nach IFR), um einerseits die an die Gesellschaft übertragenen vertraglichen Pflichten gegenüber Dritten zu erfüllen und andererseits den Flugplatz Vöslau zu attraktivieren.

Es gab keine von der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH selbst entwickelten schriftlichen Strategiekonzepte. Damit blieb unklar, inwieweit sich die Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH

mit den strategischen Vorgaben der Mutter- bzw. Großmuttergesellschaft identifizierte. (TZ 6)

Entgegen den vorliegenden Strategiedokumenten und Prognosen erfolgte seit Gründung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH so gut wie keine Verlagerung von Kleinflugzeugen von Wien Schwechat nach Vöslau. (TZ 7)

Weder die Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH noch deren Mutter- oder Großmuttergesellschaft ergriffen aktive Maßnahmen, die eine Verlagerung eingeleitet bzw. begünstigt hätten. Vielmehr erachteten aktuell weder die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. (Muttergesellschaft) noch die Flughafen Wien AG (Großmuttergesellschaft) eine Verlagerung als vordringlich. (TZ 7)

#### Investitionsprogramm im Zeitraum 2009 bis 2012

Die bis 2011 von der Flughafen Wien AG erstellten Unternehmenspläne sahen für die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH ein umfangreiches Investitionsprogramm vor (7,9 Mio. EUR bis 9,4 Mio. EUR im Zeitraum 2009 bis 2012). Die für die Genehmigung der Investitionen formal zuständige Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. genehmigte die geplanten Investitionen dem Grunde nach; verbindliche Finanzierungszusagen unterblieben jedoch. Die im Zeitraum 2009 bis April 2012 realisierten Investitionen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH beliefen sich auf rd. 1,3 Mio. EUR. (TZ 9)

Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH konnte damit die für die Erfüllung der ihr übertragenen vertraglichen Verpflichtungen in Form der für die Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau vorgesehenen Investitionen (z.B. Sanierung bzw. Neuerrichtung des Hauptgebäudes, Rollwegverlängerung, Realisierung eines Instrumenten- und Abflugverfahrens) bislang nicht realisieren. (TZ 9)

#### Finanzlage und Geschäftsentwicklung

Der Betriebskostenzuschuss der Flughafen Wien AG vor rd. 315.000 EUR stellte die wesentlichste Erlösquelle der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH dar. Trotzdem konnte die Gesellschaft seit ihrem Bestehen kein Geschäftsjahr positiv abschließen. Die übrigen Umsatzerlöse setzten sich aus Airporthträgen in der Form von Landegebühren bzw. Mieteinnahmen (z.B. durch Hangarvermietung) zusammen. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gab es

seitens der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH keine Berechnungen zum Kostendeckungsgrad der einzelnen Leistungsbereiche. (TZ 15)

Wesentliche Aufwandsgrößen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH waren der Personalaufwand für die Geschäftsführung, Verwaltung und die Betriebsführung des Flugplatzes (Tower-Personal) sowie Abschreibungen auf das Anlagevermögen. Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH konnte seit ihrer Gründung kein Geschäftsjahr positiv abschließen (Jahresfehlbeträge zwischen rd. 14.000 EUR im Jahr 2008 und rd. 358.000 EUR im Jahr 2009). (TZ 12)

Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH traf keine Maßnahmen, um der negativen Ergebnisentwicklung gegenzusteuern. Eine Analyse, welche Maßnahmen am zweckmäßigsten für die Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau sind, war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in Ausarbeitung. (TZ 12)

Da sich die Annahmen einer Verlagerung von General Aviation Flugverkehren vom Flughafen Wien Schwechat nach Vöslau als nicht zutreffend herausgestellt hatten, sah sich die Flughafen Wien AG im Jahresabschluss 2011 zu einer Wertberichtigung (rd. 5,6 Mio. EUR) ihrer mittelbaren Beteiligung an der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH veranlasst. Die Wertberichtigung unterstrich die Tatsache, dass die mit der Gründung der Gesellschaften verfolgten strategischen und wirtschaftlichen Ziele bislang verfehlt wurden. (TZ 14)

Es gab Überlegungen, den Flugplatz Vöslau als Privatflugplatz zu führen und den Flugplatz Vöslau an einen Dritten zu verkaufen. (TZ 10, 11)

#### Leistungsangebot

Der Flugplatz Vöslau war für Kleinflugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 6,3 t ausgelegt. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung landeten am Flugplatz Vöslau hauptsächlich Kleinflugzeuge und Hubschrauber mit einem Gewicht von bis zu 2,0 t. Flugbewegungen von Flugzeugen zwischen 2,1 t und 6,3 t fanden nur im geringen Ausmaß statt. Dies wirkte sich auf die Erlösstruktur insofern nachteilig aus, als die Landegebühren nach Gewicht gestaffelt waren. (TZ 16)

Analysen, welche Maßnahmen zur Kundenbindung oder -gewinnung zielführend erschienen, fehlten. Eine diesbezügliche Kundenbefragung war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in Planung. Die

Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH führte keine nennenswerten Werbeaktionen zur Akquirierung neuer Kundenschichten durch. (TZ 16)

#### Geschäftsführung, Personal, Verwaltungsstruktur

Bei der Bestellung eines Geschäftsführers im Dezember 2011 durch die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. erfolgte entgegen den Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes keine öffentliche Ausschreibung der Funktion. Damit legte die Gesellschaft nicht dar, welche besonderen Kenntnisse und Fähigkeiten sie vom neuen Geschäftsführer im Hinblick auf die Erfüllung der auf ihn zukommenden Aufgaben erwartete und welches Entgelt sie für die Erfüllung der Aufgaben als angemessen erachtete. (TZ 17)

Die Verwendung des ehemaligen Bereichsleiters Technische Dienste der Flughafen Wien AG – unter weitgehender Beibehaltung des ihm zuvor gewährten Gehaltsniveaus – führte dazu, dass sich die jährlichen Personalkosten für die Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (rd. 210.000 EUR) um mehr als 50 Prozent erhöhten. (TZ 17)

Die Personalkosten des neuen Geschäftsführers entsprachen im Jahr 2012 mit rd. 210.000 EUR rd. 24 % des erwarteten Umsatzes in Höhe von 881.000 EUR und standen somit in einem Missverhältnis zum übrigen Geschäftsaufwand der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, womit seine Verwendung – auch im Hinblick auf die geringe Führungsspanne – als nicht zweckmäßig einzuschätzen war. (TZ 17)

Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH hatte die Betriebsführung des Flugplatzes Vöslau bis Ende Oktober 2011 extern ausgelagert. Infolge dessen beschränkte sich das Personal zwischen Oktober 2008 und Oktober 2011 im Wesentlichen auf die Geschäftsführung und eine teilzeitbeschäftigte Assistenzkraft. Zwischen November 2011 und Jänner 2012 übernahm die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH jene Mitarbeiter (4,7 VBÄ), die bislang die Aufgaben der Betriebsführung extern wahrgenommen hatten. Mit der Übernahme des Towerpersonals erzielte die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH jährliche Einsparungen in der Höhe von rd. 46.000 EUR. (TZ 18)

### Zusammenfassende Beurteilung

Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gegebene Kosten- und Einnahmenstruktur ließ in Verbindung mit aktuellen Umfeldbedingungen (z.B. nicht mehr als vordringlich erachtete Verlagerung von Kleinflugzeugen sowie dem Ausbleiben von Investitionszuschüssen durch die Flughafen Wien AG) keine nachhaltig positive wirtschaftliche Entwicklung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH erwarten und unterstrich den Bedarf umfassender Restrukturierungsmaßnahmen. Möglich wäre eine Offensivstrategie in Richtung Attraktivierung oder eine Defensivstrategie, etwa Zahlungen zur Ablöse von vertraglichen Verpflichtungen bis hin zum Verkauf der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH an Dritte. (TZ 19)

Kenndaten Flughafen Vöslau BetriebsGmbH					
<b>Eigentümer</b>	100 % Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. (diese zu 100 % im Eigentum der Flughafen Wien AG)				
<b>Unternehmensgegenstand</b>	– Betrieb und Entwicklung des Flugplatzes Vöslau – Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäude und Anlagen				
	<b>2008<sup>1</sup></b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012 (Plan)</b>
	Anzahl				
Flugbewegungen	39.923	36.043	31.686	30.796	30.180 <sup>2</sup>
	in 1.000 EUR <sup>6</sup>				
Airporterträge <sup>3</sup>	0	312	327	328	397
Non-Aviation Erträge	0	449	492	515	484
<i>davon Betriebskostenzuschuss Flughafen Wien AG</i>	<i>0</i>	<i>288</i>	<i>309</i>	<i>315</i>	<i>290</i>
<b>Summe Umsatzerlöse</b>	<b>0</b>	<b>762</b>	<b>820</b>	<b>843</b>	<b>881</b>
Material- und Leistungsaufwand	0	69	52	50	50
Personalaufwand	11	195	186	200	383
Sonstige Aufwendungen <sup>4</sup>	0	507	422	469	156
Abschreibungen	3	349	279	288	308
<b>Summe Betriebsaufwand</b>	<b>14</b>	<b>1.119</b>	<b>939</b>	<b>1.007</b>	<b>897</b>
<b>Betriebserfolg</b>	<b>- 14</b>	<b>- 358</b>	<b>- 120</b>	<b>- 164</b>	<b>- 16</b>
	in VBÄ				
Beschäftigte <sup>5</sup>	1,0	2,0	2,0	2,4	6,3

<sup>1</sup> Rumpfbjahr November bis Dezember 2008

<sup>2</sup> tatsächliche Flugbewegungen Jänner bis März 2012: 6.789

<sup>3</sup> Landegebühren, Hangarvermietung

<sup>4</sup> Betriebsführungsvertrag mit der MFU-Flugbetrieb GmbH bis 2011; Konzern-, Service- und Dienstleistungen der Flughafen Wien AG

<sup>5</sup> inklusive Geschäftsführer; ab November 2011: Übernahme des bis dahin ausgelagerten Towerpersonals (vgl. TZ 18)

<sup>6</sup> Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Jahresabschlüsse der Jahre 2008 bis 2011; Budget

## Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte im April und Mai 2012 die Gebarung der Flughafen Vöslau BetriebsGmbH. Der Prüfungsgegenstand wurde aufgrund einer Stichprobe nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Dieses Verfahren bezieht auch Rechtsträger ein, die bei einem risiko-orientierten Auswahlverfahren wegen ihres geringen Gebarungsumfangs nicht überprüft würden. Der RH wendet dieses Verfahren an, um seine präventive und beratende Wirkung zu verstärken.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war es, die Geschäftstätigkeit der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu beurteilen. Schwerpunkte der Prüfung waren das Verhältnis der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zu ihrer Mutter- (Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.) und ihrer Großmuttergesellschaft (Flughafen Wien AG), die finanzielle Situation und die strategische Ausrichtung des Unternehmens.

Die Prüfung umfasste den Zeitraum 2008 (Gründung der Gesellschaft) bis März 2012.

Zu dem im Oktober 2012 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und die Flughafen Wien AG im November 2012 gemeinsam Stellung (in der Folge bezeichnet als Stellungnahme der Flughafen Wien AG). Die Länder Niederösterreich und Wien nahmen das Prüfungsergebnis im Jänner 2013 ohne Abgabe einer Stellungnahme zur Kenntnis. Der RH erstattete im März 2013 eine Gegenäußerung zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG.

## Chronologie des Flugplatzes Vöslau

- 2.1 Die Einrichtung des Flugplatzes Vöslau-Kottingbrunn (in weiterer Folge kurz: Flugplatz Vöslau) geht auf das Jahr 1926 zurück. Nach den Kriegs- und Besatzungsjahren erfolgte ab 1955 ein Betrieb als privates Flugfeld für Segel- und Motorflug. Als Platzhalter fungierte ab 1972 die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H, die 1992 in die Flughafen Wien AG umgewandelt wurde.

Abbildung 1: Hauptgebäude und Tower des Flughafens Vöslau



Foto: RH

## Chronologie des Flugplatzes Vöslau

Tabelle 1: Chronologie des Flugplatzes Vöslau	
13. September 1928	Eröffnung des Flugplatzes Vöslau
1938 bis 1945	Übernahme des Flugplatzes durch die deutsche Luftwaffe
1945 bis 1955	Nutzung des Flugplatzes durch russische Besatzungstruppen
ab 1955	Nutzung als privates Flugfeld für Segel- und Motorflug
29. September 1969	Unterzeichnung des ersten Vertrages zwischen der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien Aspern-Betriebsgemeinschaft (FAB) betreffend Flugplatz Vöslau
1972	Übernahme der Platzhalterschaft durch die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H.
8. Juni 1976	Unterzeichnung des zweiten Vertrags zwischen der damaligen Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien Aspern-Betriebsgemeinschaft (FAB) betreffend Flugplatz Vöslau
1979	Errichtung eines Towers am Flugplatz Vöslau
1. Jänner 1985	Erlangung des Öffentlichkeitsrechts für den Flugplatz Vöslau
1. Juli 1996	Übernahme der Betriebsführung durch die MFU-Flugbetrieb GmbH
20. Dezember 2001	Neufassung der Verträge aus 1969 und 1976 in einem neuen Vertragswerk zwischen der Flughafen Wien AG (ehemals Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H.) und der FAB Flugsport-Allgemeine Luftfahrt Betriebsgemeinschaft (FAB, ehemals Flughafen Wien Aspern-Betriebsgemeinschaft)
2. Oktober 2008	Errichtung (Gründung) der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH
28. November 2008	Beauftragung der MFU-Flugbetrieb GmbH mit der Betriebsführung des Flugplatzes Vöslau ab 1. Jänner 2009 durch die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH
1. Jänner 2009	Übertragung der Zivilluftfahrtbewilligung (Flugplatzhalterschaft) von der Flughafen Wien AG an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH
1. November 2011	Kündigung des Betriebsführungsvertrags mit der MFU-Flugbetrieb GmbH durch die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH mit Wirkung vom 31. Dezember 2011 und Übernahme von Teilen des Tower-Personals.
1. Jänner 2012	Betriebsführung durch die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH

Quellen: Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, Flughafen Wien AG, RH

Die Errichtung einer zweiten Start- und Landebahn am Flughafen Wien Schwechat (Eröffnung 1977) erforderte die Einstellung des Luftverkehrs am damaligen Flughafen Wien Aspern und die Absiedlung der dort tätigen Vereine, die sich zur Wahrung ihrer Interessen zum Verein Flughafen Wien Aspern Betriebsgemeinschaft (später umbenannt in: FAB Flugsport-Allgemeine Luftfahrt Betriebsgemeinschaft<sup>1</sup>; kurz: FAB) zusammengeschlossen hatten.

<sup>1</sup> Die FAB Flugsport – Allgemeine Luftfahrt Betriebsgemeinschaft ist ein Zweigverein des Österreichischen AeroClubs, Landesverband Wien, ZVR: 770691831.

Die Flughafen Wien AG verpflichtete sich gegenüber der FAB<sup>2</sup> auf die Dauer von 50 Jahren (bis 31. Dezember 2026) zur Erfüllung zahlreicher Bedingungen wie beispielsweise zum Betrieb des Flugplatzes Vöslau, zur Gratis-Hangarierung von Luftfahrzeugen, zu vergünstigten Landegebühren und zur Einrichtung eines Instrumenten-An- und Abflugverfahrens.

Der Vertrag zwischen Flughafen Wien AG und FAB Flugsport Allgemeine Luftfahrt Betriebsgemeinschaft wurde im Jahr 2001 (für die restliche Laufzeit von damals 25 Jahren) neu ausverhandelt. Im Zuge dessen wurde beispielsweise die Verpflichtung, einen Flugplatz in Deutsch-Wagram zu errichten, gestrichen und es verblieb die Verpflichtung, den Betrieb am Flugplatz Vöslau aufrecht zu halten. Weiters verblieb die Verpflichtung, Luftfahrzeuge gratis zu hangarieren und vergünstigte Landegebühren zu gewähren.

Mit der Gründung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH am 2. Oktober 2008 übertrug die Flughafen Wien AG diese und weitere vertragliche Verpflichtungen gegenüber Dritten im Innenverhältnis an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH und sicherte dieser als monetären Ausgleich einen jährlichen Betriebskostenzuschuss zu (siehe auch TZ 13, 15).

- 2.2 Der RH stellte kritisch fest, dass zahlreiche von der Flughafen Wien AG in Vorperioden eingegangene Verpflichtungen (insb. aus dem FAB-Vertrag 2001) durch die im Innenverhältnis erfolgte Übertragung an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH auf die Gebarung der überprüften Gesellschaft negativ einwirkten (siehe TZ 8).
- 2.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würden die im Innenverhältnis an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH übertragenen Verpflichtungen durch einen Betriebskostenzuschuss der Flughafen Wien AG ausgeglichen. Ein von der Flughafen Wien AG Ende 2011 vorgenommener Vergleich (Jahresbetrachtung) zeige, dass der Betriebskostenzuschuss die übernommenen Verpflichtungen ausreichend abdecke. Zudem sei es aus Konzernsicht wirtschaftlich gleichwertig, in welcher Gesellschaft die Belastungen aufgrund der in der Vergangenheit übernommenen Verpflichtungen anfielen.*
- 2.4 Der RH entgegnete, dass die im Februar 2011 von der Flughafen Wien AG durchgeführte Quantifizierung der aus den vertraglichen Verpflichtungen resultierenden wirtschaftlichen Nachteile einen Wert von 360.000 EUR ergab und erst in einer Neubewertung der übernommenen vertraglichen Verpflichtungen von Ende 2011 – unter Zugrundele-

<sup>2</sup> Verträge aus 1969 und 1976, später ersetzt durch ein Vertragswerk aus 2001

gung eines niedrigeren Mengengerüsts – auf 304.000 EUR redimensioniert wurde. Nach der im Februar 2011 von der Flughafen Wien AG vorgenommenen Quantifizierung hätte der jährliche Betriebskostenzuschuss nicht ausgereicht, die wirtschaftlichen Nachteile durch die vertraglichen Verpflichtungen auszugleichen.

Im Übrigen überprüfte der RH die Gebarung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH und nicht den gesamten Konzern der Flughafen Wien AG.

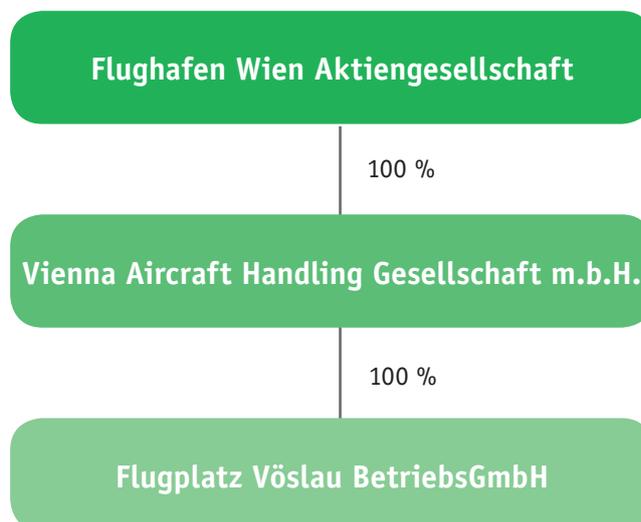
### Eigentumsverhältnisse, Unternehmenszweck und Strategie

Eigentumsverhältnisse **3** Von 1972 bis Oktober 2008 führte die Flughafen Wien AG den Flugplatz Vöslau als Teilbetrieb (Geschäftsfeld). Mit Vorstandsbeschluss vom 16. September 2008 führte die Flughafen Wien AG den Flugplatz Vöslau in eine – von ihrem Tochterunternehmen Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. neu zu errichtende – Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH über, um die rechtlichen Risiken aus dem Betrieb des Flugplatzes Vöslau zu minimieren und um klare organisatorische Zuständigkeiten zu schaffen.

Mit Errichtungserklärung vom 2. Oktober 2008 erfolgte die formale Gründung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH als direkte Enkelgesellschaft der Flughafen Wien AG (siehe Abbildung 2). Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 2009 übertrug die Flughafen Wien AG den gesamten Teilbetrieb Flugplatz Vöslau samt den dazugehörigen Liegenschaften an die neu gegründete Gesellschaft<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Sacheinlage- und Einbringungsvertrag vom 5. Juni 2009.

Abbildung 2: Eigentumsstruktur der Flughafen Vöslau BetriebsGmbH



Quellen: Firmenbuch, RH

Tätigkeitsbereich  
und Unternehmens-  
gegenstand

<sup>4</sup> Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH war – wie auch ihre Muttergesellschaft, die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. – im Bereich General Aviation (allgemeine zivile Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und des planmäßigen Charterverkehrs) tätig. Beim Flugplatz Vöslau betraf dies vor allem private und gewerbliche Flüge von Kleinflugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 6,3 t sowie Flugbewegungen mit Hubschraubern<sup>4</sup>. Der Flugplatz Vöslau verfügte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung über zwei Start- und Landebahnen, auf denen im Jahr 2011 rd. 30.800 Flugbewegungen erfolgten. Das An- und Abflugverfahren erfolgte nach erweiterten Sichtflugregeln<sup>5</sup>. Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH beabsichtigte, ein vollwertiges Instrumenten-An- und Abflugverfahren nach IFR zu realisieren.

<sup>4</sup> Obwohl der Flugplatz über eine Lizenz für Segelflug verfügte, war dieses Segment für den Standort unbedeutend (ungünstige Thermik); auch verfügte der Flugplatz Vöslau über keine Schlepphilfen. Vereinzelt erfolgte eine Nutzung durch Motorsegler.

<sup>5</sup> Ab 15. Dezember 2011 „IFR Approach with VFR-part using RNAV (GNSS)“; es handelte sich dabei um ein Verfahren, das mittels Flächennavigation, kurz RNAV (engl. Area navigation), die Anflugroute über frei wählbare Wegpunkte festlegte. Dabei gelangte ein System zur Positionsbestimmung und Navigation durch den Empfang der Signale von Navigationssatelliten zur Anwendung (Global Navigation Satellite System, kurz: GNSS).

## Eigentumsverhältnisse, Unternehmenszweck und Strategie

Die Errichtungserklärung wies der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH als Unternehmensgegenstand vier Aufgabenfelder zu:

- Betrieb und Entwicklung des Flugplatzes Vöslau,
- Planung, Errichtung und Betrieb von Gebäuden und Anlagen,
- An- und Verkauf, Tausch, Verpachtung, Mietung und Vermietung von bebauten und unbebauten Liegenschaften sowie Objekten aller Art sowie
- Berechtigung zu allen Geschäften und Maßnahmen (ausgenommen Bankgeschäfte), die zur Verfolgung des Unternehmensgegenstandes notwendig oder nützlich erscheinen.

Verhältnis zu  
Mutter- und Groß-  
mutterunternehmen

**5.1** Die Zusammenarbeit der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH mit ihrem Mutter- (Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.) bzw. mit ihrem Großmutterunternehmen (Flughafen Wien AG) war in folgenden Vertragswerken bzw. Dokumenten geregelt:

**Tabelle 2: Verträge betreffend Verhältnis zur Mutter- bzw. Großmuttergesellschaft**

Vertrag	Vertragspartner	Wesentliche Vertragsinhalte
Errichtungserklärung vom Oktober 2008	Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Unternehmensgegenstand der Flugplatz Vöslau</li> <li>– Organe der Gesellschaft (Geschäftsführung, Beirat, Generalversammlung)</li> <li>– Taxative Aufzählung von Geschäftsfällen, die der Genehmigung der Generalversammlung bedürfen</li> </ul>
Kooperationsvertrag vom November 2008	Flughafen Wien AG, Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Liste mit Verträgen, in denen die Flughafen Wien AG längerfristige Verpflichtungen mit Dritten betreffend Flugplatz Vöslau eingegangen ist und die im Innenverhältnis an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH übertragen wurden.</li> <li>– Verpflichtung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, dass strategische Entscheidungen, die im übergeordneten Interesse liegen, nur im Einvernehmen mit der Flughafen Wien AG getroffen werden dürfen (insbesondere Verlagerung von Flugbewegungen und Tarifpolitik).</li> </ul>
Vereinbarung über die Bezahlung eines Betriebskostenzuschusses	Flughafen Wien AG, Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Berechnungsmodalitäten des jährlichen Betriebskostenzuschusses</li> </ul>
Vereinbarung über Konzern-, Service- und Dienstleistungen vom November 2008	Flughafen Wien AG, Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	<p>Flughafen Wien AG erbringt für die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH gegen Entgelt folgende Dienstleistungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Rechnungswesen,</li> <li>– Finanzen inkl. Führung eines Verrechnungskontos,</li> <li>– Fakturierung und Controlling sowie</li> <li>– Personalverrechnung.</li> </ul>
Geschäftsordnung der Geschäftsführung	Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Berichtspflichten gegenüber dem Beirat</li> <li>– Aufzählung von Geschäften, die der Zustimmung der Geschäftsführung bedürfen.</li> </ul>
Geschäftsordnung des Beirates	Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufgaben und Befugnisse des Beirates</li> </ul>

Quellen: Flughafen Wien AG, RH

## Eigentumsverhältnisse, Unternehmenszweck und Strategie

Die Errichtungserklärung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH sah als drittes Organ neben der Geschäftsführung und der Generalversammlung die Einrichtung eines Beirats vor. Dieser setzte sich aus vier Mitgliedern zusammen, deren Entsendung von der Flughafen Wien AG (zugleich Führung des Vorsitzes) und von der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. erfolgte. Die Beschlüsse des Beirats galten rechtlich als Empfehlungen an die Geschäftsführung bzw. an die Generalversammlung, waren für diese aber nicht verbindlich.

Mit dem Kooperationsvertrag, der Vereinbarung über Konzern-, Service- und Dienstleistungen sowie der Vereinbarung zur Bezahlung eines Betriebskostenzuschusses war die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH mit der Flughafen Wien AG organisatorisch und wirtschaftlich eng verknüpft.

Die betrieblichen Aufwendungen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH beliefen sich im Jahr 2011 auf rd. 1,01 Mio. EUR. Sie entsprachen rd. 0,21 % der betrieblichen Aufwendungen des Gesamtkonzerns der Flughafen Wien AG (479,75 Mio. EUR)<sup>6</sup>.

**5.2** Der RH betonte, dass die Flughafen Wien AG durch enge organisatorische und wirtschaftliche Verknüpfungen weitreichende Steuerungsmöglichkeiten für die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH inne hatte.

### Strategische Vorgaben

**6.1** Aus den vorliegenden Strategiedokumenten der Flughafen Wien AG und der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. betreffend Flugplatz Vöslau und der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (siehe Anhang Tabellen 7 und 8) waren folgende strategische Ziele ableitbar:

- Verlagerung der Flugbewegungen von Kleinflugzeugen bis 6,3 t höchstzulässigem Abfluggewicht auf den Flugplatz Vöslau, um den Flughafen Wien Schwechat zugunsten lukrativerer Flugbewegungen kapazitätsmäßig zu entlasten,
- Durchführung von Vorhaben und Investitionen (z.B. Generalsanierung bzw. Neuerrichtung des Hauptgebäudes, Instandhaltung von Piste und Rollflächen, Zukauf von Grundstücken, Realisierung eines Instrumenten-An- und Abflugverfahrens etc.), um einerseits die

<sup>6</sup> Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen, Personalaufwand, planmäßige Abschreibungen (ohne Wertberichtigungen) und sonstige betriebliche Aufwendungen

an die Gesellschaft übertragenen vertraglichen Pflichten zu erfüllen und andererseits den Flugplatz Vöslau zu attraktivieren, sowie

- Verbesserung und Ausbau von Serviceleistungen sowie Verbesserung der Akzeptanz des Flugplatzes Vöslau bei den Anrainern und den umliegenden Gemeinden.

Von der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH selbst entwickelte Strategie-papiere lagen nicht in schriftlicher Form vor. Nach Feststellungen der Konzernrevision war der bis März 2012 tätige Geschäftsführer weder in die Erarbeitung der zwischen 2008 und 2011 von der Mutter- bzw. Großmuttergesellschaft erstellten Strategie-papiere eingebunden noch waren ihm die Inhalte dieser Papiere bekannt.

**6.2** Der RH bemängelte das Fehlen schriftlicher Strategie-papiere, die von der Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH selbst und/oder im Einvernehmen mit ihrem Mutter- und Großmutterunternehmen entwickelt worden waren. Damit blieb unklar, inwieweit sich die Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH mit den strategischen Vorgaben der Mutter- bzw. Großmuttergesellschaft identifizierte. Der RH empfahl der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien AG, im Falle der Fortführung des Betriebs (vgl. TZ 19) einvernehmlich ein Strategiekonzept über die geplante kurzfristige und mittelfristige Entwicklung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zu erarbeiten. Das Strategiekonzept wäre in weiterer Folge jährlich zu aktualisieren.

**6.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien die strategischen Vorgaben an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH von der zentralen Strategie-  
abteilung der Flughafen Wien AG gemeinsam mit der Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH entwickelt worden, um Doppelgleisigkeiten zu vermeiden. Der damalige Geschäftsführer habe bereits vor Gründung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH regelmäßig eigene Ideen entwickelt und zur Diskussion innerhalb des Konzerns eingebracht.*

**6.4** Der RH entgegnete, dass auch im Konzern der Flughafen Wien AG entwickelte Strategien der Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH nachweislich zur Kenntnis gebracht hätten werden müssen. Dass dies unterblieb, unterstrichen auch die Ausführungen der Konzernrevision der Flughafen Wien AG. Diese hielt in ihrem Bericht über die Gebarung des Flugplatzes Vöslau vom 10. Juni 2011 unter TZ 2.2.2 klar fest, dass der damalige Geschäftsführer in die Entwicklung der anlässlich der Ausgliederung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im Jahre 2008 von der Flughafen Wien AG erstellten Strategie-

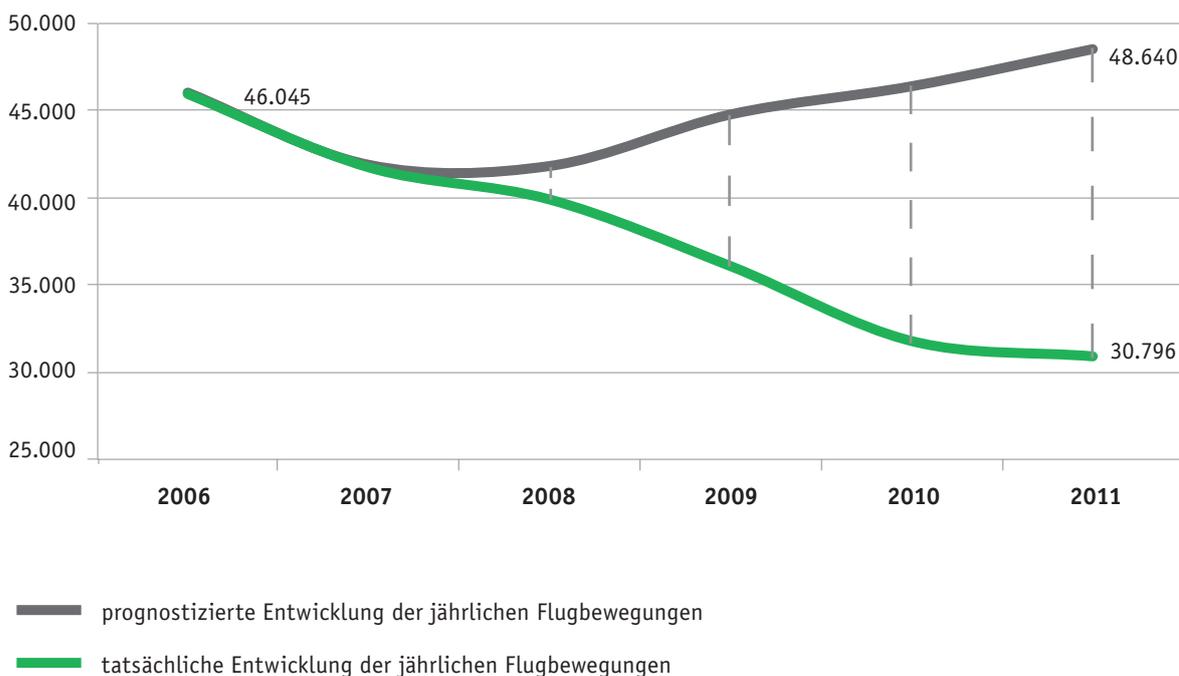
Eigentumsverhältnisse,  
Unternehmenszweck und Strategie

gie nicht eingebunden war und ihm die Inhalte dieser Strategie auch nicht bekannt gewesen seien.

Verlagerung der  
Flugbewegungen  
von Kleinflugzeugen

7.1 Entgegen den vorliegenden Strategiedokumenten und Prognosen erfolgte – wie auch die Konzernrevision der Flughafen Wien AG in ihrem Prüfbericht vom Juni 2011 festgehalten hatte – seit Gründung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH so gut wie keine Verlagerung von Kleinflugzeugen<sup>7</sup> von Wien Schwechat nach Vöslau.

Abbildung 3: Entwicklung der Flugbewegungen am Flugplatz Vöslau



Quellen: Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, RH

Wie der RH darüber hinaus feststellte, setzte weder die Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH noch deren Mutter- oder Großmuttergesellschaft proaktive Schritte, die eine Verlagerung eingeleitet bzw. begünstigt hätten. Vielmehr erachtete weder die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. noch die Flughafen Wien AG

<sup>7</sup> bis 6,3 t Höchstabfluggewicht

zur Zeit der Gebarungsüberprüfung eine Verlagerung als vordringlich, weil die Betriebszeiten und die Infrastruktur am Flugplatz Vöslau als unzumutbar erachtet wurden und infolge des Rückgangs von Flugbewegungen in Schwechat vorläufig ausreichende Kapazitäten gegeben waren.

- 7.2 Der RH hielt fest, dass – im Widerspruch zu den vorliegenden Strategiepapieren – die zum Zwecke der Entlastung des Flughafens Wien Schwechat zugunsten lukrativerer Flugverkehre angestrebte Verlagerung von Kleinflugzeugen nicht realisiert wurde. Der RH hielt weiters fest, dass die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und die Flughafen Wien AG von der Absicht, Flugbewegungen von Kleinflugzeugen auf den Flugplatz Vöslau zu verlagern, abgekehrt sind.

Der RH empfahl der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien AG, im Falle der Fortführung des Betriebs (vgl. TZ 19) 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.

- 7.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei eine Verlagerung der Flugbewegungen von Kleinflugzeugen von Wien Schwechat auf den Flugplatz Vöslau nur dann wirtschaftlich sinnvoll, 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 (Private Aviation Bereich, wie Privatflieger und Flugschulen, von der allgemeinen Wirtschaftskrise 2008 besonders hart getroffen) nicht erforderlich gewesen, weil durch den Einsatz größerer Flugzeuge durch die Fluggesellschaften in Schwechat zwar die Passagierzahlen gestiegen seien, die Anzahl der Flugbewegungen jedoch unter den Werten von 2008 liege.*

- 7.4 Der RH blieb bei seiner Kritik, dass die angeführten Änderungen der Markt- und Umfeldbedingungen nicht in eine entsprechende Anpassung der Strategie der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH mit eingeflossen sind.

## Eigentumsverhältnisse, Unternehmenszweck und Strategie

Vertragliche  
Verpflichtungen  
gegenüber Dritten

**8.1** Die Flughafen Wien AG war in Vorperioden zahlreiche vertragliche Verpflichtungen eingegangen, die sie im Innenverhältnis an die neu errichtete Flugplatz Vöslau BetriebsGesmbH übertrug. Die übertragenen Verpflichtungen fußten im Wesentlichen auf folgenden Vertragswerken:

- FAB-Vertrag vom 20. Dezember 2001,
- Mediationsvertrag mit Umlandgemeinden und einer Bürgerinitiative vom 26. Jänner 2005 sowie
- Vertrag über den Ankauf von Liegenschaften vom 31. Mai 2002.

Die Verpflichtungen bewirkten einerseits jährlich wiederkehrende geringere Erträge durch zu gewährende Vergünstigungen für bestimmte Kunden und andererseits Investitions- und Instandhaltungsvorhaben<sup>8</sup>, zu denen sich die Flughafen Wien AG gegenüber Dritten verpflichtet hatte. Die folgenden Tabellen fassen die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bestehenden Verpflichtungen zu Lasten der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zusammen.

Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gingen die Berechnungen der Flughafen Wien AG von geringeren Erträgen durch zu gewährende Vergünstigungen für bestimmte Kunden von jährlich rd. 360.000 EUR aus. Die nachfolgende Tabelle stellt eine Neuberechnung der geringeren Erträge durch zu gewährende Vergünstigungen dar, welche die Flughafen Wien AG dem RH im Rahmen der Schlussbesprechung zur vorliegenden Gebarungsüberprüfung überreichte. Sie stützt sich auf die Kenndaten des Jahres 2011, das durch eine vergleichsweise geringe Anzahl an Flugbewegungen gekennzeichnet war.

<sup>8</sup> So mussten beispielsweise die vorhandenen Anlagen dem Stand der Technik entsprechend erhalten werden.

**Tabelle 3: Jährliche Aufwendungen/Mindererträge aus vertraglichen Verpflichtungen**

Vertragswerk	Verpflichtung bzw. Bedingung (Art)	Jährliche monetäre Auswirkung in EUR (gerundet)
FAB-Vertrag vom 20. Dezember 2001	um rd. 20 % ermäßigte Landegebühren für Vereinsmitglieder	9.400
	unentgeltliche Einstellung (Hangarierung) von ca. 30 Luftfahrzeugen der FAB	126.000
	mietzinsfreie Bereitstellung von vier Räumen (à 15 m <sup>2</sup> ) bzw. Bereitstellung eines Lagerraumes (150 m <sup>2</sup> ) und eines Schulungsraumes jeweils zum halben Mietzins	15.800
	Zusätzlicher Personalaufwand bei Anwendung des Instrumenten-An- und Abflugverfahrens	74.000
Vertrag mit Republik Österreich über den Ankauf von Liegenschaften vom 31. Mai 2002	100 % Ermäßigung auf Landegebühren der Hubschrauber von Bundesbehörden bei Übungs- und Schulungsflügen	33.500
	unentgeltliche Hangarierung von zwei Hubschraubern	8.400
Vertrag mit USFC Baden (Gegenleistung für Platzhalterschaft bis 1972)	unentgeltliche Einstellung (Hangarierung) von vier Luftfahrzeugen	16.800
FAB-Vertrag und Mediationsvertrag	Zusätzlicher Arbeits- und Koordinationsaufwand durch Interaktion mit den Vertragspartnern	20.000
<b>Summe jährlicher Aufwendungen/Mindererträge</b>		<b>303.900</b>

Quellen: Flughafen Wien AG, RH (Stand: Juni 2012)

## Eigentumsverhältnisse, Unternehmenszweck und Strategie

**Tabelle 4: Aus den Verträgen ableitbare Investitions- bzw. Instandhaltungsvorhaben**

Vertragswerk	Verpflichtung bzw. Bedingung	Monetäre Auswirkung in EUR (gerundet)
FAB-Vertrag vom 20. Dezember 2001	Sanierung (optional Erneuerung) Hauptgebäude <sup>2</sup>	3,0 bis 5,0 Mio. <sup>1</sup>
	Rollwegverlängerung <sup>2</sup>	1,6 bis 2,5 Mio.
	Realisierung eines Instrumenten-An- und Abflugverfahrens (Verfahrenskosten <sup>3</sup> )	rd. 40.000
Mediationsvertrag mit Umlandgemeinden und einer Bürgerinitiative vom 26. Jänner 2005	keine Verlängerung der Lande- und Startpiste durch Einbeziehung der Stoppflächen Errichtung von Lead-in-Lights	rd. 485.000 <sup>4</sup>

<sup>1</sup> gemäß von der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. genehmigten Investitionsprojekten

<sup>2</sup> gemäß Revisionsbericht der Flughafen Wien AG vom 10. Juni 2011 sind die Sanierung des Hauptgebäudes und die Rollwegverlängerung noch umzusetzen

<sup>3</sup> gemäß Angebot der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH aus 2004

<sup>4</sup> gemäß Unternehmensplan in der Fassung vom 14. November 2011 (2. Überarbeitung), S. 10

Quellen: Flughafen Wien AG, RH

Die Finanzierung der Investitions- und Instandhaltungsvorhaben konnte die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH nicht aus dem laufenden Cashflow erwirtschaften. Vielmehr sahen die Unternehmenspläne vor, dass die Flughafen Wien AG Investitionszuschüsse an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH leistet. Zahlreiche budgetierte und bereits von der Mutter- und der Großmuttergesellschaft genehmigte Investitionsvorhaben konnten wegen der fehlenden Freigabe der erforderlichen Investitionsmittel (Großmutterzuschüsse) durch die Flughafen Wien AG letztendlich nicht umgesetzt werden.

Beispiele dafür sind:

- die Sanierung/Neuerrichtung des Hauptgebäudes,
- die Realisierung des Instrumenten-An- und Abflugverfahrens,
- die Errichtung von Lead-In-Lights sowie
- die Erweiterung der Stoppflächen.

**8.2** Der RH hielt kritisch fest, dass die von der Flughafen Wien AG an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im Innenverhältnis übertragenen Verpflichtungen eine positive wirtschaftliche Gebarung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH nachhaltig beeinträchtigten, indem sie zu gewährende

Vergünstigungen für bestimmte Kunden von jährlich rd. 304.000 EUR bis rd. 360.000 EUR verursachten und eine Reihe von Investitions- und Instandhaltungsvorhaben enthielten, deren Finanzierung die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH nicht aus eigener Finanzkraft abzudecken vermochte.

**8.3** *In der Stellungnahme hielt die Flughafen Wien AG fest, dass die Tabelle 4 nicht ausschließlich die aus den im Innenverhältnis an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH übertragenen Verträgen ableitbaren Investitions- bzw. Instandhaltungsvorhaben, sondern auch Vorhaben aus dem internen Investitionsplan 2008/2009 enthielten und somit über die vertraglichen Verpflichtungen hinausgingen.*

**8.4** Der RH entgegnete, dass die Tabelle 4 einen Überblick über die Bandbreite jenes noch offenen Maßnahmenvolumens gibt, das durch interne Papiere der Flughafen Wien AG und der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH aus den – im Innenverhältnis an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH überbundenen – Verträgen abgeleitet wurde. Aufgrund des allgemein gehaltenen Vertragsinhalts waren in den letzten Jahren Konkretisierungen der überbundenen Verpflichtungen – etwa der besagten Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau – durch folgende Papiere erfolgt:

- FAB-Vertrag 2001
- Flugplatz Vöslau, rechtliche und strategische Dimension vom 3. Februar 2011
- die von der Vienna Aircraft Handling GmbH genehmigten Investitionsvorhaben für den Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH vom 26. Mai 2009 sowie
- Bericht der Konzernrevision vom 10. Juni 2011.

Eine Beurteilung, inwiefern die Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen auch darüber hinausgehende Investitionsvorhaben enthielt, war aus den vorliegenden Dokumenten nicht ableitbar, zumal auch die Flughafen Wien AG in ihren Aufstellungen auf eine diesbezügliche Differenzierung verzichtete.

Investitionsprogramm im Zeitraum 2009 bis 2012

**9** Die bis zum Jahr 2011 von der Flughafen Wien AG erstellten Unternehmenspläne sahen für die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH ein umfangreiches Investitionsprogramm vor (7,9 Mio. EUR bis 9,4 Mio. EUR im Zeitraum 2009 bis 2012). Die für die Genehmigung der Investitionen formal zuständige Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H geneh-

## Eigentumsverhältnisse, Unternehmenszweck und Strategie

migte<sup>9</sup> die geplanten Investitionen dem Grunde nach; verbindliche Finanzierungszusagen unterblieben jedoch.

Die im Zeitraum 2009 bis April 2012 realisierten Investitionen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH beschränkten sich im Wesentlichen auf den Ankauf einer Liegenschaft, die Errichtung eines Hangars, die Umsetzung eines Brandschutz- bzw. Löschwasserkonzepts sowie auf unbedingt notwendige Instandhaltungsarbeiten (zusammen rd. 1,3 Mio. EUR).

Tabelle 5: Volumen geplanter und realisierter Investitionen am Flugplatz Vöslau									
Geplante Investitionen laut vorhandener Unternehmenspläne <sup>1</sup>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Summe 2009 bis 2012
	in 1.000 EUR								
Businessplan 2009 bis 2013	3.948	2.295	3.095	95	95				9.433
Businessplan 2010 bis 2014		3.969	3.982	95	95	95			8.046
Businessplan 2011 bis 2015			4.815	3.095	95	95	95		7.910
Businessplan 2012 bis 2016				50	927	75	75	75	50
<b>Realisiert (Ist-Werte)</b>	<b>1.035</b>	<b>268</b>	<b>37</b>	<b>0<sup>2</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.340</b>

<sup>1</sup> jeweils in der Fassung der im Beirat der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH diskutierten und vereinzelt auch nachträglich angepassten Beilagen (insb. Zweitfassung des Unternehmensplans 2012 bis 2016)

<sup>2</sup> bis Ende Mai 2012

Quellen: Flughafen Wien AG und Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH; RH

In Tabelle 5 werden die budgetierten Investitionsvorhaben der bisherigen Businesspläne der Höhe der tatsächlich realisierten Vorhaben gegenübergestellt. Das bedeutsamste Investitionsvorhaben am Flugplatz Vöslau stellte der Neubau des Hauptgebäudes dar. Das bestehende Hauptgebäude des Flugplatzes Vöslau befand sich in einem kritischen Zustand und war teilweise nicht mehr kommerziell verwertbar.

<sup>9</sup> Die Beschlüsse erfolgten als Gesellschafterbeschlüsse nach § 34 Abs. 2 GmbH-Gesetz i.d.F. BGBl. Nr. 10/1991.

Abbildung 4: Zustand des Hauptgebäudes des Flugplatzes Vöslau



(oben-links: Außenansicht Hauptgebäude und Tower; oben-rechts: Eingangsbereich; unten-links: Schimmelbildung im Bereich der Schulungsräume; unten-rechts: Innenansicht des Hauptgebäudes)

Fotos: RH

Die Flughafen Wien AG verschob 2011 dieses Projekt auf unbestimmte Zeit. Auslöser war ein kritischer Bericht der Konzernrevision betreffend die Sanierung bzw. Neuerrichtung des Hauptgebäudes. Weitere für die Erfüllung vertraglicher Pflichten und für eine geplante Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau bedeutende Vorhaben, wie die Realisierung eines Instrumenten-An- und Abflugverfahrens (Verpflichtungen aus dem FAB-Vertrag), die Markierung des Anflugkorridors (Lead-In-Lights; Verpflichtung aus dem Mediationsvertrag) sowie eine Verlängerung der Rollwege gelangten bislang nicht zur Umsetzung (siehe TZ 8).

Die Voraussetzungen<sup>10</sup> für die Genehmigung des Instrumenten-An- und Abflugverfahrens waren nicht abschließend geklärt. Dies war insofern bemerkenswert, als es in den Dokumenten der Flugplatz Vöslau

<sup>10</sup> z.B. grundbücherliche Eintragung der Sicherheitszone, Ausbildung und Schulung des flugsicherungstechnischen Personals

## Eigentumsverhältnisse, Unternehmenszweck und Strategie

BetriebsGmbH Hinweise darauf gab, dass dieses Vorhaben bereits seit 1994 verfolgt wurde.

Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH konnte die für die Erfüllung der ihr übertragenen vertraglichen Verpflichtungen und für eine Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau umfangreichen Investitionen (z.B. Sanierung bzw. Neuerrichtung des Hauptgebäudes, Rollwegverlängerung, Realisierung eines Instrumenten-An- und Abflugverfahrens) bislang nicht realisieren, weil die Flughafen Wien AG Projekte mehrfach verschob bzw. rückstellte und die für eine Umsetzung erforderlichen Investitionsmittel nicht bereitstellte.

**9.2** Der RH hielt fest, dass eine Reihe von geplanten und zum Teil bereits genehmigten Investitionsvorhaben zur Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau nicht realisiert wurde, da die Flughafen Wien AG die erforderlichen Investitionsmittel nicht bereitstellte.

**9.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG hätten die laufenden Evaluierungen der geplanten Investitionen am Flugplatz Vöslau aufgrund der geänderten ökonomischen Rahmenbedingungen gezeigt, dass diese Investitionen wirtschaftlich nicht darstellbar seien. Ein Abweichen vom Investitionsplan sei daher geboten gewesen und liege im Konzerninteresse. Es gebe keine Pläne, die Piste am Flugplatz Vöslau zu verlängern.*

*Zur bislang fehlenden Umsetzung des Instrumenten-An- und Abflugverfahrens führte die Flughafen Wien AG aus, dass mittlerweile rd. 500.000 EUR budgetiert und auch freigegeben worden seien. Eine Bewilligung sei aber von externen Stellen (z.B. Austro Control GmbH, BMVIT) abhängig. Alternativ würden aufgrund der zwischenzeitlichen technischen Entwicklungen auch günstigere Lösungen untersucht (z.B. GPS-Verfahren).*

**9.4** Der RH wies darauf hin, dass die Investitionen zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen und die Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau integrativer Bestandteil der Ausgliederung des Flugplatzes Vöslau in eine eigene Gesellschaft, der Unternehmensstrategie und der Konzeption des Berechnungsschlüssels des Betriebskostenzuschusses waren. Die von der Flughafen Wien AG ins Treffen geführten negativen Umfeldentwicklungen hätten aus Sicht des RH zeitnah in eine Überarbeitung der Unternehmensstrategie und in eine Neupositionierung der Rolle der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im Konzerngefüge der Flughafen Wien AG einfließen müssen.

Der RH entgegnete, dass die in Aussicht gestellte Umsetzung des Instrumenten-An- und Abflugverfahrens in hohem Maße von der künfti-



gen strategischen Ausrichtung des Flugplatzes Vöslau und von seiner künftigen Rolle im Konzerngefüge der Flughafen Wien AG abhängig ist. Im Übrigen erinnerte er daran, dass die Umsetzung des Instrumenten-An- und Abflugverfahrens bereits seit 1994 verfolgt wurde.

Status des  
Flugplatzes Vöslau

- 10.1** Der Flugplatz Vöslau ist ein öffentlicher Flugplatz im Sinne des § 63 Luftfahrtgesetzes i.d.F. BGBl. I Nr. 83/2008 und kann demnach von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter gleichen Bedingungen benutzt werden. Überdies resultiert aus dem Status eines öffentlichen Flugplatzes eine Betriebspflicht<sup>11</sup>. Die Flughafen Wien AG und die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH setzten sich im Oktober 2011 mit der Frage auseinander, ob der Flugplatz Vöslau künftig als Privatflugplatz geführt werden sollte, da sie damit einhergehende Einsparungen in der Betriebsführung (rd. 75.000 EUR jährlich z.B. durch Schließung bei Schlechtwetter oder Schneelage) erhofften. In der Beiratssitzung vom 14. November 2011 erfolgte die Festlegung, dass vorläufig am Status eines öffentlichen Flugplatzes festgehalten werden soll.
- 10.2** Der RH empfahl der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien AG, 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.
- 10.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde die Umwandlung des Status von einem öffentlichen in einen privaten Flugplatz derzeit nicht verfolgt, weil dies wirtschaftlich, vor allem im Zuge eines Verkaufsprozesses, nicht sinnvoll sei.*
- 10.4** Der RH wies darauf hin, dass gemäß den vorliegenden Unterlagen der Flughafen Wien AG eine Umwandlung in einen Privatflugplatz Einsparungen in der Höhe von jährlich rd. 75.000 EUR bringen würde. Aus Sicht des RH könnte die Umwandlung in einen Privatflugplatz entweder das zukünftige Betriebsergebnis oder den Verkaufserlös verbessern.

<sup>11</sup> Die Betriebspflicht bedeutete, dass der Flugplatz-Betrieb nur mit Bewilligung der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde eingestellt werden konnte. Eine solche Bewilligung war dann zu erteilen, wenn dem Zivilflugplatzhalter die Weiterführung des Betriebs nicht mehr zugemutet werden kann oder wenn an der Weiterführung des Betriebs kein öffentliches Interesse besteht.

Verkauf des  
Flugplatzes Vöslau  
an einen Dritten

**11.1** Im Februar 2011 bewertete die Flughafen Wien AG die Option des Verkaufs des Flugplatzes Vöslau an einen Dritten. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung führte die Flughafen Wien AG Verhandlungen mit einer Reihe von potenziellen Interessenten (Käufern). Der Ausgang der Verhandlungen blieb bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung offen.

**11.2** Der RH hielt fest, dass die Verkaufsverhandlungen der Flughafen Wien AG betreffend den Flugplatz Vöslau eine Abkehr von den bislang vorgelegten Strategiekonzepten für die Flugplatz Vöslau Betriebs-GmbH bedeuteten. Da jedoch bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung keine aktuellen Berechnungen hinsichtlich der Höhe des erwarteten Verkaufserlöses und der rechtlichen Risiken vorlagen, konnte der RH keine Beurteilung der Zweckmäßigkeit eines etwaigen Verkaufs vornehmen.

## Finanzlage und Geschäftsentwicklung

Ertragslage

**12.1** (1) Der Betriebserfolg der Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH war seit Bestehen der Gesellschaft negativ.

**Tabelle 6: Entwicklung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit**

	Ist-Werte				Plan-Werte				
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	in 1.000 EUR <sup>1</sup>								
Aviationerträge (Airport-erträge)	0	312	327	328	397	418	429	435	441
davon									
<i>Landetarife</i>	0	227	221	222	274	293	296	299	302
<i>Hangarvermietung</i>	0	80	100	100	116	118	125	127	130
<i>Sonstige Erträge</i>	0	6	7	6	7	8	8	8	9
Non-Aviation Erträge	0	449	492	515	484	500	514	507	501
davon									
<i>Miet- u. Konzessions-erträge, Gästebetrieb</i>	0	161	156	154	164	170	173	177	180
<i>Betriebskostenzuschuss Flughafen Wien AG</i>	0	288	309	315	290	299	309	298	288
<i>Sonstige Erträge</i>	0	0	27	47	31	31	32	33	33
<b>Summe Umsatzerlöse</b>	<b>0</b>	<b>762</b>	<b>820</b>	<b>843</b>	<b>881</b>	<b>918</b>	<b>943</b>	<b>942</b>	<b>942</b>
Material- und Leistungs-aufwand	0	69	52	50	50	51	52	53	54
Personalaufwand <sup>3</sup>	11	195	186	200	383 <sup>2</sup>	398	420	443	467
Sonstige Aufwendungen <sup>4</sup>	0	507	422	469	156 <sup>2</sup>	149	152	155	158
Abschreibungen	3	349	279	288	308	324	298	269	254
<b>Summe Betriebsaufwand</b>	<b>14</b>	<b>1.119</b>	<b>939</b>	<b>1.007</b>	<b>897</b>	<b>922</b>	<b>922</b>	<b>920</b>	<b>933</b>
<b>Betriebserfolg</b>	<b>- 14</b>	<b>- 358</b>	<b>- 120</b>	<b>- 164</b>	<b>- 16</b>	<b>- 4</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>9</b>

<sup>1</sup> Rundungsdifferenzen möglich

<sup>2</sup> Ab 1. Jänner 2012 wurde das Personal für Betrieb des Towers nicht mehr extern zugekauft, sondern direkt angestellt (Umschichtung von Posten „Sonstige Aufwendungen“ nach „Personalaufwand“). Die Neubesetzung des Geschäftsführers mit 1. Jänner 2012 wurde in der Budgeterstellung für das Jahr 2012 noch nicht berücksichtigt.

<sup>3</sup> ab 2012 mit Personal für Betriebsführung

<sup>4</sup> Betriebsführungsvertrag MFU bis 2011; Konzern-, Service- und Dienstleistungen Flughafen Wien AG

Quellen: Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH; Jahre 2008 bis 2011: jeweilige Jahresbilanz, Jahre 2012 bis 2016: Prognose zum Budget 2012; RH

Die negative Ertragsentwicklung war auf folgende Faktoren zurückzuführen:

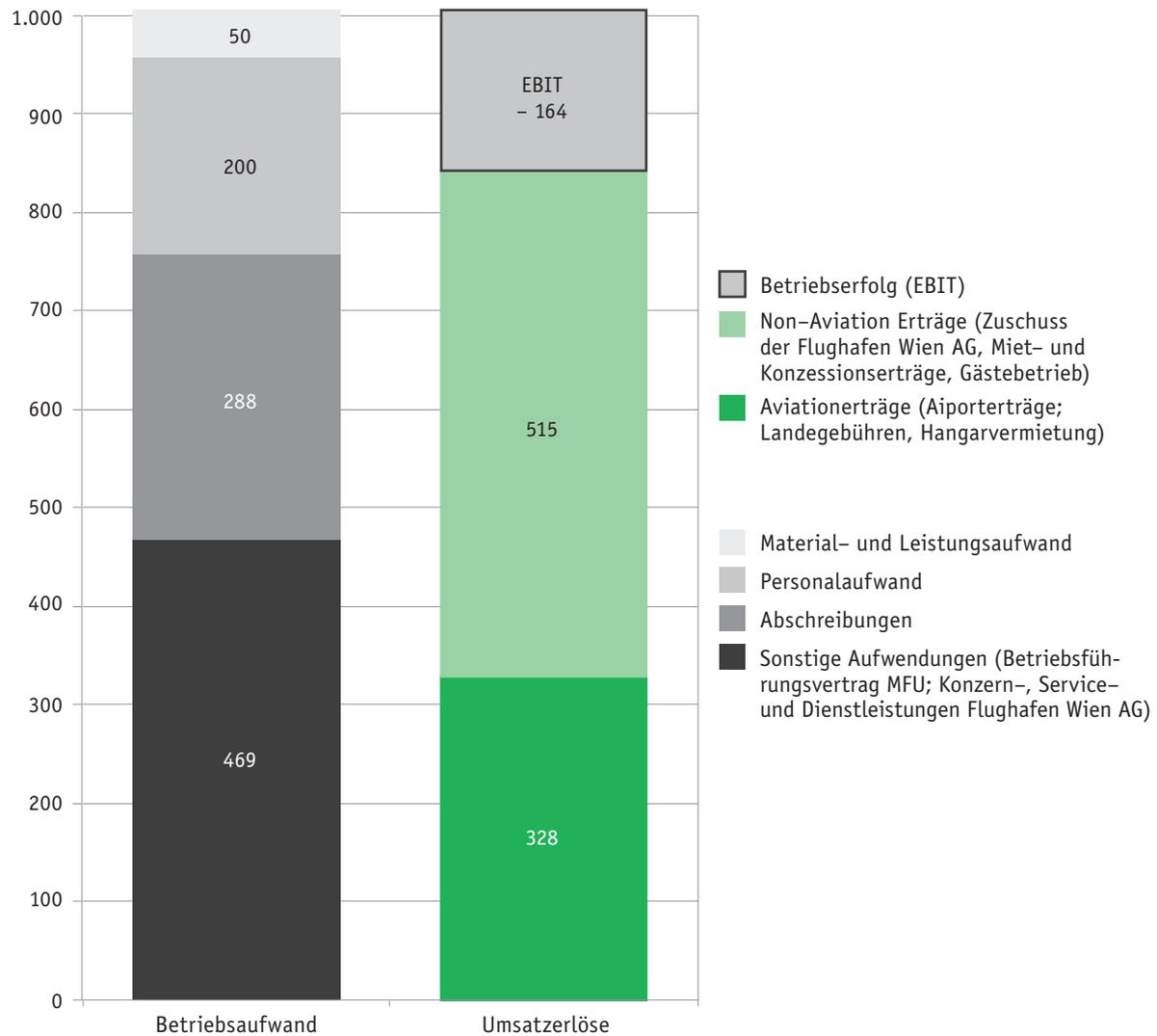
- Die Erlöse durch Landegebühren entwickelten sich aufgrund von rückläufigen Flugbewegungen nicht erwartungsgemäß. Dies war einerseits auf das Ausbleiben der ursprünglich angestrebten Verlagerung von Kleinflugzeugen vom Flughafen Wien Schwechat zum Flugplatz Vöslau und andererseits auf den allgemeinen Rückgang im Private Aviation Bereich in den vergangenen Jahren zurückzuführen (siehe TZ 7).
- Wesentliche Investitionen in Gebäude und Anlagen zur Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau unterblieben (siehe TZ 9). Dies führte zu einer geringeren Attraktivität des Flugplatzes für die Flugkunden. Die erwartete Erhöhung des Anlagenvermögens der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH unterblieb damit. Das hatte zur Folge, dass der jährliche Betriebskostenzuschuss der Flughafen Wien AG (Großmutter) wesentlich geringer ausfiel als geplant (siehe TZ 13).
- Vertragliche Verpflichtungen bewirkten geringere Erträge durch vergünstigte Landetarife und geringere Mieterlöse für bestimmte Kundengruppen (siehe TZ 8).

Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH traf keine Maßnahmen, um der negativen Ergebnisentwicklung gegenzusteuern. Eine Analyse, welche Maßnahmen am zweckmäßigsten für die Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau sind, war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH erst in Ausarbeitung (siehe auch TZ 16).

(2) Die wesentlichen Aufwandsgrößen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH waren der Personalaufwand für Geschäftsführung, Verwaltung und die Betriebsführung des Flugplatzes (Towerpersonal), sowie die Abschreibungen auf das Anlagevermögen. Die Umsatzerlöse stammten aus Airporthträgen in der Form von Landegebühren bzw. Mieterlösen (z.B. durch Hangarvermietung) und aus dem jährlichen Betriebskostenzuschuss der Flughafen Wien AG (Großmutter) in der Höhe von rd. 315.000 EUR (Jahr 2011). Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH konnte seit ihrer Gründung kein Geschäftsjahr positiv abschließen.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Die Jahresfehlbeträge bewegten sich zwischen rd. 14.000 EUR (2008) und rd. 358.000 EUR (2009).

Abbildung 5: Umsatzstruktur des Jahres 2011 (in 1.000 EUR)



Quellen: Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH; RH

12.2 (1) Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH trotz Betriebskostenzuschuss der Flughafen Wien AG seit ihrem Bestehen kein Geschäftsjahr positiv abschließen konnte.

(2) Der RH kritisierte, dass die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH keine Maßnahmen ergriff, um der negativen Ergebnisentwicklung entgegenzuwirken. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bestand keine ausreichende Klarheit darüber, welche Maßnahmen für eine Attraktivierung

des Flugplatzes Vöslau und der damit verbundenen Erlössteigerung durch Landegebühren und Mieteinnahmen am zweckmäßigsten wären.

**12.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien die optimistischen Annahmen aus dem Jahr 2008 und Anfang 2009 hinsichtlich der geschäftlichen Entwicklung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH aufgrund der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung nicht eingetreten. Insbesondere das vom Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH abgedeckte Segment der Private Aviation, wie Privatflieger und Flugschulen, sei von der allgemeinen Wirtschaftskrise besonders hart betroffen worden. Aufgrund der allgemeinen Marktlage sei auch kein Zusatzgeschäft zu generieren gewesen. Hinzu komme eine verstärkte Konkurrenz von Billigflugplätzen in Osteuropa, die insbesondere Flugschüler mit günstigen Tagespauschalen ansprechen. Dennoch sei es der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH durch Umsetzung verschiedener Attraktivierungsmaßnahmen – wie beispielsweise die Ansiedlung neuer Hangars, den Abschluss eines Pachtvertrags mit einem neuen Restaurantbetreiber, oder die verbesserte Anbindung durch eine neue Autobahnabfahrt Vöslau – gelungen, die Verluste seit ihrem Bestehen zu halbieren.*

**12.4** Der RH anerkannte die angeführten punktuellen Maßnahmen, die jedoch nicht geeignet waren, zu einer grundlegenden Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau und zu einer nachhaltigen Verbesserung des Ergebnisses zu führen (vgl. TZ 9 und 16).

Betriebskosten-  
zuschuss

**13.1** Die Flughafen Wien AG sicherte der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH ab 2009 vertraglich einen jährlichen Betriebskostenzuschuss als Vergütung für vertraglich übernommene Verpflichtungen (siehe TZ 8) und die Entlastung des Flughafens Wien Schwechat durch die Verlagerung von Kleinflugzeugen zu. Der jährliche Zuschuss errechnete<sup>13</sup> sich im Wesentlichen aus der Höhe des Anlagevermögens der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, multipliziert mit dem WACC<sup>14</sup> der Flughafen Wien AG<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> exakte Berechnung: jährlich fiktive Rendite auf das durchschnittlich eingesetzte Kapital (Average Capital Employed) der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH in der Höhe des WACC der Flughafen Wien AG. Das Average Capital Employed war als Eigenkapital plus Nettoverschuldung (abzüglich liquider Mittel und Wertpapiere des Anlagevermögens) der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH per 1. Jänner und 31. Dezember eines jeweiligen Jahres dividiert durch Zwei definiert (auf Basis des Jahresabschlusses nach UGB).

<sup>14</sup> WACC = Weighted Average Cost of Capital = gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz als Maßstab für die Mindestrendite von Investitionsprojekten

<sup>15</sup> Betriebskostenzuschuss 2011: rd. 315.000 EUR (= rd. 5,8 Mio. EUR durchschnittlich eingesetztes Kapital der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH mal 5,47 % WACC der Flughafen Wien AG)



Die Höhe des Betriebskostenzuschusses war damit stark abhängig davon, in welcher Höhe Investitionen am Flugplatz Vöslau vorgenommen wurden. Nach einer Berechnung der Flughafen Wien AG aus dem Jahr 2011 war der tatsächliche jährliche Betriebskostenzuschuss geringer als die vertraglich an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH übertragenen Verpflichtungen gegenüber Dritten (Betriebskostenzuschuss 2011: rd. 315.000 EUR, finanzielle Bewertung der übernommenen Verpflichtungen gegenüber Dritten: rd. 360.000 EUR pro Jahr). Eine Neuberechnung<sup>16</sup> auf Basis des Mengengerüsts des Jahres 2011<sup>17</sup> ergab zu gewährende Vergünstigungen für bestimmte Kunden in der Höhe von rd. 304.000 EUR pro Jahr (siehe TZ 8). Nach dieser neuen Berechnung wäre der Betriebskostenzuschuss im Jahr 2011 ausreichend gewesen, um die geringeren Erträge auszugleichen. Für das Jahr 2012 wäre der Betriebskostenzuschuss mit budgetierten 290.000 EUR wieder niedriger als die geringeren Erträge aufgrund der übertragenen Verpflichtungen gegenüber Dritten.

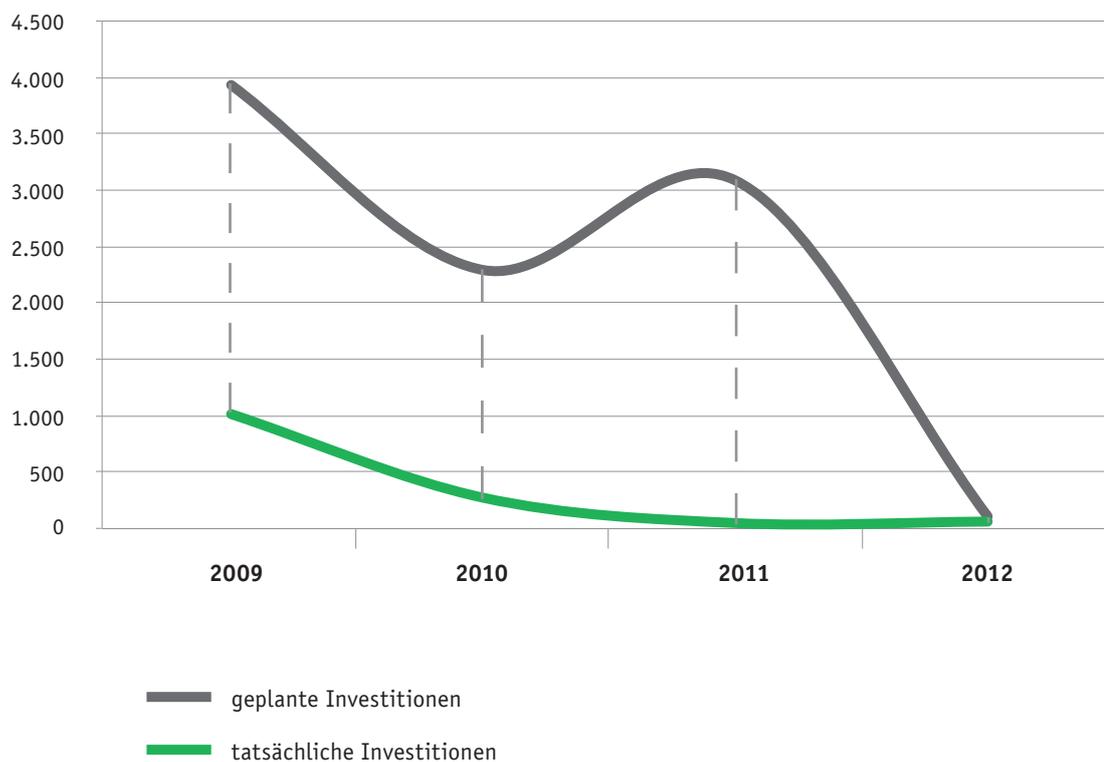
Die von der Flughafen Wien AG erstellten Businesspläne sahen für die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH ein umfangreiches Investitionsprogramm vor (TZ 9), das infolge der mehrfachen Verschiebung bzw. Rückstellung bedeutender Investitionsprojekte (insb. der Generalsanierung bzw. der Neuerrichtung des Flughafengebäudes) nicht zur Ausführung gelangte.

<sup>16</sup> Stand: Juni 2012

<sup>17</sup> vergleichsweise geringe Anzahl an Flugbewegungen

Finanzlage und Geschäftsentwicklung

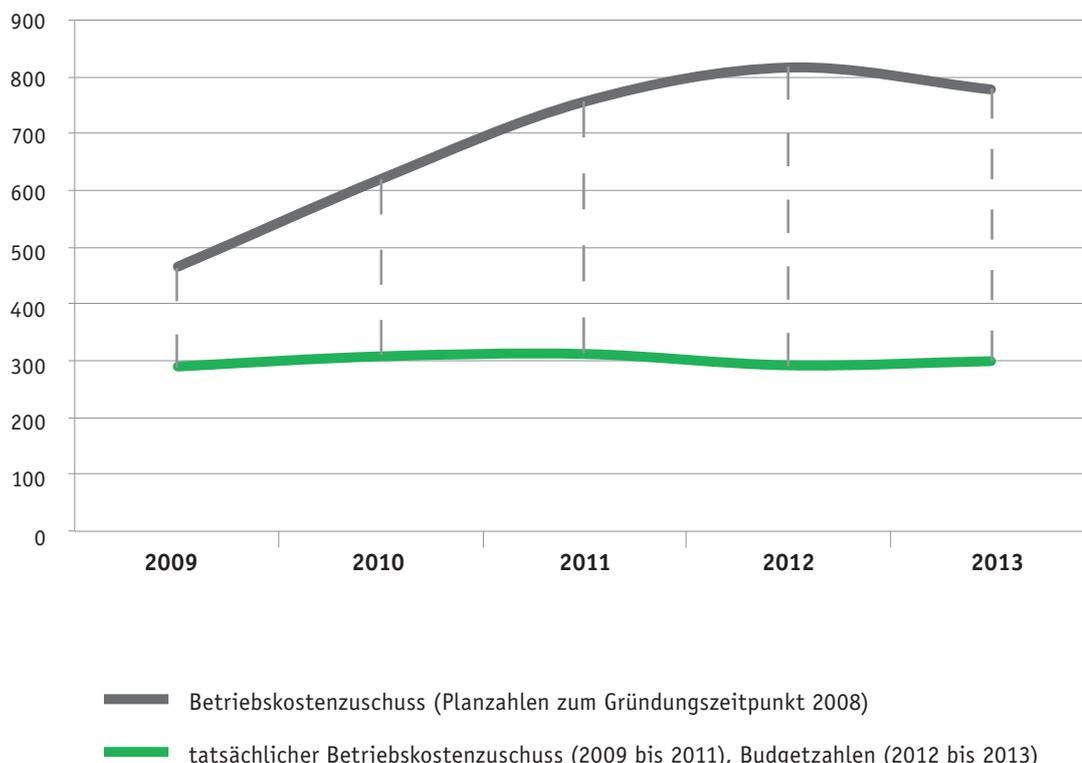
Abbildung 6: Bei der Errichtung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH geplante und tatsächliche Investitionen (in 1.000 EUR)



Quellen: Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH; RH

Die ausbleibenden Investitionen am Flugplatz Vöslau hatten zur Folge, dass das Anlagevermögen und damit der Betriebskostenzuschuss deutlich unter der im Jahr 2008 geplanten Höhe lag.

Abbildung 7: Geplante und tatsächliche Höhe des Betriebskostenzuschusses der Flughafen Wien AG an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH<sup>1</sup> (in 1.000 EUR)



<sup>1</sup> Planungsstand vom 30. Oktober 2008

Quellen: Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH; RH

**13.2** Der RH kritisierte, dass der Betriebskostenzuschuss infolge ausbleibender Investitionen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH deutlich niedriger ausfiel als budgetiert. Er war damit – entgegen der zum Vertragsabschluss angestrebten Zielsetzung einer wirtschaftlich erfolgreichen Betriebsführung sowie eines Ausbaus der Serviceleistungen – bislang nicht geeignet, ein ausgeglichenes bzw. positives Ergebnis der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH sicherzustellen.

Der RH empfahl der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die Vereinbarung zur Bezahlung eines Betriebskostenzuschusses dahingehend nachzuverhandeln, dass

- die Höhe des jährlichen Betriebskostenzuschusses von den Investitionsaktivitäten der Gesellschaft entkoppelt wäre und

## Finanzlage und Geschäftsentwicklung

- jedenfalls geeignet wäre, die aus vertraglichen Verpflichtungen gegenüber Dritten resultierenden geringeren Erträgen aufgrund zu gewählender Vergünstigungen für bestimmte Kunden auszugleichen.

**13.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei der Berechnungsmodus des Betriebskostenzuschusses dahingehend geändert worden, dass der neue Betriebskostenzuschuss von der tatsächlichen Investitionstätigkeit entkoppelt und nunmehr von der Höhe der durch die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH übernommenen Verpflichtungen abhängig sei. Ein Vergleich der Höhe des geplanten und tatsächlich erfolgten Betriebskostenzuschusses sei nur unter Berücksichtigung der tatsächlich schlagend gewordenen vertraglich übernommenen Mehrbelastungen sinnvoll.*

**13.4** Der RH erachtete die Entkoppelung des jährlichen Betriebskostenzuschusses von den Investitionsaktivitäten der Gesellschaft als zweckmäßig, weil Zeitpunkt und Höhe etwaiger Investitionen ungewiss waren, hingegen die übernommenen Verpflichtungen laufend Kosten verursachten. Bezüglich der Höhe des Betriebskostenzuschusses verwies er auf die Ausführungen in TZ 2.

Werthaltigkeit der  
Flugplatz Vöslau  
BetriebsGmbH

**14.1** Da sich die Annahmen einer Verlagerung von General Aviation Flugverkehr vom Flughafen Wien Schwechat nach Vöslau als nicht zutreffend herausgestellt hatten (siehe TZ 7), sah sich die Flughafen Wien AG veranlasst, im Jahresabschluss 2011 (nach IFRS) eine Wertberichtigung durch Sonderabschreibung in Höhe von rd. 5,6 Mio. EUR ihrer mittelbaren Beteiligung an der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH vorzunehmen<sup>18</sup> und damit zur Gänze abzuschreiben. Um zu vermeiden, dass auch die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. eine Abwertung ihrer Beteiligung an der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH vornehmen muss, räumte die Flughafen Wien AG der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. eine Verkaufsoption (Put-Option) zu Buchwerten ein.

**14.2** Die Wertberichtigung der Flughafen Wien AG an ihrer mittelbaren Beteiligung an der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH unterstrich die Tatsache, dass die mit der Gründung der Gesellschaften verfolgten strategischen und wirtschaftlichen Ziele bislang verfehlt wurden.

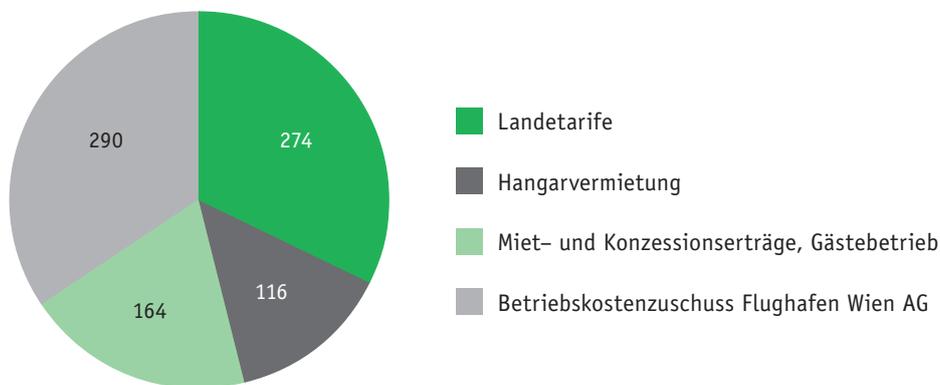
<sup>18</sup> 159. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Wien AG vom 22. Februar 2012

## Leistungsangebot und Umsatzstruktur

Art und Umfang, Auslastung und Kostendeckungsgrad der angebotenen Leistungen

**15.1** Die überwiegenden Umsatzerlöse der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH stammten aus folgenden Leistungsbereichen.

Abbildung 8: Umsatzerlöse der wichtigsten Leistungsbereiche (Budget 2012; in 1.000 EUR)



Quellen: Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH; RH

Neben dem Betriebskostenzuschuss der Flughafen Wien AG stammten die Umsatzerlöse der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH im Wesentlichen aus Gebühren für Landungen von Kleinflugzeugen und Hubschraubern sowie aus der Vermietung von Räumlichkeiten (z.B. Werft, Flughafenrestaurant) und Hangarstellplätzen. Die Hangarstellplätze waren zum überwiegenden Teil ausgelastet. Im Hauptgebäude des Flugplatzes Vöslau waren alle benutzbaren Räume (vgl. TZ 9) vermietet. Die Kapazitätsgrenzen der Lande- und Startpisten waren bei Weitem noch nicht erreicht. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gab es seitens der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH keine Berechnungen zum Kostendeckungsgrad der einzelnen Leistungsbereiche.

**15.2** Der RH kritisierte, dass keine Analysen zum Kostendeckungsgrad der einzelnen Leistungsbereiche vorgenommen wurden. Er empfahl der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, die Kostendeckungsgrade der einzelnen Leistungsbereiche zu ermitteln und die Erkenntnisse dieser Analysen in die zukünftige Strategieerstellung mit einfließen zu lassen.

Leistungsangebot und Umsatzstruktur

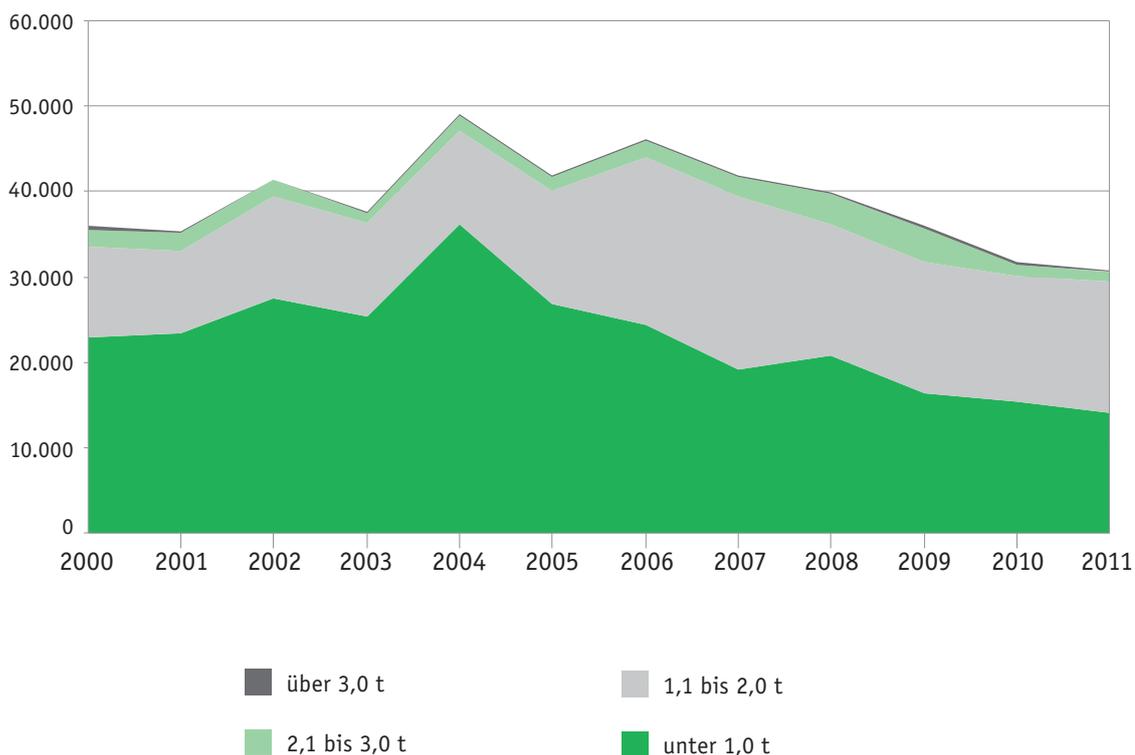
**15.3** Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde die Empfehlung des RH aufgegriffen.

Geschäftspartner,  
Kundenstruktur

**16.1** Die Landetarife stellten 2011 mit rd. 26 % der jährlichen Umsatzerlöse die – nach dem Betriebskostenzuschuss der Flughafen Wien AG – zweitgrößte Einnahmequelle der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH dar. Die vier umsatzstärksten Kunden trugen jeweils rd. 3,2 % bis 5,8 % des Jahresumsatzes bei. Der verbleibende Anteil des Jahresumsatzes (rd. 44 %) stammte von einer großen Anzahl kleinerer Kunden. Es war damit keine Abhängigkeit von einzelnen Großkunden gegeben.

Abbildung 9: Entwicklung der Landungen nach Gewicht der Flugzeuge

Anzahl Landungen



Quellen: Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH; RH



Der Flugplatz Vöslau war für Kleinflugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 6,3 t ausgelegt. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung landeten am Flugplatz Vöslau hauptsächlich Kleinflugzeuge und Hubschrauber mit einem Gewicht von bis zu 2,0 t. Flugbewegungen von Flugzeugen zwischen 2,1 t und 6,3 t fanden nur im geringen Ausmaß statt. Da die Landegebühren nach Gewicht gestaffelt waren, wirkte sich dies auf die Erlösstruktur nachteilig aus. Die Geschäftsführung vermutete, dass Schulungsflüge aufgrund günstigerer Tarifstrukturen anderer Flugplätze (z.B. Tagespauschalen anstatt Abrechnung je Landung) vom Flugplatz Vöslau wegverlagert wurden. Es gab keine Analysen, welche Maßnahmen zur Kundenbindung oder -gewinnung zielführend erschienen. Eine diesbezügliche Kundenbefragung war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in Planung. Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH führte keine nennenswerten Werbeaktionen zur Akquirierung neuer Kundenschichten durch.

- 16.2** Der RH betonte die Bedeutung des Betriebskostenzuschusses für die Erlösstruktur der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH. Er hob hervor, dass die einnahmeträftigsten Gewichtsklassen über 2,1 t sehr gering am Flugplatz Vöslau vertreten waren. Der RH empfahl der Flughafen Vöslau BetriebsGmbH, die aktuelle Tarifstruktur zu hinterfragen und gegebenenfalls zu restrukturieren (etwa Einführung von Tagespauschalen). Ebenso wären Maßnahmen zur Neukundengewinnung (z.B. Werbeaktionen, „Fly Ins“<sup>19</sup> etc.) anzudenken.
- 16.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien aus Sicht der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH aufgrund der derzeitigen schlechten Wirtschaftslage im Bereich General Aviation und aufgrund der vorwiegend privaten Kundenstruktur kostspielige Marketingmaßnahmen oder preispolitische Aktionen wenig erfolgversprechend. Per 1. Jänner 2013 sei eine Entgelterhöhung für Kleinflugzeuge am Flughafen Wien vorgesehen. Aufgrund der laufenden Verkaufsgespräche würden auch keine Kundenbefragungen durchgeführt werden.*
- 16.4** Aus Sicht des RH waren Verkaufsverhandlungen und die Durchführung von Marketingmaßnahmen nicht junktiniert, weil zur Zeit der Gebarungsüberprüfung ein unmittelbar bevorstehender Verkauf nicht absehbar war und Maßnahmen zur Steigerung der Kundenanzahl und -zufriedenheit entweder die zukünftigen Einnahmen oder die Verkaufserlöse erhöhen würden.

<sup>19</sup> Fly In: Flugplatzfest mit gratis Landemöglichkeit an einem bestimmten Tag/Wochenende

## Geschäftsführung, Personal, Verwaltungsstruktur

Geschäftsführung und  
Geschäftsführer-  
bestellung

**17.1** Die Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH setzte sich aus ein bis zwei Geschäftsführern sowie aus einem Prokuristen zusammen. Der bis 31. März 2012 bei der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH tätige Geschäftsführer war bis 22. Jänner 2009 (rd. zwei Monate) gleichzeitig auch als Geschäftsführer bei der MFU-Flugbetrieb GmbH tätig, die bis Ende 2011 für die Betriebsführung des Flugplatzes Vöslau verantwortlich zeichnete. Diese Bündelung der Interessen und andere Aspekte der Geschäftsführung<sup>20</sup> führten zu kritischen Anmerkungen der Konzernrevision der Flughafen Wien AG in ihrem Prüfbericht vom 10. Juni 2011.

Als Folge des Revisionsberichts löste die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. am 18. August 2011 einvernehmlich das Dienstverhältnis mit Wirkung vom 31. März 2012.

Mit Vorstandsbeschluss vom 13. Dezember 2011 schlug die Flughafen Wien AG vor, den ehemaligen Bereichsleiter Technische Dienste<sup>21</sup> der Flughafen Wien AG zum Geschäftsführer der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zu bestellen. Die Bestellung erfolgte mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 2012 mit Beschlussfassung der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. Entgegen den Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes<sup>22</sup> erfolgte keine öffentliche Ausschreibung der Funktion.

Die Personalkosten des von Dezember 2008 bis März 2012 tätigen Geschäftsführers beliefen sich auf rd. 138.000 EUR<sup>23</sup>. Die Personalkosten des von der Flughafen Wien AG ab Jänner 2012 bestellten Geschäftsführers betrugen rd. 210.000 EUR<sup>24</sup> und wurden zur Gänze an die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH weiterverrechnet.

Die Personalkosten des neuen Geschäftsführers entsprachen somit im Jahr 2012 mit rd. 210.000 EUR rd. 24 Prozent des erwarteten Umsatzes in Höhe von 881.000 EUR (bei einer Führungsverantwortung für 5,3 VBÄ).

<sup>20</sup> einzelne Geschäftsfälle mit zweifelhafter Wirtschaftlichkeit bzw. Betriebsnotwendigkeiten: z.B. hoher Treibstoffverbrauch Dienstkraftwagen (rd. 18 l/100 km), teure Reparaturen eines anderen Kraftfahrzeugs (7.000 EUR), Kauf eines Kaffeevollautomaten (500 EUR) sowie sorgloser Umgang mit der Firmenkreditkarte

<sup>21</sup> Diese Funktion entfiel mit einer am 31. Dezember 2011 eingetretenen Organisationsänderung bei der Flughafen Wien AG.

<sup>22</sup> § 2 Stellenbesetzungsgesetz i.d.F. BGBl. I Nr. 26/1998

<sup>23</sup> inkl. Lohnnebenkosten und leistungsabhängigen Gehaltsbestandteilen

<sup>24</sup> Dies entsprach in etwa den Personalkosten im Rahmen seiner bisherigen Tätigkeit als Bereichsleiter Technische Dienste am Flughafen Wien.

- 17.2** Der RH bemängelte, dass die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. bei der Bestellung des neuen Geschäftsführers mit 1. Jänner 2012 das Stellenbesetzungsgesetz nicht anwendete. Damit legte die Gesellschaft nicht dar, welche besonderen Kenntnisse und Fähigkeiten sie vom neuen Geschäftsführer im Hinblick auf die Erfüllung der auf ihn zukommenden Aufgaben erwartete und welches Entgelt sie für die Erfüllung der Aufgaben als angemessen erachtete<sup>25</sup>. Die Verwendung des ehemaligen Bereichsleiters Technische Dienste der Flughafen Wien AG – unter weitgehender Beibehaltung des ihm zuvor gewährten Gehaltsniveaus – führte dazu, dass sich die jährlichen Personalkosten für die Geschäftsführung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH um mehr als 50 Prozent<sup>26</sup> erhöhten.

Der RH kritisierte, dass die Entlohnung des 2012 neu eingesetzten Geschäftsführers in einem Missverhältnis zum übrigen Geschäftsaufwand der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH stand und damit seine Verwendung – auch im Hinblick auf die geringe Führungsspanne – als nicht zweckmäßig einzuschätzen war.

Er empfahl der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H., bei künftigen Bestellungen von leitenden Organen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH das Stellenbesetzungsgesetz anzuwenden und die Höhe der Geschäftsführerbezüge zu begründen<sup>27</sup> und in ein angemessenes Verhältnis zur jeweiligen Führungsverantwortung, Umsatz und den Unternehmenszweck zu stellen.

- 17.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG habe die gewählte Vorgehensweise zwar zu höheren Aufwendungen bei der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH geführt, diese seien aber aus Konzernsicht ohnehin angefallen, weil der nunmehrige Geschäftsführer als ehemaliger Bereichsleiter in der Flughafen Wien AG Kündigungsschutz genossen habe. Zugleich bestätigte die Stellungnahme die Nichtanwendung des Stellenbesetzungsgesetzes, wobei die Flughafen Wien AG anmerkte, dass die gewählte Vorgehensweise aus Konzernsicht zu keinem finanziellen Nachteil geführt habe. In Zukunft werde das Stellenbesetzungsgesetz auch bei internen Stellenbesetzungen angewandt.*

<sup>25</sup> Gemäß § 23 Abs. 2 Gleichbehandlungsgesetz i.d.F. BGBl. I Nr. 7/2011 ist es erforderlich, in der Ausschreibung „das für den ausgeschriebenen Arbeitsplatz geltende kollektivvertragliche oder das durch Gesetz oder andere Normen der kollektiven Rechtsgestaltung geltende Mindestentgelt anzugeben und auf die Bereitschaft zur Überzahlung hinzuweisen, wenn eine solche besteht“.

<sup>26</sup> von 138.000 EUR auf 210.000 EUR (+ 52,17 %)

<sup>27</sup> siehe RH-Bericht Reihe Bund 2011/7: Verträge der geschäftsführenden Leitungsorgane in öffentlichen Unternehmen („Managerverträge“), TZ 6

## Geschäftsführung, Personal, Verwaltungsstruktur

### Personal und Verwaltungsstrukturen

**17.4** Der RH blieb bei seiner Kritik, dass die Personalkosten des ab 1. Jänner 2012 bestellten Geschäftsführers – mit rd. 24 % des erwarteten Umsatzes – in einem Missverhältnis zum übrigen Geschäftsaufwand der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH standen. Damit war seine Verwendung – auch im Hinblick auf die geringe Führungsspanne (1 Prokurist; Mitarbeiter: 5,3 VBÄ – siehe TZ 18) – als nicht zweckmäßig einzuschätzen.

**18.1** Bei der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH waren neben der Geschäftsführung eine Assistenzkraft (Teilzeit) und ein Prokurist tätig. Letzterer stand in Diensten der Flughafen Wien AG, die auch dessen Personalaufwand zur Gänze trug. Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH hatte die Betriebsführung des Flugplatzes Vöslau bis Ende 2011 an die MFU-Flugbetrieb GmbH ausgelagert. Die Aufgaben der Betriebsführung umfassten beispielsweise:

- die Führung des Flugbetriebs im Sinne der gültigen Gesetze, Verordnungen und Vorschriften,
- die Einsatzleitung bei Störungen der Zivilluftfahrt innerhalb des Flugplatz-Rettungsbereichs,
- die tägliche Verrechnung der Flug- und Parkgebühren,
- Aufgaben der Hangarierung sowie
- die Führung des entsprechenden Berichtswesens.

Infolge dieser Auslagerung wesentlicher Aufgabenbereiche beschränkte sich das Personal zwischen Oktober 2008 und Oktober 2011 im Wesentlichen auf die Geschäftsführung und eine teilzeitbeschäftigte Assistenzkraft. Zwischen November 2011 und Jänner 2012 übernahm die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH jene Mitarbeiter (4,7 VBÄ), die bislang die Aufgaben der Betriebsführung im Dienste der MFU-Flugbetrieb GmbH wahrgenommen hatten. Die sicherheitsrelevanten Aufgaben der Betriebsführung des Flugplatzes waren in einer Leistungsbeschreibung erfasst. Mit der Übernahme des Tower-Personals erzielte die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH jährliche Einsparungen in der Höhe von rd. 46.000 EUR<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> Reduzierung von jährlich rd. 228.800 EUR über MFU-Betriebsführungsvertrag auf rd. 183.000 EUR (inkl. Reduzierung um 0,5 VBÄ von 5,2 VBÄ auf 4,7 VBÄ)

**18.2** Der RH erachtete die Kündigung des Betriebsführungsvertrages und die Übernahme des Tower-Personals als zweckmäßig, da sich damit die betrieblichen Aufwendungen um rd. 46.000 EUR jährlich verringerten und ein direkterer Einfluss auf die Betriebsführung des Tower gegeben war.

### Zusammenfassende Beurteilung — künftige Handlungs- optionen

**19.1** Der RH fasste die Kosten- und Erlösstruktur sowie die aktuellen Umfeldbedingungen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH wie folgt zusammen:

- Zu gewährende Vergünstigungen für bestimmte Kunden infolge vertraglicher Verpflichtungen belasten die Gesamterlöse in der Höhe von rd. 36 % bis 43 %<sup>29</sup> (siehe TZ 8).
- Die Jahresergebnisse sind trotz Betriebskostenzuschusses negativ (siehe TZ 12).
- Investitionszuschüsse der Großmuttergesellschaft bleiben aus (siehe TZ 9).
- Die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH setzte Investitionsvorhaben, die die Erfüllung vertraglicher Verpflichtungen gegenüber Dritten sicherstellen würden und eine Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau bewirken könnten, nicht um (siehe TZ 8).
- Die Mutter- und Großmuttergesellschaft erachten die Verlagerung von Kleinflugzeugen vom Flughafen Wien Schwechat auf den Flugplatz Vöslau nicht mehr als vordringlich (siehe TZ 7).
- Es bestehen ein geringer Handlungsspielraum der Geschäftsführung und weitreichende Steuerungsmöglichkeiten der Flughafen Wien AG (siehe TZ 5).
- Die Flugbewegungen entwickelten sich rückläufig (siehe TZ 7).

**19.2** Der RH bemängelte, dass die gegebene Kosten- und Erlösstruktur in Verbindung mit aktuellen Umfeldbedingungen für die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (auf Basis der Jahresabschlüsse nach UGB) keine nachhaltig positive wirtschaftliche Entwicklung erwarten ließ; vielmehr unterstrichen sie den Bedarf umfassender Restrukturierungsmaßnahmen. Um diesem Restrukturierungsbedarf wirksam Rechnung zu tragen, ergaben sich für den RH folgende Handlungsoptionen:

<sup>29</sup> je nach Berechnung 304.000 EUR bzw. 360.000 EUR im Vergleich zu 843.000 EUR Umsatzerlöse im Jahr 2011

Zusammenfassende Beurteilung —  
künftige Handlungsoptionen

Tabelle 7: Handlungsoptionen	
<b>Offensivstrategie</b>	<p>Attraktivierung und Positionierung des Flugplatzes Vöslau als moderne Einrichtung mit realistischen Erlöspotenzialen nach Neubewertung der aktuellen Markt- und Umfeldbedingungen. Dazu wäre(n) etwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– jene Investitionsvorhaben umzusetzen, die eine Erfüllung der bestehenden vertraglichen Verpflichtungen sicherstellen bzw. eine Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau bewirken. Die dafür erforderlichen Investitionsmittel müssten von der Flughafen Wien AG bereitgestellt werden;</li> <li>– der jährliche Betriebskostenzuschuss so zu bemessen, dass er hinkünftig jedenfalls geeignet wäre, die aus vertraglichen Verpflichtungen gegenüber Dritten resultierenden geringeren Erträge durch zu gewährende Vergünstigungen für bestimmte Kunden auszugleichen;</li> <li>– die notwendigen behördlichen Voraussetzungen zur Genehmigung und Implementierung eines Instrumenten-An- und Abflugverfahrens zu schaffen und</li> <li>– bestehende Vertrags- und/oder Geschäftspartner bei der Planung zukünftiger Maßnahmen zur Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau einzubinden, um das Einverständnis für bestimmte Vorhaben zu erlangen (z.B. Zustimmung der Vertragspartner aus dem Mediationsvertrag zu einer möglichen Pistenverlängerung).</li> </ul>
<b>Defensivstrategie</b>	<p>Sollte das Mutter- bzw. das Großmutterunternehmen von der beabsichtigten Verlagerung von Flugbewegungen vom Flughafen Wien Schwechat auf den Flugplatz Vöslau endgültig Abstand nehmen und auch keine Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau anstreben, müsste die zukünftige Vorgehensweise in Bezug auf die vertraglich bestehenden Verpflichtungen und den Betrieb des Flugplatzes Vöslau umgehend und grundlegend neu bewertet werden. Dazu wäre(n):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– seitens der Flughafen Wien AG mögliche Zahlungen zur Ablöse von vertraglichen Verpflichtungen (insbesondere gegenüber der FAB) auszuloten bzw. zu verhandeln;</li> <li>– allenfalls verbleibende bzw. wieder auf die Flughafen Wien AG zurückfallende Risiken zu bewerten (FAB-Vertrag und Mediationsvertrag);</li> <li>– ein möglicher Verkauf an einen neuen Betreiber des Flugplatzes Vöslau zu prüfen und/oder</li> <li>– in letzter Konsequenz die Einstellung des Flugbetriebs am Flugplatz Vöslau in Erwägung zu ziehen (Notfallszenario im Falle des Scheiterns aller anderen Bemühungen und Lösungsoptionen).</li> </ul>

Quelle: RH

Der RH empfahl der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH, der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien AG, die dargestellten Handlungsoptionen zu bewerten und die zukünftige Rolle der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH in der Konzernstruktur der Flughafen Wien AG neu festzulegen. Sodann wären die erforderlichen Strategien und Maßnahmen einvernehmlich zu entwickeln und konsequent umzusetzen.

**19.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG überarbeite die zentrale Strategieabteilung der Flughafen Wien AG gemeinsam mit dem Geschäftsführer der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH das kurz- und mittelfristige Strategiekonzept. Alternativ dazu werde die Verkaufsoption geprüft und würden Verkaufsgespräche mit verschiedenen Kaufinteressenten geführt.*

## Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

20 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

Flugplatz Vöslau  
BetriebsGmbH, Vienna  
Aircraft Handling  
Gesellschaft m.b.H.  
und Flughafen Wien AG

(1) Die vom RH aufgezeigten Handlungsoptionen (möglich wäre eine Offensivstrategie in Richtung Attraktivierung oder eine Defensivstrategie, etwa Zahlungen zur Ablöse von vertraglichen Verpflichtungen bis hin zum Verkauf der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH an Dritte) wären zu bewerten, um die zukünftige Rolle der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH in der Konzernstruktur der Flughafen Wien AG neu festzulegen. Sodann wären die erforderlichen Strategien und Maßnahmen einvernehmlich zu entwickeln und konsequent umzusetzen. (TZ 19)

Im Falle der Fortführung des Betriebs der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH wäre:

(2) einvernehmlich ein Strategiekonzept über die geplante kurzfristige und mittelfristige Entwicklung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH zu erarbeiten. Das Strategiekonzept wäre in weiterer Folge jährlich zu aktualisieren; (TZ 6)

(3) 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 (TZ 7) und

(4) die Entscheidung hinsichtlich des Festhaltens am Status eines öffentlichen Flugplatzes versus einer Umwandlung in einen Privatflugplatz wäre auf Basis eines noch zu erstellenden Strategiepapieres und betriebswirtschaftlicher Überlegungen neu zu bewerten. (TZ 10)

Flugplatz Vöslau  
BetriebsGmbH

(5) Die Vereinbarung zur Bezahlung eines Betriebskostenzuschusses wäre 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 durch zu gewährende Vergünstigungen für bestimmte Kunden auszugleichen. (TZ 13)

## Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

(6) Die aktuelle Tarifstruktur wäre zu hinterfragen und gegebenenfalls zu restrukturieren (etwa Einführung von Tagespauschalen), ebenso wären Maßnahmen zur Neukundengewinnung in Erwägung zu ziehen (z.B. Werbeaktionen, „Fly Ins“ etc.). (TZ 16)

(7) Die Kostendeckungsgrade der einzelnen Leistungsbereiche wären zu ermitteln und die Erkenntnisse dieser Analysen in die zukünftige Strategieerstellung mit einfließen zu lassen. (TZ 15)

Vienna Aircraft  
Handling  
Gesellschaft m.b.H.

(8) Bei künftigen Bestellungen von leitenden Organen der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH wäre das Stellenbesetzungsgesetz anzuwenden und die Höhe der Geschäftsführerbezüge zu begründen. (TZ 17)



## ANHANG

### Strategiedokumente zur Flughafen Vöslau BetriebsGmbH



## Strategiedokumente zur Flughafen Vöslau BetriebsGmbH

Nachstehend werden jene Strategiedokumente angeführt, die bereits vor Gründung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH verfasst wurden, jedoch aus Sicht des RH maßgeblich für die weitere Entwicklung des Flugbetriebs am Flugplatz Vöslau waren.

Tabelle 8: Strategiedokumente vor Gründung der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	
Dokument (Verfasser)	Strategische Dimension
Konzept General Aviation am Flugplatz Vöslau vom 7. November 1996 (MFU-Flugbetrieb GmbH)	Notwendige Maßnahmen zur Attraktivierung des Flugplatzes Vöslau für General Aviation Flugbewegungen (auszugsweise): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung Instrumenten-Anflugverfahren nach IFR</li> <li>- Pistenverlängerung auf rd. 1.100 m</li> <li>- Änderung der Betriebszeiten auf mind. 8:00 bis 21:00 Uhr</li> </ul>
Konzept Allgemeine Luftfahrt am Flughafen Wien Schwechat und Flugplatz Vöslau-Kottingbrunn (vermutlich 12. Dezember 2000) (Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.)	Einschätzung, dass für eine Verlagerung von Flugbewegungen der General Aviation bis 6,3 t Höchstabfluggewicht von Wien Schwechat nach Vöslau folgende Anreize und Voraussetzungen geschaffen werden müssten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung eines Instrumentenanflugverfahrens nach IFR</li> <li>- Pistenverlängerung auf 1.200 m (inkl. Stoppflächen)</li> <li>- Änderung der Betriebszeiten auf 7:00 bis 21:00 Uhr</li> </ul>

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

## ANHANG Strategiedokumente

Die folgende Tabelle zeigt die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Gründung der Flughafen Vöslau Betriebs GmbH und danach erstellten Strategiedokumente:

<b>Tabelle 9: Strategiedokumente zur und nach Gründung der Flughafen Vöslau Betriebs GmbH</b>	
<b>Dokument (Verfasser)</b>	<b>Strategische Erwägungen/Festlegungen</b>
Strategische Ausrichtung und Businessplan Flughafen Vöslau vom 30. Jänner 2008 (Flughafen Wien AG)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Flughafen Vöslau soll in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung übergeführt werden; als Gesellschafter sollte zu 100 % die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. fungieren.</li> <li>– An die neue Gesellschaft sollen im Innenverhältnis bestehende vertragliche Verpflichtungen der Flughafen Wien AG gegenüber Dritten (insbesondere FAB-Vertrag) übertragen werden.</li> <li>– Festlegung, dass bis zur Genehmigung einer dritten Piste am Flughafen Wien Schwechat (nicht vor 2015) keine Initiativen in Richtung Pistenverlängerung in Bad Vöslau unternommen werden.</li> <li>– Festhalten an der Verlagerungsabsicht von Flugbewegungen im Bereich General Aviation von Schwechat nach Vöslau, die allerdings in engem Zusammenhang mit der geplanten Pistenverlängerung stünde.</li> <li>– Festhalten an den Bemühungen zur Realisierung des IFR-Instrumentenanflugverfahrens (rd. 0,6 Mio. EUR);</li> <li>– Erwägungen zum Neubau des Hauptgebäudes anstelle einer Generalsanierung (rd. 5 Mio. EUR);</li> <li>– laufende Instandhaltungsarbeiten sind zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs am Flughafen Vöslau notwendig;</li> <li>– geplanter Ankauf eines angrenzenden Grundstückes.</li> </ul>
Flughafen Vöslau, Rechtliche und strategische Dimension vom 3. Februar 2011 (Flughafen Wien AG)	<p>Bestätigung der strategischen Bedeutung des Flughafen Vöslau für die Flughafen Wien AG durch mögliche Verlagerung von Flugbewegungen der General Aviation von Schwechat nach Vöslau und damit</p> <p>Schaffung zusätzlicher profitabler Luftbewegungen in Schwechat (positiver Effekt für Flughafen Wien AG rd. 0,8 Mio. EUR p.a.).</p>

Quellen: Flughafen Wien AG; RH



## ANHANG

### Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen

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



**Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH****Geschäftsführer**

Peter TIEFBRUNNER  
(1. Dezember 2008 bis 31. März 2012)

MMag. Dr. Bernhard BRÄUER  
(6. September 2011 bis 31. Dezember 2011)

Peter NIEDL  
(seit 1. Dezember 2012)

**Prokurist**

Dr. Wolfgang KÖBERL, MBA  
(seit 1. Dezember 2008)

**ANHANG**  
**Entscheidungsträger**

**Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.**  
**(Muttergesellschaft)**

**Geschäftsführer**

Dir. Michael TMEJ  
(seit 1. September 2005)

**Flughafen Wien AG  
(Großmuttergesellschaft)****Aufsichtsrat**

Vorsitzender	Johannes CORETH (9. Mai 1997 bis 20. August 2009)
	Dr. Christoph HERBST (20. August 2009 bis 31. Dezember 2010, seit 1. Jänner 2011 ruhend gestellt)
	Kommerzialrat Karl SAMSTAG (1. Jänner 2011 bis 5. Juli 2011 in Vertretung von Dr. Christoph Herbst)
	<b>Mag. Erwin HAMESEDER</b> (seit 31. August 2011)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Dr. Andreas STARIBACHER (23. August 1998 bis 11. November 2003)
	Dkfm. Alfred REITER (12. November 2003 bis 21. April 2004)
	Kommerzialrat Karl SAMSTAG (22. April 2004 bis 5. Juli 2011)
	<b>Ing. Ewald KIRSCHNER</b> (seit 5. Juli 2011)

**Vorstand**

Vorsitzender und Sprecher	Mag. Herbert KAUFMANN (1. Oktober 1999 bis 31. Dezember 2010)
	Dr. Christoph HERBST (1. Jänner 2011 bis 31. August 2011)
	<b>Mag. Julian JÄGER</b> (seit 31. August 2011)
	<b>Mag. Dr. Günther OFNER</b> (seit 31. August 2011)

Mitglieder

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

Ing. Gerhard SCHMID  
(1. Oktober 1999 bis 15. Jänner 2012)

Ernest GABMANN  
(1. März 2009 bis 15. Jänner 2012)

Wien, im März 2013

Der Präsident:

Dr. Josef Moser



