



Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes

**Landeshauptstadt
Salzburg**

Verwaltungsjahr 2000

Auskünfte

Rechnungshof

1033 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail presse@rechnungshof.gv.at

Impressum

Herausgeber:

Rechnungshof

1033 Wien, Dampfschiffstraße 2

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

Redaktion und Grafik:

Rechnungshof

Druck:

Wiener Zeitung Digitale Publikationen GmbH

Herausgegeben:

Wien, im Mai 2001



**Tätigkeitsbericht
des Rechnungshofes**

in Bezug auf die

Landeshauptstadt Salzburg

Verwaltungsjahr 2000

VORBEMERKUNGEN

A

Vorlage an den Gemeinderat und den Landtag	1
Darstellung der Prüfungsergebnisse	1

Salzburg

Wirkungsbereich der Landeshauptstadt Salzburg

Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH

Kurzfassung	3
Prüfungsablauf und –gegenstand	4
Allgemeines	4
Eigentumsverhältnisse	5
Grundstücke	5
Organe	6
Unternehmungspolitik	
Rahmenbedingungen	7
Verkehrsaufkommen	7
Zielsetzung	7
Marketing	8
Zielerreichung	8
Volkswirtschaftliche Bedeutung	9
Wirtschaftliche Entwicklung	
Kapital	9
Veranlagung	9
Erlösentwicklung	10
Ertragslage	10
Investitionen	
Vergabe von Planungsleistungen	10
Vergaberichtlinien	10
Vergabebefugnisse	11
Ausbaupolitik	11
Planung eines Flughafenhotels	12
Ausgliederungen	
Salzburg Airport Services GesmbH	12
Umweltschutz	12
Weitere Feststellungen	13
Schlussbemerkungen	13

B	Bundesländerflughäfen: Treuhandvermögen, Grundstücke der Gesellschafter	
	Kurzfassung	15
	Prüfungsablauf und –gegenstand	16
	Allgemeiner Teil	
	Treuhandvermögen	17
	Grundstücke	
	Vertragsanpassungen	18
	Grundstücksbewirtschaftung	18
	Unternehmenspolitische Überlegungen	19
	Zusammenfassende Beurteilung durch den RH	19
	Besonderer Teil	
	Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH	
	Treuhandvermögen	21
	Grundstücke	22
	Schlussbemerkung	23

Vorbemerkungen

Vorlage an den Gemeinderat und den Landtag

Der RH erstattet gemäß Artikel 127a Abs 6 erster Satz B-VG dem Gemeinderat der Landeshauptstadt Salzburg über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr nachstehenden Bericht. Dieser Bericht wird inhalts- und zeitgleich dem Salzburger Landtag gemäß Artikel 127 Abs 6 zweiter Satz B-VG in Verbindung mit § 18 Abs 8 zweiter Satz des Rechnungshofgesetzes 1948 vorgelegt. Über die Gebarungsüberprüfung der Bundesländerflughäfen wird — soweit ein sachlicher Zusammenhang besteht — dem Nationalrat sowie den jeweiligen Landtagen und Gemeinderäten inhaltsgleich berichtet.

Darstellung der Prüfungsergebnisse

Nachstehend werden in der Regel punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den RH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des RH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht. Bei dem in diesem Bericht enthaltenen Zahlenwerk wurden gegebenenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen vorgenommen.



Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH

Kurzfassung

Begünstigt durch das allgemeine Wachstum des Luftverkehrs erhöhte sich das Verkehrsaufkommen am Flughafen Salzburg bis 1998 kontinuierlich. 1999 erfolgte ein Rückgang auf das Niveau von 1997. Die überprüfte Unternehmung konnte ihre Position als größter österreichischer Bundesländerflughafen halten.

Die Erlöse aus den Nebenbetrieben Vermietung und Verpachtung, Dutyfreeshop, Frachtumschlag und Parkplatzvermietung stiegen bis 1998 ebenfalls stark an. Wegen des Auslaufens der Dutyfree-Einkäufe bei Reisen innerhalb der EU erlitt dieser Bereich 1999 einen starken Umsatz- und Ertragseinbruch. Die überprüfte Unternehmung war auf den seit langem absehbaren Wegfall gut vorbereitet und versuchte, durch einen Umbau aller Einkaufszonen gegenzusteuern.

Dank der positiven Ertragsentwicklung war es der überprüften Unternehmung von 1994 bis 1999 möglich, Dividenden an die Gesellschafter auszuschütten.

Die überprüfte Unternehmung bemühte sich erfolgreich um die Ansiedlung von Betrieben mit Bezug zum Fluggeschäft (Catering, Fracht) auf ihrem Gelände.

Die baulichen Investitionen wurden unter Mitwirkung von externen Planern sorgfältig vorbereitet und überwacht sowie überwiegend termingerecht und ohne erwartete Kostenüberschreitungen abgewickelt.

Dank ständiger Bemühungen um die Verringerung des Fluglärms gestalteten sich die Beziehungen zu den Anrainern in den letzten Jahren weitgehend problemlos. 1999 führte die überprüfte Unternehmung gemäß ihrem Strategiekonzept ein betriebliches Umweltmanagement mit internationaler Zertifizierung ein.

Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH						
Eigentümer:	Republik Österreich (Bund) 50 % Land Salzburg 25 % Stadt Salzburg 25 %					
Unternehmensgegenstand:	Bau und Betrieb von Verkehrsflughäfen in Stadt und Land Salzburg					
Gebarungsentwicklung:	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	in Mill S					
Umsatzerlöse	361,8	425,6	443,3	440,1	461,7	436,3
Betriebserfolg	+ 43,4	+ 51,8	+ 43,8	+ 50,9	+ 54,2	+ 23,6
Finanzerfolg	- 4,6	- 3,9	- 3,4	+ 1,8	+ 4,6	+ 2,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+ 38,8	+ 47,9	+ 40,4	+ 52,7	+ 58,8	+ 26,0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	+ 46,9	+ 35,9	+ 30,2	+ 38,5	+ 43,8	+ 34,9
Cash-flow	+ 133,2	+ 143,3	+ 125,1	+ 122,3	+ 138,2	+ 110,7
Bilanzgewinn	+ 9,1	+ 12,0	+ 10,4	+ 13,3	+ 13,0	+ 13,0
Gewinnausschüttung an die Gesellschafter	9,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Mitarbeiter (im Jahresdurchschnitt)	Anzahl					
	184	195	219	221	232	234
Verkehrsaufkommen:	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	Anzahl					
Passagiere	1 017 500	1 130 560	1 137 513	1 187 048	1 230 813	1 184 500
Flugzeugbewegungen:						
Linien-, Bedarfsverkehr	19 558	23 563	25 982	26 756	25 281	22 049
Allgemeine Luftfahrt	31 570	29 395	27 683	28 565	27 936	29 259
	in t					
Fracht	5 151	5 489	5 056	5 880	5 621	5 118

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte von Oktober bis Dezember 1999 die Gebarung der Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH, deren Firmenbezeichnung im September 2000 auf Salzburger Flughafen GmbH geändert wurde. Zuletzt hatte der RH die Unternehmung 1991 überprüft und dem Nationalrat sowie dem Bundesland bzw der Landeshauptstadt Salzburg hierüber in den jeweiligen TB 1991 berichtet.

Zu den Prüfungsmitteilungen vom Mai 2000 langten die Stellungnahmen der überprüften Unternehmung, des Bürgermeisters der Landeshauptstadt Salzburg und der Salzburger Landesregierung zwischen Juni und September 2000 ein. Der RH erstattete dazu im Oktober 2000 seine Gegenäußerungen.

Allgemeines

- 2 Die Geschäftsführung der überprüften Unternehmung hat im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat die 1991 (Gebarungsüberprüfung der damaligen Salzburger Flughafen BetriebsgesmbH) festgestellten Mängel überwiegend beseitigt bzw die Empfehlungen des RH verwirklicht.



Eigentumsverhältnisse

- 3 Am Stammkapital der nunmehrigen Salzburger Flughafen GmbH von 22 Mill Euro hält die Republik Österreich (Bund) einen Anteil von 50 %. Das Bundesland Salzburg und die Landeshauptstadt Salzburg besitzen jeweils 25 % der Gesellschaftsanteile.

Das Regierungsprogramm vom Februar 2000 sieht eine Übertragung der Geschäftsanteile des Bundes an den fünf Bundesländerflughäfen (Salzburg, Linz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt) zur Anteilsverwaltung an die ÖIAG vor. Bisher war eine Anteilsübertragung vor allem an der fehlenden Zustimmung der Miteigentümer an den Bundesländerflughäfen — Länder und Landeshauptstädte — gescheitert. Die Salzburger Landesregierung gab bekannt, dass unter Einbindung der Stadt Salzburg Gespräche über die Übernahme von Bundesanteilen geführt würden.

Grundstücke

- 4.1 Die vom Flughafen Salzburg genutzte Fläche betrug insgesamt 165 ha. Angaben der überprüften Unternehmung zufolge standen davon 392 000 m² im Eigentum des Flughafens Salzburg; der Rest verteilt sich auf den Bund (1 258 000 m²) und das Land Salzburg (4 260 m²).

Die vom Bund gehaltenen Grundstücke standen dem Flughafen Salzburg laut einem Bestandvertrag aus 1961 gegen ein Nutzungsüberlassungsentgelt von 1 000 S zur Verfügung. Das Land Salzburg erhielt für seine der überprüften Unternehmung überlassenen Grundstücke einen jährlichen Anerkennungszins von 100 S.

- 4.2 Der RH wies darauf hin, dass für die Bestandgeber die Grundstücke praktisch keinen unmittelbaren Ertrag abwerfen. Die Kapitalanteile der einzelnen Gesellschafter spiegeln nicht die wahren wirtschaftlichen Verhältnisse wider. Bei einer Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse bei den Grundstücken käme dem Bund eine weitaus höhere Beteiligung an der überprüften Unternehmung zu. Nicht zuletzt wäre eine klare Regelung der Grundstückssituation auch für die beabsichtigten Anteilsübertragungen oder für die allfällige Privatisierung der überprüften Unternehmung zweckmäßig. Eine abschließende Beurteilung der Grundstücksfrage nahm der RH anlässlich einer gesonderten Gebarungsüberprüfung bei allen Bundesländerflughäfen vor (siehe im vorliegenden Bericht Abs Bundesländerflughäfen).

- 5.1 Im überprüften Zeitraum entstand ein Konflikt um eine vom Flughafen Salzburg als Sicherheitsbereich genutzte Fläche (Eigentum des Bundes), die für Kasernenanlagen des Bundesheeres dient. Auf dem Kasernengelände betreibt der Flughafen Salzburg eine Präzisionsanflugbefeuerungsanlage. Für die Funktionssicherheit dieser Anlage wird ein 120 m breiter Sicherheitsstreifen benötigt.

Im Jahr 1994 plante das damalige BMwA, einen Teil der Kaserne abzusiedeln und die frei werdenden Flächen zu veräußern. Um den Betrieb der Präzisionsanflugbefeuerungsanlage dennoch sicherzustellen, sollte der überprüften Unternehmung eine Beschränkung des Nutzungsrechtes des potenziellen Käufers (durch eine Dienstbarkeit mit Duldungs- und Unterlassungsverpflichtungen) an den für die Anlage erforderlichen Flächen eingeräumt werden. Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde erarbeitete dazu einen Entwurf, den das damalige BMwA gegenüber der überprüften Unternehmung akzeptierte.

Die Käuferin des Grundstückes war die im Besitz des Landes Salzburg stehende Land-Invest GesmbH. Der Kaufvertragsentwurf enthielt lediglich die von der überprüften Unternehmung geforderten Duldungsverpflichtungen. Zwischenzeitlich beantragten die Land-Invest GesmbH und die Bundesgebäudeverwaltung II Salzburg bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde die Errichtung von Straßen und Parkplätzen auf dem erworbenen Grundstück. Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde hatte seinerzeit die Auflagen zum Betrieb der Präzisionsanflugbefeuerungsanlage verfügt.

Die überprüfte Unternehmung sah in dem nunmehrigen Vorhaben eine Beeinträchtigung der Flugsicherheit aufgrund optischer und elektrischer Störwirkungen. Sie forderte das damalige BMwA auf, die Dienstbarkeit in ihrer ursprünglichen Fassung — vor Zustandekommen des Verkaufes — grundbücherlich eintragen zu lassen, um eine dauernde Hindernisfreilassung des Schutzstreifens zu gewährleisten. Die überprüfte Unternehmung drohte mit einer Schadensersatzklage gegen die Republik Österreich, falls das damalige BMwA seine ursprüngliche Zusage nicht einhalte. Weiters wandte sie eine Verletzung der Treuepflicht der Republik Österreich (in ihrer Eigenschaft als Gesellschafterin der überprüften Unternehmung) ein.

Der folgende Rechtsstreit führte im Ergebnis dazu, dass die überprüfte Unternehmung den Sicherheitsstreifen von der Land-Invest GesmbH kaufte. Der Kaufpreis lag bei 365 S je m² (insgesamt 13,8 Mill S) und somit um 135 S je m² (insgesamt 5,1 Mill S) über dem Preis, den die Land-Invest GesmbH ihrerseits gezahlt hatte.

- 5.2 Der RH wies darauf hin, dass der Interessenkonflikt zweier Gesellschafter zu einer finanziellen Mehrbelastung der überprüften Unternehmung geführt hatte. Der RH empfahl der überprüften Unternehmung, die Nutzung von Grundstücken im Gesellschaftereigentum, welche für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes und für künftige bauliche Maßnahmen unentbehrlich sind, rechtzeitig durch grundbücherliche Eintragungen (Dienstbarkeiten, Beschränkungen) abzusichern oder die Grundstücke zu erwerben.

Organe

- 6.1 Der höchstrangige Mitarbeiter der Obersten Zivilluftfahrtbehörde im BMVIT war Mitglied des Aufsichtsrates der überprüften Unternehmung.

Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde legt nicht nur den Lande-, Flug- und Passagiertarif fest, sondern entscheidet auch über den Infrastrukturtarif, den Flughäfen Selbstabfertigern bzw den Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten weiterverrechnen dürfen.

- 6.2 Wegen der möglichen Interessenkollision empfahl der RH, Mitarbeiter der Obersten Zivilluftfahrtbehörde nicht in Aufsichtsräte von Flughäfen oder Fluglinien zu entsenden.



Unternehmungspolitik

- Rahmenbedingungen 7 Das vom damaligen Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr 1992 vorgestellte, vom Ministerrat jedoch nicht beschlossene Verkehrskonzept enthielt keine Hinweise für strategische Eingriffe oder Lenkungsmaßnahmen des Bundes für einen Ausbau der Bundesländerflughäfen. Das Ausbauprogramm legten die Geschäftsführungen der Betriebsgesellschaften der Bundesländerflughäfen im Einvernehmen mit Aufsichtsräten und Gesellschaftern fest. Dabei standen mangels bundesweiter Vorgaben regionale Gesichtspunkte im Vordergrund.

Der RH hat mehrfach, so auch bei seiner letzten Gebarungsüberprüfung des Salzburger Flughafens, das Fehlen einer ausdrücklichen Zielvorgabe seitens des Bundes bemängelt.

- 8 Aus technischer Sicht gab es beim Salzburger Flughafen keine Einschränkungen gegenüber anderen Bundesländerflughäfen. Der Flughafen Salzburg ist seit 1998 mit einem höchstwertigen Landeanflugsystem ausgerüstet, das Anflüge bei extrem schlechter Sicht gestattet. Pistenlänge und –tragfähigkeit sind unter normalen Witterungsbedingungen für alle Flugzeugtypen ausreichend.

- Verkehrsaufkommen 9 Hinsichtlich des Passagieraufkommens lag der Flughafen Salzburg mit deutlichem Abstand an erster Stelle der Bundesländerflughäfen. Beim Frachtaufkommen nahm der Flughafen Salzburg deutlich hinter Linz und abwechselnd mit Graz die zweite bzw dritte Stelle ein.

- Zielsetzung 10.1 Die Planung des Flughafens Salzburg basierte auf einem 1987 erstellten und bis 2007 reichenden Masterplan, der dem Aufsichtsrat damals zwar vorgestellt, aber nicht beschlossen wurde. Seine Eckdaten bildeten für die Geschäftsführung zur Zeit der Gebarungsüberprüfung den Rahmen für die unternehmerischen Entscheidungen. In den Masterplan wurden ein Strategiekonzept, ein Terminal Masterplan und die Wirtschaftsplanung eingebettet. Ein Wertekonzept in Form eines Leitbildes rundete das Zielsystem des Flughafens Salzburg ab.

Unter Beiziehung von Beratern begann die überprüfte Unternehmung 1995 mit umfangreichen Vorarbeiten für einen neuen Terminal Masterplan. Er sieht vor, bei einem nachhaltigen Überschreiten eines Passagieraufkommens von 1,5 Mill Personen das Abfertigungsgebäude schrittweise — über einen Zeitraum von etwa sechs Jahren — zu erweitern.

- 10.2 Der RH anerkannte die aktive und planvolle Auseinandersetzung des Flughafenmanagements mit der künftigen Ausrichtung des Flughafens Salzburg; er erachtete sowohl den Zeitplan als auch die ergriffenen Maßnahmen für zweckmäßig.

Marketing

- 11.1 Die Marketingmaßnahmen waren Teil des Strategiekonzeptes, das zuletzt 1998 erstellt wurde. Die darin enthaltenen Aktivitäten waren zwar den einzelnen Geschäftsfeldern direkt zugeordnet, die jeweils beabsichtigte zeitliche Umsetzung war jedoch nicht ersichtlich.
- 11.2 Der RH empfahl, ein vom Strategiekonzept getrenntes Marketingkonzept zu erarbeiten. Darin wären neben der Festlegung von Marketingzielen auch der Einsatz marketingpolitischer Instrumente, das dafür geplante Budget sowie die jeweiligen Planungs- und Umsetzungszeiträume aufzunehmen.
- 11.3 *Die überprüfte Unternehmung sagte die Erstellung eines Marketingkonzeptes zu.*

- 12.1 Bis zum Jahr 1999 nahm das Herkunftsland Großbritannien im Incoming-Charter mit durchschnittlich 76 % des Passagieraufkommens regelmäßig den ersten Rang ein. Am Linienflugaufkommen des Flughafens Salzburg wies eine Tiroler Fluggesellschaft einen Anteil von mehr als 50 % auf. Die überprüfte Unternehmung war um eine möglichst breite Streuung der Herkunftsländer der Fluggäste und um eine weitere Differenzierung des Linienflugaufkommens bemüht.
- 12.2 Der RH erblickte das Risiko von Abhängigkeiten im Charter- und Linienverkehr. Er empfahl deshalb der überprüften Unternehmung, ihre Bemühungen fortzusetzen.
- 12.3 *Die überprüfte Unternehmung verwies auf bereits erzielte Erfolge und sagte weitere Bemühungen zu.*

Zielerreichung

- 13.1 Es ist der Unternehmung gelungen, den starken Anstieg des Luftverkehrs zu nutzen und über die Jahre ein kontinuierliches Wachstum zu erreichen. Durch einen überproportionalen Anstieg des Linienflugverkehrs konnte die Abhängigkeit vom Charterverkehr, der empfindlich auf externe Faktoren (Wechselkurse, politische Unruhen) reagiert, verringert werden.

Internationale Studien gehen für Europa von einem jährlichen Wachstum der Passagierzahlen bis zum Jahr 2005 von durchschnittlich 5 % aus, das auch der Flughafen Salzburg seiner mittelfristigen Planung 1999 bis 2003 zugrunde legt.

Demgegenüber stehen erhebliche Risikofaktoren:

(1) Der Konkurrenzkampf unter den Fluggesellschaften aber auch der Wettbewerb von Regionalflughäfen um zusätzliche Linienverbindungen werden mittelfristig Druck auf die Tarife ausüben.

(2) Die sich in ihrer Zusammensetzung stetig ändernden Konzentrationen auf der Nachfragerseite (Allianzen und Fusionen der Fluggesellschaften) entziehen sich dem Einflussbereich des Flughafens und können zu kurz- bis mittelfristigen Ergebnisverschlechterungen führen.

(3) Die durch die EU vorangetriebene Liberalisierung bewirkt eine Konkurrenzierung bei vormals ausschließlich dem Flughafen vorbehaltenen Dienstleistungen und somit ebenfalls Druck auf die Erträge.



(4) Der Wegfall des Dutyfree-Einkaufs innerhalb der EU hat bereits zu deutlichen Umsatz- und Ertragseinbrüchen dieses wichtigen Deckungsbeitragsbringers geführt.

Diesen Risikofaktoren versuchte die Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH durch ein unternehmungsübergreifendes Risikomanagement zu begegnen.

13.2 Nach Ansicht des RH entsprach das Risikomanagement den unternehmungsspezifischen Erfordernissen. Insgesamt erwartet der RH eine positive Erlösentwicklung bei stärkerem Druck auf die Erträge.

Volkswirtschaftliche Bedeutung

14 Sowohl für die wirtschaftliche als auch für die touristische Entwicklung ist ein leistungsfähiger Flughafen mit internationalen Verbindungen ein wesentlicher Faktor.

Bereits 1988 bezifferte eine Studie den vom Salzburger Flughafen ausgelösten Gesamtnutzen mit 5,3 Mrd S und den damit verbundenen Fiskalnutzen mit 1,2 Mrd S. Die Berechnungen basierten im Wesentlichen auf den durch eine Befragung ermittelten Bruttoausgaben der Passagiere. Wegen des seither um 50 % gestiegenen Passagieraufkommens dürften sich diese Effekte erhöht haben, wengleich ein Teil der Gäste vermutlich auch mit anderen Verkehrsmitteln gekommen wäre. Viele Touristen würden aber ohne Salzburger Flughafen den vergleichsweise nahe gelegenen Flughafen München in Anspruch nehmen, womit ihren Ausgaben teilweise keine Nutzenwirkung in Österreich zukäme.

Abgesehen von den unmittelbaren Beschäftigungswirkungen (im Jahresdurchschnitt 1999: 234 Mitarbeiter) hat die überprüfte Unternehmung durch ihre Investitionsprogramme (zwei Catering-Gebäude, Frachtzentrum) weitere — mittelbare — Beschäftigungseffekte ausgelöst. Zufolge ihrer Angaben sind in ihrem Nahbereich und bei Partnern etwa 1 000 Personen beschäftigt.

Wirtschaftliche Entwicklung

Kapital 15 Ende 1999 betragen die Eigenmittel 716 Mill S. Die Eigenkapitalquote war zwischen 1994 und 1999 relativ konstant und mit durchschnittlich 62 % auf hohem Niveau. Die Eigenkapitalrentabilität schwankte zwischen 4 % und 10 %.

Veranlagung 16.1 Im überprüften Zeitraum erwarb die Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH Aktien (Anschaffungswert 20 Mill S) mit Barmitteln und verkaufte sie kurzfristig (Veräußerungsgewinn 1,7 Mill S). Weiters erfolgte aus Kostenüberlegungen (günstiger Zinssatz, Kursentwicklung) die Aufnahme einer Barvorlage in Höhe von 5 Mill Schweizer Franken (43 Mill S); Veranlagungsrichtlinien gab es nicht.

16.2 Der RH empfahl, die Veranlagung von Geldmitteln sowie das Eingehen alternativer Finanzierungsformen im Wege von Richtlinien zu ordnen.

16.3 *Die überprüfte Unternehmung sagte die Erstellung einer Veranlagungsrichtlinie zu.*

Wirtschaftliche Entwicklung

10

Erlösentwicklung 17 Die Umsatzerlöse stiegen von 361,8 Mill S (1994) auf 461,7 Mill S (1998) und sanken auf 436,3 Mill S (1999). Die Steigerungen der Erlöse aus dem Flugbetrieb resultierten aus einem verbesserten Angebot an Linienflügen zulasten der Charterflüge, deren Anzahl zurückging. Auch der Non Aviation-Bereich (zB Vermietung und Verpachtung, Dutyfreeshop) erreichte bis 1998 konstante Steigerungsraten; für den Umsatzrückgang 1999 waren ein allgemeiner Frequenzrückgang im Flugbetrieb sowie die reduzierten Erlöse aus dem Dutyfreeshop verantwortlich.

Die Einnahmen aus dem Dutyfreeshop stiegen von 50 Mill S (1994) auf 65,5 Mill S (1998) an. Infolge des ab der Jahresmitte 1999 nur noch bei Reisen in Nicht-EU-Länder möglichen unbeschränkten Einkaufs von zoll- und verbrauchsteuerbefreiten Waren sanken die Erlöse auf 49,2 Mill S. Durch eine Ende 1999 vorgenommene, grundlegende Umgestaltung sowohl des Dutyfreeshops als auch aller anderen Einkaufszonen versuchte die überprüfte Unternehmung, dem Umsatzrückgang entgegenzuwirken.

Ertragslage 18 Der Erlösrückgang 1999 bescherte einen Einbruch des bis dahin steigenden Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (1998: 58,8 Mill S; 1999: 26 Mill S). Der Jahresüberschuss lag mit 34,9 Mill S in der Bandbreite der letzten Jahre. Die positive Ertragsentwicklung ermöglichte zwischen 1994 und 1999 eine Dividendenausschüttung von insgesamt 59 Mill S.

Investitionen

Vergabe von Planungsleistungen 19.1 Für die Projektabwicklung zeichnete der Bereich Technik mit acht Mitarbeitern verantwortlich. Bei Großprojekten nahm die überprüfte Unternehmung vielfach die Dienste von Ziviltechnikern bzw technischen Büros in Anspruch. Planungsleistungen wurden häufig freihändig und wiederholt an dieselben Auftragnehmer vergeben.

19.2 Obwohl ein bestimmtes Vergabeverfahren für derartige Leistungen in den Vergaberichtlinien der überprüften Unternehmung nicht ausdrücklich vorgesehen war, empfahl der RH, vor der Vergabe von Planungsleistungen regelmäßige Sondierungen hinsichtlich möglicher Anbieter durchzuführen.

19.3 *Laut Stellungnahme der überprüften Unternehmung führe sie bereits Sondierungsgespräche.*

Vergaberichtlinien 20.1 Die unternehmungseigenen Vergaberichtlinien basierten im Wesentlichen auf einschlägigen Bestimmungen des Vergaberechts. Anfang März 1999 beauftragte die Geschäftsführung ein Mitglied der Bundesvergabekontrollkommission mit der Erstellung eines Gutachtens über die Aktualität der Vergaberichtlinien — auch im Hinblick auf EU-Regelungen — und die Ordnungsgemäßheit der durchgeführten Vergabevorgänge. Der Gutachter kam im April 1999 zum Ergebnis, dass eine sofortige Überarbeitung der Vergaberichtlinien aus rechtlicher Sicht nicht erforderlich sei. Die stichprobenweise untersuchten Vergabevorgänge wurden, abgesehen von geringfügigen Beanstandungen, als sachlich und inhaltlich richtig durchgeführt befunden.



Investitionen

11

- 20.2 Der RH stellte in Übereinstimmung mit dem Gutachter fest, dass Planung, Dokumentation, Controlling und Abrechnung von Investitionen zu keinen wesentlichen Beanstandungen Anlass gaben und die überprüfte Unternehmung stets um Verbesserungen bemüht war.
- Vergabebefugnisse
- 21.1 Die Vergaberichtlinien zum Zeitpunkt der Gebarungüberprüfung ermächtigten den Geschäftsführer, Zuschlagserteilungen und Vertragsabschlüsse bis zu einer Auftragssumme von 1 Mill S selbständig durchzuführen. Der RH hatte bereits anlässlich seiner Gebarungüberprüfung 1991 angeregt, dem Geschäftsführer erweiterte Vergabebefugnisse zuzuerkennen. Im Oktober 1992 wurde das damalige Pouvoir des Geschäftsführers von 0,5 auf 2 Mill S angehoben, aber bereits ab 1. Jänner 1994 auf 1 Mill S vermindert.
- 21.2 Der RH empfahl neuerlich, den Grenzbetrag zu erhöhen.
- 21.3 *Die Gesellschafter Land und Stadt Salzburg teilten übereinstimmend mit, dass der Grenzbetrag von der Generalversammlung im Juli 2000 auf 146 000 Euro angehoben worden sei.*
- Ausbaupolitik
- 22.1 Von 1994 bis 1999 tätigte die überprüfte Unternehmung Investitionen von rd 715 Mill S; davon entfielen 558 Mill S auf Um-, Aus- bzw Neubauten, 156 Mill S auf technische Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung und 0,3 Mill S auf immaterielle Vermögenswerte. Soweit sie es für angebracht erachtete, erstellte die überprüfte Unternehmung für alle Investitionen ab 1 Mill S Wirtschaftlichkeitsrechnungen.
- Trotz des Anstiegs des Verkehrsaufkommens konnte im Wesentlichen mit den seit 1966 vorhandenen Abfertigungsgebäuden das Auslangen gefunden werden, weil der überproportional vermehrte Linienverkehr zeitlich gleichmäßiger als der Charterverkehr anfiel. Investiert wurde vor allem in Nebeneinrichtungen, in die Piste und zuletzt in eine Attraktivitätsverbesserung der Einkaufszonen.
- Die Anzahl der Charterpassagiere schwankte in den letzten Jahren nur geringfügig. Unverändert blieb dabei die teilweise Überlastung der Abfertigungsgebäude zu Spitzenzeiten (insbesondere an den Samstagen von Jänner bis März).
- 22.2 Der RH wies auf das in den letzten Jahren gestiegene Qualitätsbewusstsein der Fluggäste und die erhöhten Sicherheitsansprüche hin. Er empfahl, diese Gesichtspunkte bei Abschlüssen mit Chartergesellschaften verstärkt zu beachten, um ein Überschreiten der Kapazitätsgrenzen und die damit verbundenen Sicherheitsrisiken zu vermeiden.
- 22.3 *Die überprüfte Unternehmung verwies auf ihre Bemühungen zur Entzerrung der Verkehrsspitzen.*
- 22.4 Der RH stellte dies nicht in Abrede; hiebei wären jedoch Qualitäts- und vor allem Sicherheitsgesichtspunkte verstärkt zu berücksichtigen.

Planung eines Flughafenhotels

- 23.1 Mitte 1996 stellte die überprüfte Unternehmung einem Interessenten eine 2 900 m² große Grundfläche zum Bau eines Flughafenhotels zur Verfügung. Die einzige schriftliche Bonitätsauskunft, die die überprüfte Unternehmung über den Betreiber eingeholt hatte, stammte vom Juli 1997. Damals war der Baurechtsvertrag, der im Übrigen im Oktober 1999 aufgelöst wurde, bereits zehn Monate rechtsgültig.
- 23.2 Der RH empfahl, fundierte Bonitätsauskünfte künftig bereits vor Vertragsabschluss einzuholen.
- 23.3 *Die überprüfte Unternehmung sagte dies zu.*

Ausgliederungen

Salzburg Airport Services GesmbH

- 24.1 Die überprüfte Unternehmung gründete 1993 die Salzburg Airport Services GesmbH (Services GesmbH) mit einem Stammkapital von 1 Mill S als 100 %ige Tochterunternehmung, um den Flughafen Salzburg auf den künftigen Wettbewerb bei der Passagierabfertigung aufgrund der Flugverkehrsliberalisierung der EU strategisch auszurichten. Zwischen der überprüften Unternehmung und der Services GesmbH besteht ein Organschaftsverhältnis mit Gewinnabführungsvertrag.

Die Services GesmbH übernahm die bis dahin von der Austrian Airlines wahrgenommene nichtbehördliche Passagierabfertigung (Traffic Handling bzw Verkehrsabfertigung) für Fluggesellschaften, die diese nicht selbst durchführten. Sie agierte im Namen der überprüften Unternehmung und erhielt bis einschließlich 1998 75 % der von den Fluggesellschaften eingehobenen Traffic-Handling-Gebühren. Ab 1999 wurden ihr die gesamten Einnahmen aus dem Traffic-Handling zugestanden, wobei aber 15 % davon als Gestattungsentgelt an die überprüfte Unternehmung zurückflossen.

- 24.2 Der RH ermittelte, dass die Services GesmbH von der überprüften Unternehmung nur unterproportional mit Gemeinkosten belastet wurde. Er erachtete die Ausgliederung für zweckmäßig, um im Wettbewerb bestehen zu können. Der RH empfahl jedoch, die Überrechnung der Gemeinkostenanteile nach dem Verursacherprinzip vollständig vorzunehmen.
- 24.3 *Die überprüfte Unternehmung griff die Empfehlung bereits während der Gebärungsüberprüfung an Ort und Stelle auf und beschloss deren Umsetzung im Wirtschaftsplan für das Jahr 2000.*

Umweltschutz

- 25.1 Der Umweltschutz ist wesentlicher Bestandteil des Unternehmensleitbildes des Flughafens Salzburg und genießt hohen Stellenwert. Die überprüfte Unternehmung betrieb eine aktive Umweltpolitik, die durch Transparenz nach außen gekennzeichnet ist. Die Lärmproblematik, die bis etwa 1993 noch zu heftigen Diskussionen in der Öffentlichkeit und unter den Gesellschaftern geführt hatte, verringerte sich aufgrund mehrerer Verbesserungsmaßnahmen.



Im Einzelnen war festzustellen:

(1) Die überprüfte Unternehmung nahm eine weitere Differenzierung der von der International Civil Aviation Organization nach Lärmgrenzwerten eingeteilten Flugzeugkategorien vor. Die den strengsten Lärmwerten unterliegenden "Kapitel 3"-Flugzeuge wurden in leisere und lautere Typen gegliedert. Die lauteren "Kapitel 3"-Flugzeuge dürfen nur zwischen 7.00 und 21.00 Uhr starten bzw landen.

(2) Weiters verfügt der Salzburger Flughafen über modernste Einrichtungen zur Lärmmessung und -überprüfung, welche die Beurteilung der gesamten Immissionen des Flugbetriebes in der Nachbarschaft des Flughafens ermöglichen. Dabei werden in Zusammenarbeit mit der Austro Control GesmbH die Daten der Flugwegaufzeichnung mit jenen der Fluglärmmessung verknüpft, was genaueste Analysen ermöglicht. Das Umweltamt der Landeshauptstadt Salzburg ist mit einer mobilen Lärmmessstation eingebunden und hat direkten Zugriff auf sämtliche Messdaten.

(3) Der Flughafen Salzburg verfügt ferner über ein umfassendes Abfallwirtschaftskonzept und erstellt einen jährlichen Abfallwirtschaftsbericht. 1999 führte die überprüfte Unternehmung ein Umweltmanagementsystem ein, welches die Grundlagen für eine freiwillige Umweltbetriebsprüfung nach der gemeinschaftsrechtlichen Öko-Auditverordnung des Rates der EU bildet. Zusätzlich erreichte der Flughafen Salzburg österreichweit als Erster die internationale Zertifizierung nach ISO 14.001, die strengere formale Anforderungen an die überprüfte Unternehmung stellt als die Vorschriften der EU.

25.2 Der RH anerkannte die Umweltpolitik der überprüften Unternehmung, die stets schon im Vorfeld geplanter Maßnahmen versuchte, durch Information und Einbindung der Öffentlichkeit Konflikte zu vermeiden.

Weitere Feststellungen

26 Weitere Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen die Themen Führungs- und Steuerungsinstrumente, bauliche Investitionen, Rationalisierungsansätze, Personal und eine Beteiligung.

Schlussbemerkungen

27 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Die Abhängigkeiten im Incoming-Charter und Linienverkehr wären weiter zu verringern.

(2) Die Bieterlandschaft wäre vor der Vergabe von Planungsleistungen zu sondieren.

(3) Eine Veranlagungsrichtlinie sollte erstellt werden.

(4) Ein Marketingkonzept wäre zu erarbeiten.



Bundesländerflughäfen: Treuhandvermögen, Grundstücke der Gesellschafter

Kurzfassung

Die Bundesländerflughäfen Salzburg, Linz, Graz, Innsbruck und Klagenfurt erhielten seit den 60er Jahren von ihren Gesellschaftern, der Republik Österreich (Bund), den betreffenden Bundesländern und den Landeshauptstädten, über das Treuhandvermögen Mittel für den Auf- und Ausbau. Anlässlich seiner zuletzt 1991 durchgeführten Querschnittsüberprüfung der Bundesländerflughäfen betreffend das Treuhandvermögen und die von den Gesellschaftern zur Verfügung gestellten Grundstücke empfahl der RH, diese Treuhandvermögen aufzulösen.

Dieser Empfehlung sind die Bundesländerflughäfen — mit Ausnahme des Flughafens Klagenfurt — im Zeitraum von 1991 bis 1995 gefolgt. Die Eingliederung des Treuhandvermögens in das Betriebsvermögen konnten die Flughafengesellschaften der Bundesländerflughäfen, auch durch die positive Entwicklung des Luftverkehrs in den letzten Jahren, wirtschaftlich gut verkraften.

Die Flughafengesellschaften nützen rd 8 Mill m² Grundstücke, die ihnen der Bund zu einem Anerkennungszins von 1 000 S jährlich je Flughafen zur Verfügung stellt. Der RH wiederholte seine bereits bei der Querschnittsüberprüfung 1991 abgegebene Empfehlung, die Grundstücke in die Flughafengesellschaften einzubringen.

Bundesländerflughäfen					
	Salzburg	Linz	Graz	Innsbruck	Klagenfurt
	Eigentümeranteile*)				
	in %				
Republik Österreich (Bund)	50	40	50	50	60
Bundesland	25	30	25	25	20
Landeshauptstadt	25	30	25	25	20
Passagieraufkommen und Flugzeugbewegungen (Linien und Charter) 1999					
	Anzahl				
Passagiere	1 184 500	692 198	671 840	612 054	219 290
Flugzeugbewegungen	22 049	16 149	14 544	13 534	6 763
*) an der jeweiligen Flughafengesellschaft; jeweiliger Unternehmungsgegenstand: Flughafenbau und -betrieb					

**Prüfungsablauf und
-gegenstand**

- 1 Der RH überprüfte von Oktober 1999 bis Jänner 2000 im Wege einer Querschnittsüberprüfung die Gebarung der Bundesländerflughäfen Salzburg, Linz, Graz, Innsbruck und Klagenfurt betreffend das Treuhandvermögen und die von den Gesellschaftern zur Verfügung gestellten Grundstücke. Zuletzt hatte er diese Prüfungsgegenstände 1991 überprüft und darüber dem Nationalrat sowie den allgemeinen Vertretungskörpern der anderen damit im Zusammenhang stehenden Gebietskörperschaften im Jahr 1993 berichtet.

Der Bericht über das nunmehr vorliegende Prüfungsergebnis enthält einen für alle überprüften Flughäfen gleichermaßen geltenden allgemeinen Teil sowie je überprüfem Flughafen einen besonderen Teil. Zu den im Juni und Juli 2000 übermittelten Prüfungsmitteilungen langten von Juli bis Dezember 2000 Stellungnahmen ein. Die Gegenäußerungen des RH erfolgten zwischen November 2000 und Jänner 2001.



Allgemeiner Teil

- Treuhandvermögen** 2.1 Unter Treuhandvermögen versteht man die dem Treunehmer (jeweilige Flughafengesellschaft) zum Zweck der Verwaltung vom Treugeber (Gesellschafter der jeweiligen Flughafengesellschaft) übertragenen Wirtschaftsgüter. Im Verhältnis ihrer Beteiligung stellten die Gesellschafter der überprüften Flughafengesellschaften seit den 60er Jahren finanzielle Mittel (Treuhandgelder) für den Auf- bzw Ausbau der Bundesländerflughäfen zur Verfügung. An den Flughafengesellschaften der Bundesländerflughäfen sind die Republik Österreich (Bund) mit Anteilen zwischen 40 % und 60 % sowie das jeweilige Bundesland und die jeweilige Landeshauptstadt zu gleichen Teilen (20 % bis 30 %) beteiligt.

Das im Eigentum der Gesellschafter — jedoch nicht der Flughafengesellschaften — stehende Treuhandvermögen wurde nicht in die Handelsbilanzen der Flughafengesellschaften aufgenommen, sondern in einem eigenen Vermögensstatus geführt. Handelsrechtlich erfolgten keine Abschreibungen vom Treuhandvermögen. Dadurch waren die Flughafengesellschaften von hohen Abschreibungen, welche das Eigenkapital sofort aufgezehrt und ständige Kapitalnachsüsse notwendig gemacht hätten, entlastet. Die Abschreibungen wurden bis zur Unbrauchbarkeit der Anlagen oder bis zur ausreichenden Gewinnerzielung durch die Flughafengesellschaften in die Zukunft verschoben.

- 2.2 Der RH hat bereits anlässlich seiner Querschnittsüberprüfung 1991 die Mängel des nicht mehr zeitgemäßen Treuhandsystems dargestellt (zB erschwerte die getrennte Vermögensführung den Nachvollzug der tatsächlichen wirtschaftlichen Lage und Entwicklung der Flughafengesellschaften) und empfohlen, das Treuhandvermögen mit dem Betriebsvermögen zusammenzuführen.
- 3.1 Aufgrund der zunehmenden Knappheit der Budgetmittel stellte das BMF namens des Gesellschafters Bund ab 1990 keine Treuhandmittel für künftige Investitionen zur Verfügung und betrieb die Auflösung des Treuhandvermögens. Zwischen 1991 und 1995 erfolgte — mit Ausnahme des Flughafens Klagenfurt — die handelsrechtliche Überführung des Treuhandvermögens in das Betriebsvermögen der einzelnen Flughafengesellschaften.

Insgesamt wurden über Treuhandmittel Investitionen von 2 702 Mill S finanziert. Für jeden überprüften Flughafen wurde eine eigene Lösungsvariante für die Zusammenführung von Treuhandvermögen und Betriebsvermögen zwischen den Gesellschaftern und der Flughafengesellschaft ausgehandelt. Der Flughafen Salzburg übernahm die Anlagegüter des Treuhandvermögens (Anschaffungswerte 424 Mill S) etappenweise in sein Betriebsvermögen; davon fließen über eine Darlehensvereinbarung 130 Mill S an die Gesellschafter zurück. Die Flughäfen Linz, Graz und Innsbruck übernahmen anlässlich der Auflösung des Treuhandvermögens Anlagegüter mit Anschaffungswerten von insgesamt 1 485 Mill S zu Buchwerten von 549 Mill S in ihr Betriebsvermögen; davon fließen über Darlehen

200 Mill S (Flughafen Linz) bzw 125 Mill S (Flughafen Graz) an die Gesellschafter zurück. Für den Flughafen Innsbruck wurde keine Darlehensrückzahlung vereinbart.

Die Übernahme der Treuhandvermögen verkräfteten die Flughafengesellschaften wirtschaftlich gut, wozu auch die positive Entwicklung des Luftverkehrs in den letzten Jahren beitrug.

- 3.2 Der RH begrüßte die Auflösung der Treuhandvermögen, bemängelte jedoch das Fehlen eines österreichweiten Gesamtkonzeptes für die Übernahme des Treuhandvermögens durch die Flughafengesellschaften. Dies hätte für alle Flughäfen die gleichen Rahmenbedingungen geschaffen.

Grundstücke

Vertragsanpassungen

- 4.1 Der Bund gab Anfang der 60er Jahre die in seinem Eigentum stehenden Grundstücke einschließlich der damals darauf befindlichen Baulichkeiten den jeweiligen Flughafengesellschaften in Bestand. Zur Förderung des weiteren Ausbaues der Flughäfen wurde lediglich ein Anerkennungszins von 1 000 S je Jahr und Flughafen vereinbart.

In der Folge kaufte der Bund, vertreten durch das damalige BMwA, die für die Erweiterung der Flughäfen notwendigen Grundstücke und stellte sie den Flughafengesellschaften bei unveränderten Vertragsbedingungen zur Verfügung. Ab 1991 wurden die Grundstückszukäufe aus budgetären Gründen eingestellt; die Flughafengesellschaften hatten für die Finanzierung weiterer Grundstücksankäufe selbst aufzukommen.

Insgesamt stellte der Bund Grundstücke im Ausmaß von rd 8 Mill m² den Flughafengesellschaften zur Verfügung. Obwohl die Bestandverträge für jede Änderung die Schriftform vorsahen, fehlte — mit Ausnahme des Flughafens Linz — eine vertragliche Anpassung für die erheblichen Erweiterungsflächen (insgesamt rd 3 Mill m²).

- 4.2 Der RH bemängelte, dass die vertraglichen Grundlagen für die Überlassung der Erweiterungsflächen im Wesentlichen nicht gegeben waren.
- 4.3 *Laut Stellungnahme des BMWA sei es aufgrund der relativ kurzen Zeitabstände zwischen den Grundkäufen verwaltungsökonomischer gewesen, eine vertragliche Regelung erst nach Abschluss der letzten Grundkäufe ins Auge zu fassen.*
- 4.4 Der RH entgegnete, dass diese Vorgangsweise nicht den Bestandverträgen entsprach.

Grundstücksbewirtschaftung

- 5.1 Ab 1991 gab es mehrere Vorstöße des damaligen BMwA, die Bewirtschaftung der im Bundeseigentum stehenden Flughafenliegenschaften zu optimieren. Die angespannte budgetäre Lage stand der günstigen Entwicklung der Flughafengesellschaften gegenüber. So war das damalige BMwA bestrebt — wie vom RH in der Querschnittsüberprüfung 1991 angeregt — einen wirtschaftlich angemessenen Pachtzins festzulegen. Weiters prüfte es die Möglichkeit, die Bestandverträge einseitig aufzukündigen sowie den Verkauf der Grundstücke.



Bezüglich der Flughäfen Salzburg und Innsbruck erfolgten 1997 konkrete Verhandlungen, um die Liegenschaften an die Flughafengesellschaften zu veräußern; für die Verwaltung der Liegenschaften war das damalige BMWA zuständig, die Veräußerung und Bewertung oblag dem BMF.

Aufgrund der günstigen Bestandverträge war die Bereitschaft der Flughafengesellschaften, die Grundstücke zu erwerben, jedoch gering; über den Kaufpreis bestanden große Meinungsunterschiede. Die Preisvorstellungen der Flughafengesellschaften lagen — auch bei einem erheblich höheren örtlichen Preisniveau — bei etwa 50 S je m². Sie argumentierten, es dürfe keine Benachteiligung gegenüber dem Flughafen Wien–Schwechat geben, der seine Grundstücke bereits früher erworben hatte (zu 47 S je m²). Die Verkaufsbemühungen kamen in der Folge zum Erliegen. Erst Ende 2000 wurden sie im Zuge von Verhandlungen über die Übernahme der Bundesanteile an den Flughafengesellschaften für die Flughäfen Salzburg, Graz und Klagenfurt wieder aufgenommen.

- 5.2 Der RH anerkannte die Schritte des Bundes zu einer Lösung der Grundstücksfrage. Das Stocken der Verhandlungen lag seiner Ansicht nach — neben der schwierigen Materie — auch an der Befassung zweier Ressorts mit dieser Frage.

Unternehmens-
politische
Überlegungen

- 6.1 Auch die Flughafengesellschaften setzten — trotz der für sie kostengünstigen Regelung — Vorstöße in der Grundstücksfrage. Im März 1998 stimmte der Aufsichtsrat der Flughafen Graz BetriebsgesmbH Kaufverhandlungen mit dem Bund grundsätzlich zu; bei einem Scheitern des Ankaufes aufgrund des Kaufpreises stand der Abschluss eines längerfristigen Pachtvertrages zur Diskussion. Auch bei Verhandlungen über etwaige Anteilsübertragungen (zB Flughafen Salzburg 1994, Flughafen Klagenfurt 1999) wurde die Grundstücksproblematik aufgegriffen.

Anlässlich der geplanten Übertragung der Bundesanteile an die ÖIAG holten die Bundesländerflughäfen (ausgenommen der Flughafen Linz) im Februar 1998 ein Rechtsgutachten ein, das die Verwertungsmöglichkeiten des Bundes hinsichtlich der Liegenschaften als rechtlich begrenzt und wenig aussichtsreich beurteilte.

- 6.2 Nach Ansicht des RH läge die freie Verfügbarkeit über die Grundstücke auch im Interesse der Flughafengesellschaften.

Zusammenfassende
Beurteilung durch
den RH

- 7.1 Bei der Querschnittsüberprüfung 1991 erachtete der RH eine langfristige Einbringung der Grundstücke in die Flughafengesellschaften als gesellschafts- und eigentumsrechtliche Anpassung an die tatsächliche Vermögensbeistellung durch die Gesellschafter für wünschenswert. Als Übergangsalternative empfahl er, marktkonforme Pachtzinse einzuheben.
- 7.2 Nach Ansicht des RH legen seither eingetretene, zusätzliche Gründe nahe, die seinerzeit abgegebene Empfehlung umzusetzen (etwa die Reform der Immobilienbewirtschaftung des Bundes, die wiederkehrenden Erwägungen, die Gesellschafterstruktur der Bundesländerflughäfen zu ändern, sowie die erforderliche rechtliche Klarstellung hinsichtlich der Erweiterungsflächen).

Mögliche Lösungsvarianten, die eine Einigung des Bundes mit den Flughafengesellschaften und den übrigen Gesellschaftern voraussetzen, wären:

(1) Einbringung der Grundstücke in die Flughafengesellschaften als Sacheinlage im Rahmen einer Kapitalerhöhung; dabei käme es zu einem höheren Gesellschafteranteil des Bundes; dies läuft allerdings den derzeitigen Intentionen aller Gesellschafter entgegen;

(2) Verkauf der Liegenschaften an die Flughafengesellschaften, allenfalls im Rahmen einer Darlehensvariante;

(3) Abschluss eines neuen langfristigen Bestandvertrages — unter Einbeziehung aller zur Verfügung gestellten Grundstücke — zu einem angemessenen Entgelt.

8.1 Bei allen Varianten stellt sich die schwierige Frage der Wertfindung unter Berücksichtigung der haushaltsrechtlichen Bestimmungen (Verfügungen über das Bundesvermögen) sowie von EU-rechtlichen Bestimmungen (Verkäufe von Grundstücken durch die öffentliche Hand). Für eine Bewertung der Liegenschaften liegen bereits Modelle vor (Schätzwertermittlungen des BMF und Gutachten anlässlich der Veräußerung von Grundstücken durch Gesellschafter an die Flughafen Wien AG und an die Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH).

8.2 Nach Ansicht des RH sollte der wiederholt als Vergleichsmaßstab dienende Quadratmeterpreis der Liegenschaftstransaktion am Flughafen Wien-Schwechat nicht Ausgangspunkt der Verhandlungen sein. Seiner Meinung nach ist eine nach örtlichen Gegebenheiten sowie rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen differenzierte Betrachtungsweise angeraten.

8.3 *Laut Stellungnahme der Tiroler Landesregierung solle auf Gesellschafterebene über eine allfällige Einbringung der Grundstücke beraten und diese allenfalls beschlossen werden; eine Übertragung solle zu denselben Bedingungen erfolgen wie beim seinerzeitige Ankauf der bundeseigenen Grundstücke durch den Flughafen Wien-Schwechat.*

Der Flughafen Salzburg erachtete den vom Flughafen Wien-Schwechat bezahlten Quadratmeterpreis als einen Rahmenparameter seiner Preisvorstellungen.

8.4 Der RH gab einer sachgerechten Differenzierung den Vorzug.



Besonderer Teil

Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH

	Gebarungsentwicklung						
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	in Mill S						
Umsatzerlöse	360,3	361,8	425,6	443,3	440,1	461,7	436,3
Betriebserfolg	+ 40,0	+ 43,4	+ 51,8	+ 43,8	+ 50,9	+ 54,2	+ 23,6
Finanzerfolg	- 10,9	- 4,6	- 3,9	- 3,4	+ 1,8	+ 4,6	+ 2,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+ 29,1	+ 38,8	+ 47,9	+ 40,4	+ 52,7	+ 58,8	+ 26,0
Jahresüberschuss	+ 0,2	+ 46,9	+ 35,9	+ 30,2	+ 38,5	+ 43,8	+ 34,9
Cash-flow	+ 107,5	+ 133,2	+ 143,3	+ 125,1	+ 122,3	+ 138,2	+ 110,7
Bilanzgewinn	+ 13,5	+ 9,1	+ 12,0	+ 10,4	+ 13,3	+ 13,0	+ 13,0
Gewinnausschüttung an die Gesellschafter	-	9,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Mitarbeiter (im Jahresdurchschnitt)	Anzahl						
	171	184	195	219	221	232	234

Treuhandvermögen

- 1 An der Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH (Flughafengesellschaft) sind der Bund sowie das Land und die Landeshauptstadt Salzburg im Verhältnis 50 : 25 : 25 beteiligt. Im September 2000 wurde die Firmenbezeichnung auf Salzburger Flughafen GmbH geändert.

Am Flughafen Salzburg wurden insgesamt Investitionen von 424 Mill S in das Treuhandvermögen getätigt, die bis Ende 1990 zur Gänze ins Betriebsvermögen der Flughafengesellschaft übernommen wurden. Die Übernahmen wurden jedoch nicht an die Gesellschafter bezahlt, sondern verblieben als Verbindlichkeiten gegen das Treuhandvermögen in der Bilanz.

Im September 1991 beschloss eine außerordentliche Generalversammlung, die Verbindlichkeiten an das Treuhandvermögen neu zu regeln. Die Gesellschafter gewährten dem Flughafen Salzburg ein Darlehen von 130 Mill S mit einer Laufzeit von 20 Jahren. Ein Betrag von 287 Mill S wurde einer gebundenen Kapitalrücklage für künftige Kapitalerhöhungen zugeführt und der Restbetrag von 7 Mill S als Spitzenausgleich an die Gesellschafter im Verhältnis ihrer Beteiligung ausbezahlt. 1992 fand die Erhöhung des Stammkapitals aus der Kapitalrücklage um 287 Mill S auf 300 Mill S statt.

Im Jahr 1995 erfolgte auf Ansuchen der Landeshauptstadt Salzburg eine vorzeitige Rückzahlung (25 Mill S) ihres noch aushaftenden Gesellschafterdarlehens.

- 2.1 Die laufende Übernahme der Anlagegüter aus dem Treuhandvermögen bewirkte eine entsprechende schrittweise Erhöhung der handelsrechtlichen Abschreibung. Die Flughafengesellschaft zahlte auf das Gesellschafterdarlehen bis Ende 1999 48 Mill S Zinsen an seine Gesellschafter. Die durch den Anstieg des Verkehrsaufkommens notwendige Investitionstätigkeit konnte sie aus dem laufenden Cash-flow (1999: 110,7 Mill S) finanzieren.
- 2.2 Der RH wies darauf hin, dass der Flughafen Salzburg aufgrund seiner positiven wirtschaftlichen Entwicklung die Übernahme des Treuhandvermögens gut verkraftet hat.

Grundstücke

- 3.1 Die vom Bund dem Flughafen Salzburg gegen einen Anerkennungs-zins von 1 000 S jährlich zur Verfügung gestellten Grundstücke umfassten laut Angaben der Flughafengesellschaft Ende Dezember 1999 126 ha. Im Betriebsvermögen der Flughafengesellschaft befanden sich zu diesem Zeitpunkt 39 ha; dies war der größte Grundstücksbestand im Eigentum eines Bundesländerflughafens. Das Land Salzburg stellt dem Flughafen eine Fläche von rd 4 000 m² (Teil der Landebahn) gegen 100 S jährlich zur Verfügung. Die von der Landeshauptstadt Salzburg überlassenen Grundstücke (27 ha Bereich Flughafenvorfeld) kaufte die Flughafengesellschaft 1995.

Der 1961 zwischen dem Bund und dem Flughafen Salzburg abgeschlossene Bestandvertrag betraf Grundstücke im Ausmaß von nur 18 ha. Die Überlassung der nach Vertragsabschluss angekauften Grundstücke erfolgte ohne Vertragsanpassung.

- 3.2 Nach Ansicht des RH wäre anlässlich der Flächenerweiterungen der ursprüngliche Bestandvertrag anzupassen gewesen.
- 4.1 Die geografische Lage des Salzburger Flughafens in der Nähe der Landeshauptstadt Salzburg und die geringen Grundstücksreserven erforderten, dass sich die Flughafengesellschaft mit Grundstücksfragen strategisch befasste.

Die Erörterung des Erwerbs der Bundesgrundstücke im Aufsichtsrat (1996) wurde jedoch verschoben; die Verhandlungen mit dem BMF und dem damaligen BMwA wurden aufgrund der unterschiedlichen Preisvorstellungen 1997 nicht weitergeführt und erst Ende 2000 wieder aufgenommen.

Bei den von 1991 bis 1999 erfolgten Grundstückskäufen bezahlte die Flughafengesellschaft zwischen 100 S je m² (Grundstückskauf von der Landeshauptstadt Salzburg) und 2 500 S je m² (Grundstückskauf von Privaten). Daraus war eine beträchtliche Bandbreite möglicher Wertansätze für die Grundstücke abzuleiten.

- 4.2 Trotz der schwierigen Wertfindung und der wirtschaftlichen Auswirkungen empfahl der RH der Flughafengesellschaft, die Verhandlungen hinsichtlich der Übertragung der Grundstücke in ihr Eigentum bzw eines langfristigen Pachtvertrages für alle Grundstücke weiterzuführen. Auf die im allgemeinen Teil des Prüfungsergebnisses enthaltenen Empfehlungen des RH zur Lösung der Grundstücksfrage wird verwiesen.



- 4.3 *Laut Stellungnahme der Flughafengesellschaft wäre langfristig eine Einbringung der Gesellschaftergrundstücke wünschenswert, wobei eine Einbringung als Sacheinlage im Rahmen einer Kapitalerhöhung bevorzugt werde. Bei einem entgeltlichen Erwerb sei jedoch bei der Kaufpreisfindung unter dem Blickwinkel der internationalen Konkurrenzfähigkeit des Standortes Salzburg das Prinzip der Kostentragfähigkeit besonders zu berücksichtigen.*
- 4.4 Letzterer Ansicht hielt der RH entgegen, dass eine sachgerechtere Differenzierung angebracht wäre.

Schlussbemerkung

- 5 **Zusammenfassend empfahl der RH, die bundeseigenen Grundstücke in die Flughafengesellschaft einzubringen.**

Wien, im Mai 2001

Der Präsident:

Dr Franz Fiedler

Abkürzungsverzeichnis

A-Z

Abs	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BM...	Bundesministerium...
BMF	für Finanzen
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BMwA	für wirtschaftliche Angelegenheiten
BMWA	für Wirtschaft und Arbeit
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw	beziehungsweise
EU	Europäische Union
GesmbH/GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ha	Hektar
Mill	Million(en)
Mrd	Milliarde(n)
ÖIAG	Österreichische Industrieholding AG
rd	rund
RH	Rechnungshof
S	Schilling
t	Tonne(n)
TB	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr)
zB	zum Beispiel

Abkürzungsverzeichnis

A-Z

Abs	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BM...	Bundesministerium...
BMF	für Finanzen
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BMwA	für wirtschaftliche Angelegenheiten
BMWA	für Wirtschaft und Arbeit
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw	beziehungsweise
EU	Europäische Union
GesmbH/GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ha	Hektar
Mill	Million(en)
Mrd	Milliarde(n)
ÖIAG	Österreichische Industrieholding AG
rd	rund
RH	Rechnungshof
S	Schilling
t	Tonne(n)
TB	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr)
zB	zum Beispiel