

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Haimbuchner
und weiterer Abgeordneter

betreffend Einwirkung der Bundesregierung auf die Bundesländer Wien und Niederösterreich im Hinblick auf ihre faktische Beherrschung als Miteigentümer alle Möglichkeiten zu nutzen eine Prüfung des Projektes „Skylink“ der Flughafen Wien AG durch den Rechnungshof umgehend stattfinden zu lassen

eingebraucht im Zuge der Debatte zum Tagesordnungspunkt 17 über den Bericht des Rechnungshofausschusses über den Bericht des Ständigen Unterausschusses des Rechnungshofausschusses gemäß § 32e Abs. 4 GOG betreffend Durchführung des Verlangens (1/URH2) der Abgeordneten Josef Bucher, Heinz-Christian Strache, Kolleginnen und Kollegen auf Überprüfung der Gebarung der ÖIAG und der Austrian Airlines hinsichtlich der Partnersuche bzw. der Privatisierungsversuche für die Austrian Airlines in der 31. Nationalratssitzung am 9. Juli 2009

Im Profil Online vom 13.06.2009 wird folgende Chronologie über den Bauskandal Skylink dargelegt.

„Die Chronik der Ereignisse im Detail:

6. April 2001 Der damals zehnköpfige „Lenkungsausschuss“ (im Fachenglisch „Steering Committee“, kurz SC, genannt) der Flughafen Wien AG tritt zu seiner ersten Sitzung zusammen. Er besteht aus den drei Vorständen Herbert Kaufmann, Gerhard Schmid und Kurt Waniek, Bereichsleitern, Architekten, Projektmanagern, externen Beratern und Vertretern von Bauunternehmen. In den darauf folgenden Monaten werden bis zu 20 Verantwortliche an den „SC-Meetings“ teilnehmen. Bereits im November 2000 hat die Architektengemeinschaft Itten-Brechbühl/Baumschlager-Eberle den Auftrag erhalten, erste Entwürfe für den stufenweisen Ausbau des Flughafens zu zeichnen. Das Projekt wird damals noch unter der Bezeichnung „TNO“ („Terminalerweiterung Nord-Ost“) geführt.

11. Februar 2002 Die mit der „Projektsteuerung“ beauftragte Stuttgarter Beratungsgruppe Drees & Sommer (später stößt auch das Wiener Ziviltechnikerbüro Fritsch, Chiari & Partner, kurz FCP, hinzu) stellt dem Lenkungsausschuss in dessen sechste Sitzung erstmals „Projekt Skylink“ vor. Eine Repräsentantin der Deutschen kommt schnell zur Sache. Demnach sei nach einer ersten „Grobkostenschätzung“ mit „deutlich höheren Kosten“ zu rechnen. Vorstandssprecher Kaufmann hält dies nach eigener Aussage für „keinesfalls akzeptabel“ und legt Wert auf die Feststellung, dass eine „Überarbeitung des Projektes“ stattfinden müsse. Intern kalkuliert man zu diesem Zeitpunkt mit Baukosten zwischen 360 und 380 Millionen Euro.

20. März 2002 Anlässlich der siebten Ausschusssitzung wird das erstmals abgeänderte Projekt Skylink, internes Kürzel: P-003770, vorgestellt. So wurde unter anderem „Pier Süd“, also die Andockstelle für Flugzeuge, von 20 auf 18 Positionen verkürzt (am Ende werden es derer überhaupt nur 17 sein).

27. November 2002 Die Planungen und erste vorbereitende Umbauarbeiten an bestehenden Bauteilen und Verkehrsflächen laufen bereits auf Hochtouren, erstmals wird intern ein konkreter Betrag für Skylink genannt: rund 360 Millionen Euro Errichtungskosten einschließlich einer Reserve für „Unvorhergesehenes“ von 40 Millionen Euro, insgesamt exakt 401,8 Millionen Euro. Bis Mitte 2004 wird hauptsächlich weiter geplant und verhandelt, die Aushubarbeiten für das Terminal und den angeschlossenen Pier werden für Mai 2005, die Fertigstellung für Juni 2008 angesetzt.

15. Juni 2004 Herbert Kaufmann und Architekt Dietmar Eberle (für die mit der weiterführenden Planung betraute Arbeitsgemeinschaft P.ARC-Moser-Neumann, kurz PMN) stellen die Kapazitätserweiterung erstmals öffentlich vor. Vorstand Herbert Kaufmann damals wörtlich: „Herzstück und größte Investition der nächsten Jahre ist das neue Terminalprojekt Skylink, das bis Anfang 2008 in Betrieb gehen wird.“

1. Oktober 2004 Der ÖVP-nahe Christian Domany, einst Generalsekretär des Sparkassenverbands, später der Wirtschaftskammer und bis April 2004 auch im Flughafen-Aufsichtsrat vertreten, folgt auf Kurt Waniek. Domany verantwortet fortan unter anderem den Bereich „Zentrale Projektbegleitung Bau“ und ist damit auf Vorstandsebene für Skylink zuständig. Die börsennotierte Gesellschaft – 20 Prozent Stadt Wien, 20 Prozent Land Niederösterreich, zehn Prozent Mitarbeiter, 50 Prozent private und institutionelle Anleger – bleibt ein Musterbeispiel für Parteienproporz. Vorstandssprecher Herbert Kaufmann verdingte sich seinerzeit unter anderem als SPÖ-Nationalratsabgeordneter, Vorstand Gerhard Schmid als Büroleiter von Helmut Zilk.

15. Dezember 2005 Der Flughafen ist im Jahresverlauf zur Großbaustelle geworden, Abbruch- und Aushubarbeiten durch Unternehmen wie Bernegger, Alpine Mayreder und Porr sind angelaufen. Im Herbst ist die deutsche Hochtief-Gruppe als so genannter Hauptbaumeister mit der Errichtung des Rohbaus beauftragt worden, ein Konsortium um die Strabag mit der Glasfassadenkonstruktion. Im Rahmen der 22. Sitzung des Lenkungsausschusses berichten die Projektleiter dem Management, dass das „genehmigte Budget“ von knapp mehr als 400 Millionen Euro eingehalten werden könne.

18. April 2006 Das Steering Committee tritt zu seiner 23. Sitzung zusammen. Vom Terminal ist zu diesem Zeitpunkt mit Ausnahme des Fundaments und einzelner Seitenteile noch nicht viel zu sehen. Im Gegenzug werden Kaufmann, Domany und Schmid an diesem Tag erstmals mit massiven Verzögerungen im Planungsbereich konfrontiert. Das Wiener Planungsbüro Freudensprung Engineering GmbH (FEG), aus einer EU-weiten Ausschreibung als „Bestbieter“ hervorgegangen, ist anscheinend Wochen in Verzug. Im Sitzungsprotokoll wird wörtlich festgehalten: „Der Leistungsstand der Firma Freudensprung ist weiterhin mangelhaft.“ Und weiter: „In Bezug auf den Projektstand ist der Stand der Haustechnik bereits terminlich und kostenmäßig kritisch.“ Dessen ungeachtet gehen alle Beteiligten weiterhin davon aus, dass Termine und Kosten halten werden.

4. Juli 2006 Die Haustechnik wird zum handfesten Problem. Das Planungsbüro FEG bleibt offenbar fortgesetzt wesentliche Unterlagen schuldig, die Realisierung der so genannten technischen Gebäudeausstattung rückt in immer weitere Ferne. Im Verlauf des 24. Meetings werden die drei anwesenden Vorstände nervös. So steht im Protokoll unter „Fragen des Vorstands“ etwa zu lesen: „Warum ist FEG überhaupt beauftragt worden?“ oder: „Besteht für den Vorstand Handlungsbedarf?“ Der vom Flughafen abgestellte Projektleiter Thomas Lampl spricht gegenüber seinen eigenen Vorständen

Klartext: „Planungsverzögerungen liegen vor; diese haben jedenfalls terminliche Auswirkungen auf die Rohbauarbeiten, welche nicht mehr kompensierbar sind.“ Die Verantwortlichen verlegen die Skylink-Fertigstellung erstmals vorsorglich von Juni auf Oktober 2008.

11. Oktober 2006 Im Dezember 2005 sind die Projektmanager dazu übergegangen, interne Präsentationen mit einem Ampelsystem zu versehen, wobei nur Grün für „planmäßig“ steht. Bei der 25. SC-Zusammenkunft stehen die Ampeln der Kapitel „Haustechnik“, „Kosten“ und „Termine“ auf Gelb-Rot oder überhaupt Rot. „Der Stand der Haustechnik ist sowohl in der Planung als auch in der Durchführung gleichbleibend kritisch“, so Projektchef Lampl an die Adresse seiner Vorgesetzten. Zu allem Übel ist auch noch die 40 Millionen Euro schwere „Risikovorsorge“ aufgrund eines Mehraufwands bei „Honoraren“, „Gebäudeausrüstung“, „Fassade“ und „Innenausbau“ so gut wie aufgebraucht.

Das gesamte Management scheint mit der Situation bereits jetzt heillos überfordert, insbesondere die weitere Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro FEG stellt die Verantwortlichen vor schier unlösbare Probleme. In dem Sitzungsprotokoll sind mehrfach bange Fragen des „Vorstands“ (die expliziten Namen der Fragesteller sind nicht immer angeführt) an die eigenen Leute niedergeschrieben: „Was kostet eine externe Verstärkung FEG durch ein Planungsteam?“ „Warum wurde nicht früher versucht, den Vertrag zu kündigen?“ „Wie sieht die Zukunft aus?“ Spätestens an diesem Tag wird allen Beteiligten klar, dass die budgetierten Kosten von insgesamt 400 Millionen Euro nicht halten werden. Laut einer neuen „Hochrechnung“ soll Skylink nun 419,73 Millionen Euro kosten, die Fertigstellung Ende Oktober 2008 wird als „gefährdet“ eingestuft.

16. November 2006 Die Flughafen Wien AG veröffentlicht die Ergebnisse des dritten Quartals 2006. Die Kosten- und Terminprobleme werden mit keinem Wort erwähnt.

21. November 2006 Der Lenkungsausschuss trifft sich zu seiner mittlerweile 26. Besprechungsrunde. In den vorgelegten Unterlagen steht die Kostenampel nunmehr auf Dunkelrot, die Projektrisikovorsorge ist endgültig aufgebraucht, die Haustechnikplanung steht faktisch still. Im Protokoll heißt es wörtlich: „Im Zuge der Budgetgenehmigung wurden Errichtungskosten von ca. 360 Millionen Euro und eine zugehörige Risikovorsorge von ca. 40 Millionen Euro errechnet. Derzeit errechnen sich Errichtungskosten von ca. 390 Millionen Euro ... und eine Risikovorsorge von ca. 40 Millionen Euro und damit 432 Millionen als Gesamthochrechnung.“ Und: „Die Einhaltung des genehmigten Budgets ist aus derzeitiger Sicht nicht mehr möglich.“ Auch der Zeitplan Oktober 2008 wird verworfen. Neuer Termin für die Inbetriebnahme: 31. März 2009. Bemerkenswert ist vor allem der Schlusssatz aus diesem Dokument: „Der Vorstand legt abschließend fest, dass nach der nächsten Aufsichtsratssitzung eine Regelung zur Kommunikation des Projektstatus nach außen festgelegt werden muss.“

7. Dezember 2006 Noch immer gleicht die Haustechnik einer Baustelle, die Hochrechnungen für das gesamte Projekt belaufen sich bereits auf knapp 440 Millionen Euro. In den Unterlagen zu dieser 27. Sitzung des SC findet sich auch ein vom Vorstand abgefasster denkwürdiger „Vorschlag für die Kommunikation nach außen ab 2007“. Da heißt es: „Aufgrund von Problemen im Rahmen der Gebäudetechnikplanung musste der Planungsprozess umstrukturiert werden. Die anstehenden Themen können nun zügig abgearbeitet werden. Die Fertigstellung des Projekts ist für Anfang 2009 geplant. Die Kosten des Basisprojekts ohne Gepäckförderanlage liegen im Rahmen des

genehmigten Budgets.“ Tatsächlich gelangt diese Mitteilung so niemals an die Öffentlichkeit.

20. Dezember 2006 Der von Hochtief aufgezogene Terminalrohbau (Gebäude und Dach) ist so gut wie fertig, mit dem Haustechnik-Planer FEG verkehren die Projektverantwortlichen mittlerweile per Anwalt.

18. Jänner 2007 Der Flughafen veröffentlicht das vorläufige Jahresergebnis 2006. Zum Projekt Skylink heißt es lediglich: „Die geplanten Ausbauvorhaben werden auch 2007 fortgesetzt. Das Leitprojekt der kommenden Jahre bildet die Realisierung der Terminalerweiterung Skylink.“ Konkrete Hinweise auf die manifesten Kosten- und Terminprobleme bleibt die Führungsetage weiterhin schuldig.

21. Februar 2007 Der Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG unter dem Vorsitz von Johannes Coreth, seit 1997 im Amt, muss das Skylink-Budget auf Antrag des Vorstands auf 425,4 Millionen Euro aufstocken.

22. März 2007 Der Flughafen publiziert den Jahresabschluss 2006. Zu Projekt Skylink wird notiert: „Ausbauarbeiten gehen zügig voran. – Ergänzend zu den täglichen operativen Herausforderungen galt es 2006, die Vorhaben zur Absicherung des zukünftigen Wachstums voranzutreiben ... Das Herzstück dieser Kapazitätserweiterung bildete der Terminalausbau Skylink, dessen Inbetriebnahme im Frühjahr 2009 geplant ist.“ Wieder kein Wort über die wahre Lage vor Ort.

7. Mai 2007 Der Lenkungsausschuss tritt zum 30. Meeting zusammen. Zwischenzeitlich hat eine Haustechnik-Arbeitsgemeinschaft die Planungen von FEG übernommen, Monate hinter dem Zeitplan. Darüber hinaus wurde der Projektsteuerung Drees & Sommer/FCP auch noch das Wiener Ziviltechnikbüro Vasko + Partner Ingenieure beigelegt. Die dem Vorstand nun referierten Kosten liegen mittlerweile bei 450 Millionen Euro, noch einmal elf Millionen mehr als zum Jahreswechsel. In den vorgelegten Dokumenten finden sich neue Aufwandsposten wie „Planung der technischen Gebäudeausstattung“, „Planungsleistungen“ seitens der Architekten und der Projektsteuerung, „außerordentliche Valorisierung Fassade“ oder „zusätzliche Baubetriebskosten durch spätere Fertigstellung“; dazu wird ausdrücklich auf „noch nicht bewertbare Risiken bzw. Kosten“ verwiesen. Die bei dieser Gelegenheit niedergeschriebene Äußerung eines Vorstands sagt alles: „Die Kosten steigen von einer Berichterstattung zur nächsten; werden das nächste Mal 44 Millionen Euro berichtet?“

20. Juli 2007 Die Vorstandsdirektor Gerhard Schmid unterstellten Flughafen-Revisoren Manfred Kerschbaum und Günter Grubmüller übermitteln dem Management ein sensibles Memo. Sie sind eine Art Bindeglied zum Salzburger Ziviltechnikbüro Spirk & Partner, das beim Projekt Skylink die so genannte Begleitende Kontrolle, kurz BK, durchführen soll. In dem Dokument heißt es: „Von der Begleitenden Kontrolle wurde Handlungsbedarf seitens Steering Committee bzw. Vorstand festgestellt.“ Spirk & Partner hat in einem drei Tage zuvor ausgelieferten „BK-Quartalsbericht“ unter anderem festgestellt: „Die Zusammenführung aller – zum Teil noch ungeprüfter – Kosteninformationen ergibt aktuell ca. 431,9 Mio. ohne Risikovorsorge; damit wird die Kostenzielvorgabe ... annähernd erreicht. ... Der aktuell gültige Steuerungsterminplan ... mit Zieltermin Inbetriebnahme 15.06.2009 scheint nach den derzeitigen Erkenntnissen bzgl. Instabilität der Ausführungsplanung ... kaum noch realisierbar.“

27. August 2007 Um 14.30 Uhr treten Kaufmann, Domany und Schmid mit elf Projektverantwortlichen zur 31. SC-Runde zusammen. Die Sitzung zieht sich über dreieinhalb Stunden und muss am nächsten Tag um acht Uhr für noch einmal zwei Stunden fortgesetzt werden. Das Haustechnikdilemma verzögert den weiteren Innenausbau, die Nerven liegen blank. Es stockt an allen Ecken und Enden. Die angestrebte „Forcierung“ der Bauarbeiten, um zumindest den nunmehr anvisierten Termin 15. Juni 2009 halten zu können, soll nicht budgetierte Mehrkosten von 26 Millionen Euro verschlingen, auch Decken und Bodenbelag bereiten Probleme. Das Management übt nun erstmals offen Kritik an der Projektsteuerung und den Architekten – und beschwört dennoch den Mannschaftsgeist. „Herr Domany stellt fest, dass das Ziel, die Inbetriebnahme VIE-Skylink am 15.6.2009, nicht durch die Fokussierung der Kräfte auf gegenseitige Schuldzuweisungen gefährdet werden darf. Vielmehr sind sämtliche Kräfte auf die gemeinsame Zielerreichung zu legen.“

18. September 2007 Die Mängelliste wird immer länger. Die Begleitende Kontrolle stellt in einem Bericht an das Management Defizite in den Bereichen Planung, Koordination und Steuerung fest: „Aus Sicht der Begleitenden Kontrolle ist zu erwarten, dass bei Nichtbereinigung der Defizite die schon jetzt erkennbaren Schwierigkeiten bei den Ausbauleistungen zunehmen und zu einer unhaltbaren Situation auf der Baustelle führen werden. Die daraus entstehenden Behinderungen werden sich in Mehrkosten, wesentlichen Terminverlängerungen und Qualitätsverlusten niederschlagen.“ Bis Ende Oktober steigt die Hochrechnung auf bereits 461,4 Millionen Euro ohne Risikovorsorge. Spirk & Partner schreiben: „Das Änderungsmanagement weist derzeit Mehrkosten von ca. 46,2 Millionen Euro aus.“ Einmal mehr wird „Handlungsbedarf seitens SC bzw. Vorstand“ eingemahnt.

14. November 2007 Der Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG billigt eine weitere Skylink-Budgetaufstockung von 425,4 auf nunmehr 512,6 Millionen Euro. Die Öffentlichkeit erfährt wenig überraschend auch davon nichts. Auf eine profil-Anfrage verweist die Gesellschaft heute auf ein „Rechtsgutachten“, wonach man „Veränderungen in der langfristigen Investitionsplanung“ nicht ad hoc melden müsse. Die Stellungnahme des Flughafens im Wortlaut: „Wir sind verpflichtet, unseren langfristigen Gesamtinvestitionsplan für den gesamten Flughafen (der Skylink ist neben anderen Projekten wie Erweiterungen von Parkhäusern oder des Office Parks ein Teil dieser langfristigen Investitionsplanung) sowie die Gesamtinvestitionen des laufenden Geschäftsjahres zu veröffentlichen.“ Das sei auch geschehen. „Wir sind nicht verpflichtet, getrennt davon die prognostizierten Gesamtkosten für einzelne Projekte zu veröffentlichen.“

22. Jänner 2008 Wieder ein Memo der Revisoren an den Vorstand: „Zum Kostenrisiko führt die BK ... aus, dass dieses von ihr derzeit nicht realistisch beurteilt werden kann. Der BK fehlen wesentliche Informationen zu den Projekten, die zwar im Zusammenhang mit Skylink bearbeitet werden, jedoch im aktuell für P-003770 genehmigten Budgetwert von 512,6 Millionen Euro nicht enthalten sind ... Als letzten der BK bekannten Wert der Kostenhochrechnung sind 568 Millionen Euro angegeben.“

16. Juli 2008 Die Wiener Immobilienentwicklungsgesellschaft und Raiffeisen-Tochter Raiffeisen Evolution wird mit der Gesamtprojektleitung betraut, nachdem das Gesprächsklima mit Architekten und Gewerken unter den Nullpunkt gefallen ist. Einer der Anwesenden ruft in die 33. Runde: „Wir haben eine große Projektkrise.“

31. Juli 2008 SC-Sitzung Nummer 34. Mittlerweile ist nur mehr von einer

„Teilinbetriebnahme“ im Juni 2009 die Rede. Und auch die Kosten ziehen munter weiter an. Dem Vorstand werden unvermittelt drei Szenarien präsentiert: Im günstigsten Fall („best case“) sei mit Kosten von 571 Millionen Euro zu rechnen, im wahrscheinlichsten („real“) mit 612 Millionen Euro, im schlimmsten („worst case“) gar mit 655 Millionen Euro.

21. August 2008 Der Flughafen veröffentlicht das Halbjahresergebnis 2008. Erst jetzt erfährt die Öffentlichkeit zumindest einen kleinen Teil der Wahrheit: „Die Terminalerweiterung VIE-Skylink wird nicht wie bisher geplant im Juni des Jahres 2009 eröffnet werden können. Grund dafür sind unter anderem vermehrte Behördenauflagen, die Optimierung des Retail- und Gastronomiekonzepts bzw. eine notwendig gewordene Neugestaltung der Projektorganisation, die den Zeitplan für die Inbetriebnahme verzögern. Daraus und auch aus Preissteigerungen erhöhen sich die zu erwartenden Kosten für das Projekt auf 657 Millionen Euro inklusive Reserven. Die Terminalerweiterung Skylink wird ab Oktober 2009 schrittweise in Betrieb genommen.“

17. September 2008 Das Skylink-Budget muss vom Aufsichtsrat ein weiteres Mal aufgestockt werden. Diesmal auf gleich 657,3 Millionen Euro.

4. November 2008 36. Sitzung des Lenkungsausschusses. Die dem Management von den eigenen Leuten präsentierten Termine und Kosten werden immer erratischer. „Kaufmann ersucht um Bestätigung der Richtigkeit der veranschlagten 657 Millionen Euro und zeigt sich verwundert, dass dieses Szenario vor 14 Tagen noch nicht bekannt gegeben wurde.“

„Domany teilt mit, dass in den letzten drei Monaten alles funktioniert hat, und ersucht, nicht alles infrage zu stellen.“ „Schmid ... weist darauf hin, dass vor zwei Wochen im AR-Präsidium und vor sechs Wochen im Gesamtaufsichtsrat ein Szenario dargestellt wurde, das plausibel war. Jetzt gäbe es innerhalb von sechs Wochen die Wahl zwischen Pest und Cholera.“

28. Jänner 2009 Der Kostenrahmen von 657 Millionen Euro wird dem Management bei der 37. und vorerst letzten Sitzung bestätigt, von einer Teilinbetriebnahme im Jahr 2009 ist allerdings keine Rede mehr. Man spricht nun von „überwiegender Fertigstellung“: „Auf die Frage von Hrn. Kaufmann zum Fertigstellungstermin laut dem letzten Terminplan per 13.11.2009 und auf die Frage, was überwiegende Fertigstellung bedeutet, antwortet Hr. Eberhard (Christian Eberhard, Projektleiter von Raiffeisen Evolution, Anm.), dass Teilbereiche erst im Jahr 2010 fertig gestellt werden können.“ Herbert Kaufmann will sich zu all dem heute nicht äußern. Aus seinem Umfeld ist zu hören, er habe, obschon auf Vorstandsebene formell gar nicht zuständig, eine „sehr engagierte Rolle gespielt“ und von den Projektverantwortlichen wiederholt und ultimativ „Lösungsvorschläge eingefordert“.

18. Februar 2009 Der Flughafen gibt das vorzeitige Ausscheiden von Vorstand Christian Domany per 1. März 2009 bekannt. Der Rückzug erfolgt angeblich aus freien Stücken. Begründung: Domanys Ehefrau wolle „neue Aufgaben mit europäischer Verantwortung übernehmen“, wobei er sie „unterstützen“ werde.

20. Februar 2009 Memo der Begleitenden Kontrolle an das Management: „Die BK stellt ... fest, dass die im Erläuterungsbericht zur letztgültigen Kostenverfolgung angeführten höchsten Risiken (Planungs- und Ausführungszeiträume) schlagend werden.“ Am gleichen Tag ernennt der Flughafen-Aufsichtsrat Ernest Gabmann, einst ÖVP-Wirtschaftslandesrat in Niederösterreich und einer der engsten Vertrauten von

Landeshauptmann Erwin Pröll, zu Domanys Nachfolger per 1. März. Ohne jede Ausschreibung.

13. März 2009 Mit Norbert Steiner wird abermals ein neuer Skylink-Projektleiter ernannt – er ist bereits der dritte. Sein Vorteil: Er hat ein Vertrauensverhältnis zu Ernest Gabmann. Steiner soll im April 2009 die Arbeit aufnehmen. Unabhängig davon dementiert das Management mit aller Vehemenz erste Medienberichte, wonach Skylink möglicherweise eine Milliarde Euro kosten werde.

25. März 2009 Der Aufsichtsrat verlängert die Verträge von Herbert Kaufmann, Gerhard Schmid und Ernest Gabmann bis zum 30. September 2014. Einstimmig. Wenig später zieht sich Raiffeisen-Manager Erich Hameseder aus dem Kontrollgremium zurück.

22. April 2009 Das Management räumt in einer Presseaussendung erstmals eine „Unterschätzung“ der Kosten ein. Demnach werde Skylink nicht, wie zuletzt geplant, 657 Millionen Euro kosten, sondern vielmehr bis zu 830 Millionen. In den Tagen darauf konkretisiert sich auch ein neuer Plan für die Inbetriebnahme: Dezember 2011 – zwei Jahre und sechs Monate hinter dem noch 2007 angepeilten Termin im Juni 2009.

Juni 2009 Von außen sind Terminal und Pier fertig, Innenausbau und Realisierung der Haustechnik jedoch zum Erliegen gekommen. „Natürlich gibt es bei einem Projekt dieser Größenordnung immer wieder Probleme“, heißt es in der profil Ende vergangener Woche übermittelten schriftlichen Stellungnahme des Flughafens. „Von den Projektverantwortlichen wurden den für das Bauvorhaben nicht zuständigen Vorständen Lösungsvorschläge präsentiert, die auch von den fachlichen Experten unterstützt wurden. Als sich herausgestellt hat, dass das beschlossene Budget von 657 Millionen Euro nicht halten wird, wurden die Konsequenzen gezogen: Es gibt neue Projektverantwortliche, es gibt eine neue Projektleitung, das Projekt wurde neu aufgestellt, und es wurde eine Evaluierung in Bezug auf Kosten und Termine durchgeführt.“

Obendrein sind jetzt die Sachverständigen am Zug. Der Grazer Universitätsprofessor für Handels- und Wertpapierrecht Waldemar Jud, unter anderem stellvertretender Strabag-Aufsichtsratsvorsitzender, soll im Auftrag des Vorstands prüfen, ob sich dieser etwas zuschulden kommen hat lassen. Unabhängig davon geht eine renommierte Wiener Anwaltskanzlei möglichen Unregelmäßigkeiten bei bereits abgerechneten Aufträgen nach. Auch etwaige nicht näher ausgeführte Schadenersatzforderungen gegenüber Professionisten, Planern und Beratern stehen im Raum. Reichlich spät.“

Die Flughafen Wien AG weist folgende Eigentümerstruktur auf: 20% Land Niederösterreich, 20 % Stadt Wien, 10% Mitarbeiterbeteiligung, 50% Streubesitz. Der Rechnungshof hat festgestellt, dass durch diese Eigentümerstruktur eine unternehmensbeherrschende Stellung gegeben ist.

Vor diesem Hintergrund stellen unterfertigte Abgeordnete folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert auf die Bundesländer Wien und Niederösterreich im Hinblick auf ihre faktische Beherrschung als Miteigentümer alle Möglichkeiten zu nutzen eine Prüfung des Projektes „Skylink“ der Flughafen Wien AG durch den Rechnungshof umgehend stattfinden zu lassen.“

[Handwritten signatures and date]
Oerter
9/7/09
A. P. ...