

Minderheitsbericht

gemäß § 42 Abs. 4 GOG

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Mag. Daniela Musiol und Mag. Werner Kogler

zum Bericht 268 der Beilagen des Rechnungshofausschusses über den Bericht des Ständigen Unterausschusses des Rechnungshofausschusses gemäß § 32e Abs. 4 GOG betreffend Durchführung des Verlangens 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 (1/URH2)

Das Prüfverlangen umfasst die „Überprüfung der Gebarung der ÖIAG und der Austrian Airlines hinsichtlich der Partnersuche bzw. der Privatisierungsversuche für die Austrian Airlines“. Nachdem die ÖIAG ausschließlich die Rechte der Republik Österreich in der Hauptversammlung wahrgenommen hat und der Finanzminister der Eigentümervertreter der Rep. Österreich als Alleinaktionär der ÖIAG ist, standen die Erhebungsarbeiten des Ausschusses von Beginn weg in der Situation, dass einerseits der Finanzminister jede Zuständigkeit für die Entscheidungen der ÖIAG und in weiterer Folge für die AUA bestritt, also jegliche Verantwortung von sich wies, andererseits aber der Vorstand der ÖIAG auf die Vorgaben seines Eigentümers, vertreten durch den Finanzminister, und die Ablehnung seines Eigentümervertreter – des Finanzministers – gegenüber Privatisierungsvorschlägen hinwies, also sehr wohl die politische Verantwortung benannte.

Damit waren die Parlamentarier in ihrer ureigenen demokratiepolitischen Kontrollaufgabe nicht nur erheblich eingeschränkt, sondern zu Statisten in einem Schwarzer-Peter-Spiel abgewertet. Die Konstruktion des ÖIAG-Gesetzes dient absichtlich der Verschleierung politischer Verantwortung.

Dem Ausschuss wurden seitens des BMF und seitens der ÖIAG wesentliche Gutachten bzw. Studien, z.B. die von Roland Berger oder die von Boston Consulting Group, vorenthalten.

Durch die Entscheidungen der Abgeordneten der Koalitionspartner SPÖ und ÖVP wurde die Ladung von wesentlichen Auskunftspersonen verhindert. Im Zuge der Erhebungen verdichtete sich der Kernpunkt der ökonomischen und wirtschaftspolitischen Verantwortung für die verspätete Privatisierung und den drohenden Bankrott der AUA, weshalb die Finanzminister Grasser, Molterer und der ehemalige Verkehrsminister Faymann als Auskunftspersonen unabdingbar wurden. Wiederholt wurden diese Ladungsanträge von ÖVP- und SPÖ-Abgeordneten abgelehnt und damit die Kontrollaufgabe des Parlaments verunmöglicht.

Der Erhebungsbericht des BMF beschränkt sich entgegen dem Umfang des Prüfvorhabens auf den Zeitraum nach dem 12. August 2008 und lässt somit wesentliche Vorgänge im Zusammenhang mit dem verspäteten Privatisierungsbeschluss unberücksichtigt. Insofern erfüllt er die gestellte Aufgabe nicht korrekt.

Die Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft AUA bilden ein Rückgrad der österreichischen Infrastruktur, leisten einen erheblichen Beitrag zur Beschäftigungssituation im Wiener Zentralraum und zur Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Österreich insgesamt. Gerade das internationale Luftfahrtsgeschäft erbringt Dienstleistungen mit hoher Kapitalintensität und unterliegt ungünstigen Marktgegebenheiten in Form von volatilen Nachfragezyklen und massiven Wettbewerb- bzw. Konzentrationsprozessen sowie azyklischen Investitionserfordernissen (Flugzeugbestellungen in nachfrageintensiver Hochkonjunktur; Lieferung meist erst bei nachlassender und sinkender Nachfrage).

Gleichzeitig ist die Flugbranche generell das „Fieberthermometer“ der konjunkturellen Entwicklung; die Geschäftseinbrüche erfolgen unmittelbar und in meist erheblichem Ausmaß.

Die Abhängigkeit von sehr sensiblen Marktgegebenheiten und Konjunkturschwankungen bewirkt zusammen mit der hohen Kapitalintensität ein großes Geschäftsrisiko.

Unter diesen generellen Rahmenbedingungen beteiligten sich die Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft AUA nach einer Restrukturierung 1993 bei Tyrolian und Lauda Air, was zwar den österreichischen Markt bereinigte, doch für die AUA den Wettbewerbsnachteil völlig unterschiedlicher Flugzeugtypen mit sich brachte. Bereits im Geschäftsjahr 1999/2000 zeigten sich erhebliche strukturelle Schwächen („Die Ausgangsbasis für die AUA nach dem Jahr 2001 war desaströs“ Zitat: AUA Privatisierung, Daten, Fakten, Chronologie, 20.11.2008), die durch die weltweite Konjunkturschwäche und die Ereignisse 9/11, SARS sowie die Entwicklung der Treibstoffkosten eine wirtschaftliche Sanierung der AUA bis 2005 verhinderten. Von den Eigenkapitalmitteln von rund 700 Millionen Euro im Jahr 2000 und dem Erlös der Kapitalerhöhung 2006 von rund 350 Millionen Euro (insgesamt über 1 Mrd. Euro) verblieb nichts. So kam der Rechnungshof in seinem Bericht Reihe 2007/11 (III-79 der Beilagen... XXIII.GP) zu folgendem Ergebnis:

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs–Aktiengesellschaft

Die Austrian Airlines Group (AAG) erhöhte im überprüften Zeitraum die Flugproduktion, gleichzeitig verschlechterten sich aber die Geschäftsergebnisse. Entscheidend für diese Entwicklung waren temporäre Nachfragerückgänge aufgrund externer Auslöser, wie die Ereignisse vom 11. September 2001, Preissenkungen wegen des zunehmenden Wettbewerbes sowie der Anstieg der Kosten, speziell beim Treibstoff und beim Personal.

Vorhandene Überkapazitäten, Ergebnisverschlechterungen auf der Langstrecke und fehlende Treibstoffpreissicherungen belasteten den Geschäftsverlauf zusätzlich. Die AAG konnte diesem Trend trotz mehrerer umgesetzter Maßnahmen zur Kostensenkung und Einnahmenerhöhung nicht vollständig entgegensteuern.

Prüfungsschwerpunkte

Schwerpunkte der Gebarungsüberprüfung waren unter anderem die Themen Unternehmenspolitik und wirtschaftliche Entwicklung, Finanzwirtschaft, Personal, Netzwerkmanagement, Flotte sowie Flugzeugtreibstoff. (TZ 1)

Unternehmenspolitik und wirtschaftliche Entwicklung

Die Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs–Aktiengesellschaft (AUA) beteiligte sich nach einer Restrukturierung ab 1993 im Jahr 1994 bei der Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH (Tyrolean) und im Jahr 1997 bei der Lauda Air Luftfahrt GmbH (Lauda Air). Mit Stand 1999 erreichten die durch die Beteiligungen erzielten Synergien ein Ausmaß von 74,93 Mill. EUR; die Summe der mit der Restrukturierung verbundenen Kosteneinsparungen betrug 59,59 Mill. EUR. Dadurch verfügte die AAG über günstige Voraussetzungen, um die eigenständige und positive wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens voranzutreiben. (TZ 4)

Die Entscheidung, den Wechsel von der Qualiflyer Group zur Star Alliance mit dem Sommerflugplan 2000 durchzuführen, war erfolgreich; dies bestätigten die Interline-Erträge, die sich aus dem Vergleich der zusätzlichen Erträge durch Partner der Star Alliance mit den Ertragseinbußen von Partnern der Qualiflyer Group ergeben. (TZ 5)

Im Geschäftsjahr 1999/2000 wurden massive strukturelle Schwächen der Lauda Air offenbar, die Auswirkungen auf die Bilanzen der AUA hatten. (TZ 6)

Zwischen den Geschäftsjahren 2000 und 2005 beeinflussten exogene Faktoren, wie die weltweite Konjunkturschwäche, ein Einbruch im Chartergeschäft, die Ereignisse vom 11. September 2001, die Lungenkrankheit SARS oder die Entwicklung der Treibstoffkosten die Geschäftsergebnisse negativ. Daneben lagen interne Problemfelder vor, wie die inhomogene Flottenstruktur, Schwierigkeiten im Bereich der Langstrecke oder die Personalkosten insbesondere im Bereich der Piloten. (TZ 7)

Der Vorstand setzte strategische Maßnahmen, wie die Umsetzung verschiedener Organisationskonzepte oder Kostensenkungsmaßnahmen in der Höhe von insgesamt 663,70 Mill. EUR im Zeitraum Oktober 2001 bis Ende 2005 dagegen. Dennoch erreichte die AAG den in den Jahren 2003 bis 2005 angestrebten Turn Around nicht. (TZ 7)

Die negative Abweichung des tatsächlich im Jahr 2005 erreichten EBIT vor Exceptionals gegenüber dem Budgetwert in Höhe von 53,50 Mill. EUR betrug 105,50 Mill. EUR. Das Ergebnis des ersten Halbjahres 2006 war besser als das des Vergleichszeitraumes 2005, ließ aber ein ausgeglichenes bereinigtes EBIT für 2006 nicht erwarten. Der Vorstand erhielt im Mai 2006 die Ermächtigung, eine Kapitalerhöhung durchzuführen. (TZ 8)

Finanzwirtschaft

Im Herbst 2001 verankerte die AAG das Prinzip der Wertorientierung in ihrer Konzernstrategie. Der wertbestimmende Faktor dieses Prinzips war der Cash Value Added (CVA), der den auf Cashflow-Basis errechneten Mehrwert bezeichnete, den das Unternehmen über einer von den Kapitalgebern erwarteten Mindestverzinsung erwirtschaftete. (TZ 10) Um eine positive Veränderung des CVA zu erreichen, setzte die AAG so genannte Key Performance Indicators (KPI) ein. (TZ 11)

In der Folge kam es zu einer Erhöhung des Angebotes, welches zwar von den Kunden angenommen wurde, aber zu immer niedrigeren Preisen. Die AAG hielt trotz Verschlechterung der Deckungsbeiträge an den produktionsorientierten KPI fest und baute ihr Streckennetz weiter mengenmäßig aus. (TZ 12)

Der hohe Jahresverlust 2005 reduzierte das Eigenkapital deutlich; im gesamten überprüften Zeitraum war es jedoch in einem geringen Ausmaß von rd. 7 % gestiegen. Das Fremdkapital konnte im Vergleich zu 2001 um 27,4 % gesenkt werden, wozu insbesondere die Reduktion der langfristigen Verbindlichkeiten beitrug. Die Eigenkapitalquote konnte insgesamt von 12,7 % auf 17,7 % gesteigert werden, verblieb jedoch auf niedrigem Niveau. (TZ 13) Im Vergleich mit anderen europäischen Airlines wies die AAG fast immer das schlechteste Verhältnis von Fremdkapital zu Eigenkapital auf. (TZ 14)

Von 2001 bis 2005 schaffte die AAG Flugzeuge einschließlich Reservetriebwerke, Flugzeigersatzteile und Modifikationen im Gesamtwert von 1.188,70 Mill. EUR an. Deren Finanzierungen erfolgten einerseits aus langfristigen Krediten, andererseits über Leasingverträge. 2005 waren aus Konzernsicht 105 Flugzeuge mit einem Buchwert von insgesamt 2.204,54 Mill. EUR im Rahmen von Finanzierungsvereinbarungen zugunsten der finanzierenden Banken verpfändet oder standen bei Finanzierungsleasing-Vereinbarungen im Eigentum der finanzierenden Banken bzw. von zu diesem Zweck errichteten Projektgesellschaften. (TZ 15)

Die liquiden Mittel im Konzern gingen von 499,89 Mill. EUR (1. Jänner 2001) auf 120,85 Mill. EUR (31. Dezember 2005) zurück. Der Anteil von liquiditätswirksam verwertbarem Vermögen war stark gesunken. Bei anhaltenden operativen Verlusten würde letztlich ein hohes Liquiditätsrisiko eintreten. (TZ 16)

Personal

Die AAG verfügte im Geschäftsjahr 2005 im Jahresdurchschnitt um 514 Vollzeitkräfte mehr als 2001; dies entsprach einer Zunahme von 6,5 %. Der Personalaufwand stieg in diesem Vergleichszeitraum um 72,27 Mill. EUR bzw. 16,8 %. Die Erhöhung des Personalstandes im Jahr 2005 fiel mit einem Ergebniseinbruch des Unternehmens zusammen. (TZ 17)

Der Kollektivvertrag 2004 für das fliegende Personal der Production Company Austrian Airlines stellte einen ersten Schritt zu einer flexibleren und kostengünstigeren Produktionsstruktur der AAG dar. (TZ 18)

AUA-Piloten, die vor dem 1. April 2004 in einem aufrechten Dienstverhältnis standen, hatten nach 15 Dienstjahren und Vollendung des 55. Lebensjahres Anspruch auf eine wertgesicherte Firmenpension in Höhe von 60 % des letzten Bruttogehaltes, allerdings unter Einrechnung der ASVG-Pension. Für Pensionen bzw. Pensionsrückstellungen hatte die AAG im Jahr 2005 Aufwendungen in Höhe von insgesamt rd. 120,81 Mill. EUR zu leisten. Im Jahr 2001 lag der Vergleichswert noch bei rd. 38,96 Mill. EUR. (TZ 19)

Mit dem Kollektivvertrag 2004 stellte die AAG das Pensionssystem für das fliegende Personal, das ab 1. April 2004 ein Dienstverhältnis mit ihr begründete, von dem teuren, ausschließlich leistungsorientierten auf ein kostengünstigeres beitragsorientiertes System um. (TZ 19)

Im Jahr 2005 erreichten bei der Production Company Austrian Airlines die Flugbegleiter im Durchschnitt 649,5 und die Piloten 645 Blockstunden¹⁾, bei Tyrolean die Flugbegleiter 680 und die Piloten 670 Blockstunden. Sie erzielten damit nicht den von der AAG angestrebten Zielwert von 720 Blockstunden. Bei einer Erhöhung der Blockstunden auf 720 Stunden im Jahr hätte sich bei den Personalkosten des fliegenden Personals insgesamt ein Einsparungspotenzial in Höhe von 22,76 Mill. EUR für das Jahr 2005 ergeben. (TZ 20)

Der Kollektivvertrag 2004 enthielt mehrere Regelungen, welche die Flexibilität des fliegenden Personals zusätzlich einschränkten, für eine Steigerung der Produktivität nicht vorteilhaft waren bzw. Zusatzkosten gegenüber dem gesetzlich geforderten Mindestanspruch verursachten; so z.B. hinsichtlich der Gewährung von Jubiläumsgeldern, der Fortzahlung des Entgeltes bei Dienstverhinderung, der freien Tage und Ruhezeiten, der Senioritätsregelung oder der Flexibilität der Arbeits- und Flugzeit bei Langstreckencrews. (TZ 21)

Der Aufsichtsrat beendete die Funktionen der beiden bis Oktober 2001 tätigen Vorstandsmitglieder, des darauf folgenden Vorstandsvorsitzenden sowie eines weiteren Vorstandsmitgliedes jeweils einvernehmlich vorzeitig, woraus Kosten von rd. 2 Mill. EUR entstanden. (TZ 22)

Die Anstellungsverträge der vier ab Oktober 2001 bestellten Vorstandsmitglieder sahen Bonifikationen, die nach dem Grad der Erreichung von quantitativen und qualitativen Zielsetzungen zu ermitteln waren, in Höhe von höchstens 100 % des Jahresbruttogehaltes vor. Als wesentlichste quantitative Ziele zur Bestimmung des Erfolges dienten wertorientierte Faktoren, die überwiegend zu steigende umsatz- und produktionsabhängige Komponenten enthielten. (TZ 23)

Dies führte zur Verfolgung einer Wachstumsstrategie trotz schlechter Ertragslage. Die Vorstandsmitglieder erhielten zwischen 30 % und 95 % ihrer Jahresbruttobezüge als Erfolgsprämien zuerkannt. Für das Geschäftsjahr 2006 war erstmals eine Deckelung der Bonifikation mit 25 % für den Fall eines negativen EBIT vorgesehen. (TZ 23)

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates schloss mit den vier ab Oktober 2001 bestellten Vorstandsmitgliedern Vereinbarungen gemäß Betriebspensionsgesetz ab, ohne dass auf diese Vereinbarungen im jeweiligen Anstellungsvertrag Bezug genommen wurde und ohne diese dem Aufsichtsrat zur Zustimmung vorzulegen. Bei der 2005 erfolgten Weiterbestellung von zwei Vorstandsmitgliedern wurden die jeweiligen Anstellungsverträge für weiterhin gültig erklärt. Die getroffenen Regelungen entsprachen hinsichtlich der Versorgungsleistungen nicht der Schablonenverordnung. (TZ 24)

Netzwerkmanagement

Als wichtigste Entscheidungsgrundlage für die Steuerung des Netzwerkes diente die Streckenerfolgsrechnung in Verbindung mit der Netzbeitragsrechnung, bei der im Wesentlichen die Passagierströme im AAG-Steckennetz erfasst und ausgewertet sowie die Wertigkeit der einzelnen Strecken im Netz anhand der Netzerträge ermittelt wurden. Generell sollte für Strecken bzw. Flugnummern ein positiver Deckungsbeitrag III erzielt werden. (TZ 26, 28) Eine weitere wesentliche Rolle bei der Steuerung des Netzwerkes kam der Ertragssteuerung und -optimierung zu. (TZ 27)

Im Geschäftsfeld Linie wurde zwischen 2002 und 2005 die Produktion der angebotenen Sitzkilometer um 30,2 % ausgeweitet; der Durchschnittsertrag verringerte sich dabei von 7,36 auf 5,57 Eurocent. Die Gesamterträge erhöhten sich um 10,5 %; das am Deckungsbeitrag III gemessene Ergebnis fiel auf – 49,70 Mill. EUR (2005). (TZ 25)

Die Produktion auf der Langstrecke stieg zwischen 2002 und 2005 um 45,7 %, das Ergebnis sank jedoch um 73,07 Mill. EUR. (TZ 25)

Die AAG hatte aus der geopolitischen Lage ihr Streckennetz auf eine West-Ost Verbindung ausgerichtet und entwickelte eine Spezialisierungs- und Expansionsstrategie in Richtung Zentral- und Osteuropa sowie Naher Osten, Asien und Australien. Neben der Anbindung an die Primärmärkte (im Wesentlichen Landeshauptstädte oder Städte von ähnlicher Bedeutung) konzentrierte sich die AAG auf den Auf- und Ausbau des Streckennetzes in Richtung Sekundärmärkte. (TZ 25)

Mit dem Sommerflugplan 2005 flog die AAG einschließlich Code-Share Partner von Wien aus 58 Länder mit 115 Destinationen an. Sie betrieb aufgrund ihrer Strategie im Verhältnis zum heimischen Quellmarkt als auch im internationalen Vergleich ein großes Streckennetz. Die Expansion der Produktion führte zu sinkenden Deckungsbeiträgen. (TZ 25)

Die AAG konnte trotz der Fokussierung auf jene Märkte, die nach der International Air Transport Association (IATA) einen der höchsten Passagierzuwächse erwarten ließen, in den Verkehrsgebieten Asien und Naher Osten keine positiven Ergebnisse erwirtschaften. Der Konkurrenz- und Kostendruck wird auch auf den Sekundärmärkten sowie im Verkehrsgebiet Ost- und Zentraleuropa stärker. (TZ 25)

Der Vorstand beschloss im November 2004 die Umsetzung eines O&D2) Revenue Management Projekts und die Einführung eines bereits bei einigen anderen großen Airlines eingesetzten Systemprogramms. Damit trat anstelle der Ertragsoptimierung auf den einzelnen Strecken die Optimierung der Erträge im Streckennetz; eine Ertragssteigerung um zumindest 2,5 % sollte bewirkt werden. (TZ 27)

Charter

Der Anteil des Geschäftsfeldes Charter war am Gesamtumsatz mit 11 % relativ gering, der negative Deckungsbeitrag III im Jahr 2005 mit 47,15 Mill. EUR aber fast gleich hoch wie jener des Geschäftsfeldes Linie. Infolge der durch den Abschluss des Kollektivvertrages 2004 höheren Kosten im Bereich fliegendes Personal war die Wettbewerbsfähigkeit im Chartergeschäft einem erhöhten Druck ausgesetzt. (TZ 29)

Generell befand sich der Bereich Charter in einem stärker werdenden Wettbewerb mit Billigfluggesellschaften. Aus diesem Grund konzentrierte sich das Geschäftsfeld Charter auf eine Verbesserung des Einzelplatzvertriebes; es war hinsichtlich Bestuhlung und Kostenstruktur der verstärkte Einsatz marktadäquater Flugzeuge vorgesehen. Das erste Halbjahresergebnis 2006 zeigte gegenüber dem ersten Halbjahr 2005 einen Trend zur Verbesserung der Geschäftsergebnisse. (TZ 29)

Flotte

Die Flugzeugflotte der AAG war aufgrund der Vereinigung der vier Fluglinien AUA, Lauda Air, Tyrolean und Rheintalflug zum Konzern inhomogen. Die AAG betrieb im Jahr 2001 eine Flotte von insgesamt 107 Flugzeugen mit 22 Flugzeugtypen von sechs verschiedenen Herstellern. Ende des Jahres 2005 betrieb die AAG 118 Flugzeuge, die nach der Flottenharmonisierung aus 15 Flugzeugtypen von vier verschiedenen Herstellern bestanden. Die AAG sah infolge der Harmonisierung in ihren Planrechnungen eine jährliche Reduktion ihrer Kosten um rd. 43,40 Mill. EUR ab dem Jahr 2006 vor. (TZ 30)

AUA und Tyrolean betrieben Fokker 70. Der Vergleich der Crewkosten zeigte einen deutlichen Kostenvorteil der Tyrolean Crew. Obwohl die wirtschaftlichen Vorteile und das AAG-Strategiekonzept aus 2001 dafür sprachen, übertrug die AUA ihre Fokker 70 nicht zu Tyrolean. Gegen eine Übertragung vor 2004 sprach eine bestehende spezifische Betriebsvereinbarung. Nach deren Kündigung hätte die AAG mit der Übertragung 7,94 Mill. EUR bis Ende 2006 an Crewkosten einsparen können. Hätte die AAG die Betriebsvereinbarung rechtzeitig an die strategischen Rahmenbedingungen angepasst, würde sich das Einsparungspotenzial unter Einbeziehung der Jahre 2002 und 2003 auf 15,46 Mill. EUR erhöhen. (TZ 31)

Die Anschaffung 15 gebrauchter Fokker 100 war aufgrund des geringen Kaufpreises und des Erfolges, den diese Flugzeuge erwirtschafteten, vorteilhaft. Trotzdem waren nur 13 Stück bei Tyrolean im Einsatz. Es war geplant, zwei Fokker 100 für rd. 33 Monate nicht für die Produktion der Betriebsleistung zu nutzen, obwohl die eingesetzten Flugzeuge die besten wirtschaftlichen Ergebnisse im Konzern lieferten. Erst aufgrund der Beurteilung des RH beschloss die AAG, diese Flugzeuge so rasch wie möglich in Betrieb zu nehmen. (TZ 32)

Flugzeugtreibstoff

Der Anteil des Treibstoffaufwandes an den gesamten Aufwendungen der AAG stieg seit 2002 ständig und erreichte im Jahr 2005 mit 454,28 Mill. EUR bereits 17,6 % des Betriebsaufwandes. Die AAG hob von den Passagieren Treibstoffzuschläge entsprechend dem Marktniveau ein, um die ihr entstandenen Mehrkosten zumindest teilweise (36,6 % in 2005, 54,9 % geplant in 2006) zu decken. Zusätzlich zu diesen Mehreinnahmen war eine Senkung des Treibstoffaufwandes erforderlich. (TZ 33)

Mehrere Kostensenkungsmaßnahmen hiezu waren erst ab 2005 und nicht bereits seit Bekanntwerden von kostenerhöhenden Faktoren — teilweise ab April 2002 — in Umsetzung begriffen. Dadurch verabsäumte es die AAG, ihre Kosten allein 2005 um rd. 8,45 Mill. EUR zu reduzieren. (TZ 33)

Eine der Maßnahmen zur Reduzierung des Treibstoffaufwandes war der Aufbau einer Eigenbetankung am Flughafen Wien, wo die AAG fast die Hälfte ihres weltweiten Treibstoffbedarfes deckte. Die AAG beabsichtigte zuerst, die Eigenbetankung mittels eigener Anschlussbahn abzuwickeln, nahm dann aber das Angebot der OMV Aktiengesellschaft (OMV) zur Nutzung deren Infrastruktur an. Bis Jahresmitte 2006 sollte für rd. 30 % ihres Bedarfes in Wien durch autonome Beschaffung und durch geringere Logistikkosten der Treibstoffaufwand um 17,58 EUR je Tonne reduziert werden. Die AAG reduzierte ihren Treibstoffaufwand allein im Jahr 2005 um insgesamt rd. 486.000 EUR. (TZ 34)

Durch die vertragliche Bindung an die OMV musste sie jedoch einen verlorenen Aufwand für die Planung des Projekts „Anschlussbahn“ von rd. 350.000 EUR hinnehmen, büßte die Möglichkeit zur Erzielung weiterer Einsparungen von bis zu 373.000 EUR jährlich ein und konnte den Grad der Unabhängigkeit gegenüber der Preisgestaltung der OMV beim Treibstoff nicht wesentlich erhöhen. (TZ 34)

Die AAG führte in den Jahren 2001 bis 2005 Absicherungsgeschäfte der Treibstoffpreise durch und erzielte dabei einen Erfolg von rd. 17,01 Mill. EUR. Ab April 2004 schloss sie unter anderem wegen eines eventuell hohen Liquiditätsbedarfes aufgrund fallender Marktpreise und der hohen Kosten für Optionsgeschäfte keine neuen Treibstoffsicherungsgeschäfte mehr ab. Damit gelang es der AAG nicht, die hohen Treibstoffkosten, die laut eigenen Angaben mitverantwortlich am Defizit 2005 und am negativen Halbjahresergebnis 2006 waren, zu verringern. (TZ 35)

Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit ist eines der wesentlichsten Qualitätsmerkmale im Flugverkehr. Trotz Maßnahmen zur Eindämmung von Verspätungen lag die Pünktlichkeitsrate in der zweiten Jahreshälfte 2003 und in den Jahren 2004 und 2005 unter dem vergleichbaren Durchschnitt europäischer Airlines. Während die Pünktlichkeitsrate im europäischen Vergleich von 2001 bis 2005 von 75,1 % auf 80,1 % stieg, ging jene der AAG von 81,7 % auf 79,3 % zurück. Neben Einzelereignissen lagen die überwiegenden Ursachen für Verspätungen im laufenden operativen Bereich. 2005 wurde das gesteckte Ziel von 83 % noch weit verfehlt; im ersten Halbjahr 2006 konnte der Wert auf 82,4 % erhöht werden. (TZ 36)

Die Beschreibung der Verspätungsgründe in den von der IATA festgelegten und von der AAG untergliederten Delay Codes ermöglichte zwar eine Analyse der Verspätungen, die Delay Codes enthielten aber zumeist keine Angaben über den Verursacher der Verspätung. (TZ 37)

Die Verspätungskosten der AAG setzten sich bspw. aus Entschädigungen an betroffene Passagiere, aus Kosten aus dem Flugbetrieb sowie aus fiktiven Kosten, z.B. nicht exakt bewertbare immaterielle Schäden (Goodwill Verlust) und geschätzte Gewinnentgänge (Opportunitätskosten), zusammen. Die AAG berechnete die durchschnittlichen Verspätungskosten je Minute mit 60 EUR. Aus diesen Verspätungskosten errechnete der RH unter Zugrundelegung der von der AAG angestrebten Pünktlichkeitsrate von 83 % für die Jahre 2004 bzw. 2005 ein Einsparungspotenzial in Höhe von 27,28 Mill. EUR bzw. 17,53 Mill. EUR. (TZ 39)

Die Anwendung eines Durchschnittskostensatzes für eine Verspätungsminute widersprach dem differenzierten Angebotsportfolio der AAG mit uneinheitlichen Kostenstrukturen. Lang-, Mittel- und Kurzstrecke, Linie und Charter sowie verschiedene Flugzeugtypen und -größen bedingten unterschiedliche Kosten und Erträge. Der Durchschnittskostensatz konnte lediglich als Globalgröße zu allgemeinen Informationszwecken und Vergleichen herangezogen werden, war aber für das Entwickeln einer Strategie zur Reduktion der Verspätungskosten und das Setzen gezielter Gegenmaßnahmen ungeeignet. (TZ 39)

Die AUA lag mit 8,5% Eigenkapitalbasis nur mehr knapp unter den Erfordernissen des Unternehmensreorganisationsgesetzes. Diese verheerende Bilanz und Geschäftslage war allen politisch Verantwortlichen bekannt.

Angesichts dieser Entwicklung seit 1999/2000 wurde der 41,56 %Eigentümer ÖIAG in Person seines Vorstands wiederholt beim politisch Verantwortlichen und Eigentümerversorger der Republik Österreich bzw. der SteuerzahlerInnen, den Finanzministern, mit dem Ersuchen um Suche eines strategischen Partners vorstellig. Nur so habe die AUA eine Überlebenschance. (Vgl. Protokolle des U-Ausschusses)

Wie der Erhebungsbericht des BMF für den U-Ausschusses des Rh-Ausschusses feststellt, verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation der AUA Anfang 2008 bereits erheblich und „war auch keine Verbesserung des Umfelds in Sicht“. Deshalb riet das internationale Beratungsunternehmen Boston Consulting Group zur Hereinnahme eines strategischen Partners

Auch die Diskussion des Nationalrates in der 59. Sitzung am 8. Mai 2008 zeigte seitens des Finanzministers Mag. Molterer eine völlige Verkennung der Sachlage, wenn er feststellte:

„Ich halte es für richtig, dass das Management und die Eigentümer ÖIAG mit der Austrian Airlines gemeinsam diese Strategieperspektive entwickeln: Unter welchen Voraussetzungen ist die anstrebenswerte Lösung Stand-Alone möglich? – Das ist die anstrebenswerte Variante. Ich hoffe, dass hier alle einer Meinung sind.“ (Sten. Protokoll S. 112 unten)

Der nötige Privatisierungsauftrag wurde verweigert bis die finanzielle Situation des Unternehmens keine andere Wahl mehr ließ, obwohl alle ExpertInnen und auch die OppositionspolitikerInnen sich für eine rechtzeitige strategische Partnersuche ausgesprochen hatten.

Am 16. Mai 2008 holte noch die Abg. Dr. Gabriela Moser durch die parlamentarische Anfrage 4359/J XXIII.GP-NR Auskünfte über die Unternehmensstrategie der AUA ein, die der Vorstand der ÖIAG mit dem Hinweis auf eine 2006 präsentierte strategische Positionierung der Gesellschaft beantwortete: Neuausrichtung auf den Wachstumsmarkt CEE mit Schwerpunkt auf Sekundärmärkten, gepaart mit einer verstärkten Vereinheitlichung der Flotte. Der Finanzminister verwies auf die Alleinverantwortung der ÖIAG und stellte fest: „Aufgrund der bestehenden Gesetzeslage habe ich keine Möglichkeit, Entscheidungen von Organen der ÖIAG zu beeinflussen.“

So erfolgte erst am 1. August 2008 das Privatisierungsersuchen und daraufhin am 12. August 2008 der Regierungsbeschluss, die ÖIAG zu ermächtigen, die AUA bei Erhalt einer österreichischen Kernaktionärsstruktur von 25% + 1Akte zu privatisieren.

Die einzelnen Schritte der Privatisierung, das Bieterverfahren und die Verkaufsentscheidung mit einem negativen Verkaufspreis von 500 Millionen Euro zu Gunsten des Star-Alliance-Partners Lufthansa erfolgten also völlig verspätet unter den Rahmenbedingungen der Weltfinanzkrise, die sich im Lauf des Herbstes 2008 zu der größten Weltwirtschaftskrise seit 80 Jahren auswuchs.

Aufgabe der Erhebungen des Unterausschusses des Rechnungshofausschusses war die genaue Untersuchung der Umstände der gänzlich verspäteten Privatisierung.

Alle befragten Personen bestätigten die Tatsache, dass zu lange an der „stand-alone-Variante“ festgehalten wurde.

Das im Ausschuss zitierte Dossier „AUA Privatisierung. Daten, Fakten, Chronologie, 20.11.2008“ hält dazu auf S. 8 fest:

„Eine Privatisierung wurde von der Politik die längste Zeit über nicht gewünscht. Die ÖIAG hat seit Jahren immer wieder darauf hingewiesen, dass die Hereinnahme eines Partners langfristig erforderlich sein wird. Dennoch wurde bis 2008 kein Privatisierungsauftrag erteilt. Der gegenwärtige und sehr unvorteilhafte Zeitpunkt der Privatisierung, mitten im konjunkturellen Abschwung, ist die Folge nicht rechtzeitig getroffener politischer Entscheidungen, ist aber angesichts der wirtschaftlichen Lage der AUA ohne Alternative.“

Auf S. 11

„Die AUA-Aufsichtsräte Dr. Michaelis und DI Wieltsch wurden mehrmals bei der Politik vorstellig und wiesen auf Probleme hin – vor allem darauf, dass das Netz der AUA für den österreichischen Markt überdimensioniert und in dieser Größe nicht eigenständig aufrecht zu erhalten sei, sodass man beizeiten einen Partner suchen sollte. Dazu gab es – aus politisch durchaus nachvollziehbaren Motiven – dezidierte Absagen.“

In diesem Sinne bestätigte Dr. Michaelis mit seiner Aussage in der 4. Sitzung am 5. März 2009 auf die Frage von Abg. Dr. Moser die politische Verantwortung für das AUA-Desaster:

S.40 5. Absatz

„Wir haben immer wieder darauf hingewiesen, die Sensitivitäten, die wir in unseren Berechnungen haben, zeigen, wenn wir in eine Krise hineinfliegen, wenn es Dinge wie September 11, SARS oder irgend so etwas gibt, dass wir mit dieser wirtschaftlichen Struktur größere Probleme bekommen als andere Unternehmen. Da haben wir einfach, um rechtzeitig den Eigentümer darauf hinzuweisen, dies immer wieder adressiert.“

Ich habe vorhin hier vorgelesen, es gibt sicherlich unterschiedliche Auffassungen. Die ÖVP ist, was Privatisierungen betrifft, eigentlich immer sehr fortschrittlich gewesen. Ich erinnere nur an die Privatisierungsaufträge der Vorperioden, wo man uns für eine Telekom Austria mit auf den Weg gegeben hat, bis zu 100 Prozent.

Aber wenn Sie sich die beiden letzten Regierungsprogramme anschauen, in denen wir eine Koalitionsregierung hatten, da steht zum Thema Privatisierung überhaupt nichts mehr. Gar nichts. Es ist wirklich so, als wenn das in den Verhandlungen vergessen worden wäre. (Zwischenruf der Abg Dr Moser) – Nein, auch nicht bei der Telekom. Die letzten beiden Regierungsprogramme sehen zur Privatisierung nichts mehr vor, sondern wir mussten uns sozusagen diesen Privatisierungsauftrag selber erkämpfen.

Ich hoffe, dass ich Ihnen ein wenig übergeordnet den Grund oder die Argumentation geliefert habe, warum die Regierung, warum die Politik wirklich bis zum letzten Augenblick zugewartet hat, nicht zuzulassen, dass da in eine strategische Partnerschaft eingetreten wird, und auch heute, nachdem wir mit der Lufthansa zusammengehen. Das ist unter globalen Gesichtspunkten, unter Marktgesichtspunkten wirklich das absolut Richtige – und unter Imagegesichtspunkten wäre es vielleicht schöner, wenn wir stark genug gewesen wären, eine florierende Fluggesellschaft aus eigener Kraft betreiben zu können.“

S.48, 7. Absatz

„Es ist üblich, dass es in regelmäßigen Abständen Gespräche mit dem Eigentümer gibt – das ist auch heute so -, bei denen eine Einschätzung über die wirtschaftliche Situation des uns anvertrauten Portfolios gegeben wird. Beim Thema AUA haben wir dem Eigentümer niemals gesagt, wunderbar, die einzig richtige Lösung ist Stand-alone, sondern wir haben in regelmäßigen Abständen darauf hingewiesen, dass wir empfehlen, in eine strategische Partnerschaft einzutreten.“

Aber ich wiederhole: Es ist wirklich Angelegenheit des Eigentümers, zu sagen, wie er mit seinem Eigentum umgeht und ob er einen Privatisierungsauftrag erteilt oder nicht. Sie haben gesehen, dass in beiden Regierungsprogrammen – in der jetzigen und in der letzten Legislaturperiode – ein solcher Privatisierungsauftrag nicht enthalten ist.

Herr Matznetter hat ja hier in der letzten Sitzung die wir in diesem Ausschuss hatten, auch sehr klar zum Ausdruck gebracht, dass er von Privatisierungen nichts hält. Das Ganze war am 24. April vergangenen Jahres. Zum damaligen Zeitpunkt erklärte der Staatssekretär Matznetter, dass die Bundesregierung einen guten Grund dafür habe, dass es keine weiteren Privatisierungsaufträge gibt. (Abg Dr Moser: Bedeutet „regelmäßige Abstände“ soviel wie jährlich?) – Vielleicht ein bisschen öfter, nehmen Sie mal halbjährlich.“

In der 7. Sitzung am 2. April betonte Ing. Siegfried Wolf, der Vorsitzende des Privatisierungsausschusses (S. 6, 2. und 3. Absatz):

„Wir haben darauf hingewiesen, es hat von unserer Seite klares Drängen gegeben. Und das war immer so: Wenn die ÖIAG mit der Bitte einer Privatisierung oder einer strategischen Partnersuche gekommen ist, dann ist das behandelt worden.“

Wir haben eine Partnersuche für die Austrian Airlines beantragt und einen Börsegang für die Post. Wir sind für die Post mit dem Bösegang beauftragt worden. Und in der AUA wurde damals gesagt: Schaut euch vielleicht Allianzen an! Versucht, mit Allianzen das Auslangen zu finden, aber Privatisierung oder strategischer Anteilsverkauf ist hier nicht gestattet worden. Warum, weiß ich nicht, aber ihr habt, wie gesagt, das Thema so zu behandeln.“

In der 8. Sitzung am 23. April 2009 sagte Dr. Malanik, Vorstand der AUA in seinem Eingangsstatement auf S. 34 in den Absätzen 4, 5 und 6 erster Satz:

„Schon Anfang 2008 war absehbar, das ist eine heikle Situation, das ist eine Situation, wo wir uns überlegen müssen, wie wir das Unternehmen denn auf einer Standalone-Basis in die Zukunft führen können. Und als sich dann die Krise etwas verschärft hat – und Anfang 2008 hat noch niemand vorhersehen können, was für eine Krise und welche Dimension von Krise da auf uns zukommen wird –, mussten wir uns im Management des Unternehmens ernsthaft die Frage stellen, ob denn eine Standalone-Strategie für dieses Unternehmen schon kurzfristig, und ganz sicher mittelfristig, überhaupt noch zukunftsfähig ist.“

Wir sind zum Schluss gekommen, dass die Weiterexistenz des Unternehmens im derzeitigen Zuschnitt, in etwa in der derzeitigen Größe und mit den Vorteilen, die der Wirtschaftsstandort Ostösterreich vor allem aus diesem Zuschnitt, aus der Ausrichtung und der Größe des Unternehmens zieht, nur möglich sein wird, wenn wir die Größenvorteile eines großen strategischen Partners nutzen können.“

Aus diesem Grund haben wir auch dem Aufsichtsrat empfohlen, wiederum dem Eigentümer zu empfehlen, einen Privatisierungsprozess einzuleiten, was ja dann auch geschehen ist.“

Dr. Bierwirth, Vorstand der AUA antwortet auf die Frage von Frau Abg. Dr. Moserin der 8. Sitzung am 23. April 2009 auf S. 51 in den letzten vier Absätzen:

„Also ich kann mich noch sehr gut erinnern, als ich meine Vorstellungsgespräche hatte – das war im Dezember 2007 – und ich dabei die Themen Stärke der AUA und Möglichkeit der Privatisierung angesprochen habe. Herr Dr. Michaelis hat sich dabei klar in die Richtung geäußert, dass er in Person die Notwendigkeit eines Privatisierungsauftrages sieht, aber seitens der Eigentümer in den Gesprächen bis zum damaligen Zeitpunkt, eben auf politischer Ebene, die klaren Äußerungen erfolgt sind, die AUA nicht zu privatisieren. Insoweit wäre es also geradezu ein Fiasko geworden, eigenständig einen Privatisierungsantrag sozusagen anzustoßen.“

Allerdings muss man auch sagen, die Airline hatte – aus dem, was ich von Beratern gesehen habe – Konzepte erarbeitet, wo es schwer war, bei deren Umsetzung eine Nichtnachhaltigkeit zu beweisen.“

Jemand also, der pro Privatisierung gewesen wäre, hätte dazu gute Argumente von außen gehabt; ich sage bewusst: von außen. Ja, man muss privatisieren, das sagt die Industrielogik eindeutig. Und es gibt heutzutage kaum noch eine nationale Airline, die eigenständig ist beziehungsweise keine großen Probleme hat. Wir kennen die Fälle Swissair und SABENA, die LOT und die CSA werden eben privatisiert, die SAS ist am Boden und liegt danieder. Alitalia: auch ein grausames Beispiel. Es gibt also kaum noch eine nationale Airline. Die IBERIA vielleicht noch, wobei aber Spanien natürlich ein deutlich größerer Markt ist.“

Wenn man aber Privatisierungsgegner ist und die Konjunktur zieht an, die Konzepte sind schlüssig, kann man sehr leicht – das mag jetzt ein bisschen arrogant klingen – den Erfolg via konjunkturelle Welle, die eine Airline hat – wir sind nun einmal konjunkturabhängig –, sehr schnell vermischen mit dem Erfolg von

strategischen Konzepten“. Und insoweit, muss ich sagen, ist es sehr schwer für Außenstehende – noch dazu, wenn man dann noch einer Sache emotional verhaftet ist -, zu erkennen, dass es Zeit ist, zu privatisieren.“

Somit ergaben die Erhebungen des Unterausschusses eindeutig und unmissverständlich, dass die Finanzminister und Bundeskanzler die volle Verantwortung für die verspätete Privatisierung der AUA und die damit verbundene verheerende wirtschaftliche Situation des Unternehmens tragen. 2008 kam es zu einem Gesamtverlust von 430 Millionen Euro. Im ersten Quartal 2009 zu einem Minus von 88 Millionen Euro. Im Falle einer Übernahme durch die Lufthansa wird ein Negativkaufpreis von 500 Millionen Euro fällig. Kommt diese nicht zustande, ist die AUA innerhalb weniger Monate bankrott, Tausende Arbeitsplätze gehen verloren, mehr als die Hälfte der Flotte muss stillgelegt werden, die AUA wäre mit einer Milliarde Staatszuschuss/ Steuergeld nur noch eine regionale Fluggesellschaft.