
3051/J XXVII. GP

Eingelangt am 07.08.2020

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Josef Schellhorn, Kolleginnen und Kollegen
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend AUA Rettungspaket & Plan B**

NEOS liegen Dokumente der außerordentlichen Sitzung des Austrian Airlines Aufsichtsrats vom 4. Juni 2020 vor. Diese bestätigen bereits kolportierte Teile des Rettungspakets:

- 300 Millionen Euro in Krediten
- Besicherung durch die der AUA gehörenden (und nun an eine Firma namens NewCo übertragenen und zurückgeleasten) Flieger
- Verkauf von 24 Flugzeugen um mindestens 55,5 Millionen Euro
- Zuschüsse der Lufthansa (150 Millionen) und der Republik Österreich (150 Millionen)

Spezifisch wird der Aufsichtsrat ersucht,

- der Finanzierung von OS durch einen staatlich garantierten Kredit von Österreichischen Banken mit einer Laufzeit von 6 Jahren in Höhe von EUR 300 Mio. mit folgenden Bedingungen:
 - Besicherung mit 38 im Eigentum der OS befindlichen Flugzeugen
 - Verkauf von bis zu 24 Flugzeugen im Wert von mindestens EUR 55,5 Mio. bis 30.04.2021, ansonsten ab Mai 2021 ebenfalls der Besicherung dieser Flugzeuge
 - Verpfändung aller OS Aktien seitens der Alleineigentümerin Österreichische Luftverkehrsholding GmbH (ÖLH) an die COVID-19 Finanzierungsagentur des Bundes GmbH (COFAG)
- der Erhöhung des Eigenkapitals im Wege
 - eines Eigenkapitalzuschusses der Deutsche Lufthansa AG (LH) an OS in Höhe von EUR 150 Mio. und
 - eines Zuschusses („Katastrophenbeihilfe“) der Republik Österreich in Höhe von EUR 150 Mio.
- dem Abschluss einer Standortvereinbarung zwischen LH, OS, ÖBAG, COFAG, ÖLH und ÖLP befristet bis zum 30.06.2026 bzw. mit Nachwirkung wesentlicher Bestandteile der Vereinbarung (u.a. Umwelt und Nachhaltigkeit) bis zum 30.6.2030.
- der Gründung oder dem Kauf einer GmbH oder Mantelgesellschaft und einer Kommanditgesellschaft nach luxemburgischen Recht als 100 % Tochtergesellschaften der OS bzw. Mehrheitseigentümer mit dem notwendigen Stammkapital in Höhe von bis zu EUR 38.000 sowie der Einbringung der 38 zur Besicherung des Kredits dienenden Flugzeuge der OS in diese Gesellschaften

zuzustimmen.

Der Kapitalbedarf von 600 Millionen Euro errechnet sich aus einer bis 2023 laufende Finanzprognose von PwC. Nach der prognostizierten Entwicklung im Flugreisemarkt ist nur eine Bedienung von Fremdkapitalaufnahme von 300 Millionen realistisch. Weitere 300 Millionen müssen daher in der Form von Eigenkapitalzuschüssen (die nicht zurückzuzahlen sind) gewährt werden. Davon kommen 150 Millionen von der Lufthansa, 150 weitere Millionen von der Republik Österreich.

Im Detail sagt PwC:

Für das Jahr 2020 erwartet OS dementsprechend einen massiven Umsatzverlust von bis zu 70% und für 2021 von ca. 33% gegenüber 2019. Allein für 2020 wird für OS ein operativer Verlust (EBIT) in Höhe von rd. EUR 568 Mio. aufgrund der Corona-Krise prognostiziert. Die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens wäre voraussichtlich im Juni 2020 erschöpft und ein Fortbestehen des Unternehmens nicht mehr möglich.

OS hat daher einen an die aktuelle Situation angepassten Business Plan „Sunrise²“

erarbeitet. Dieser sieht umfassende Kosteneinsparungen vor und soll durch kapazitative Reduktion auf das zu erwartende Marktumfeld perspektivisch zu nachhaltiger Profitabilität (EBIT-Marge $\geq 8\%$) führen. Der Business Plan wurde seitens PwC plausibilisiert und der aktuellen Fortbestehensprognose zugrunde gelegt.

Der seitens PwC verifizierte und für eine positive Fortbestehensprognose (Zeitraum Sekundärprognose bis 2023) erforderliche zu deckende Finanzierungsbedarf beträgt (inklusive einer notwendigen Mindestliquiditätsreserve in Höhe von rund EUR 200 Mio.) EUR 600 Mio. Aufgrund der prognostizierten Entwicklung von Cash Flow und EBIT in den nächsten Jahren kann OS nicht mehr als EUR 300 Mio. an Fremdkapital aufnehmen und bedienen. Der verbleibende Finanzierungsbedarf von EUR 300 Mio. ist daher als nicht-rückzahlbares Eigenkapital (Detaillierung siehe im Text unten) zur Verfügung zu stellen. LH leistet hiervon einen Beitrag in Höhe von EUR 150 Mio. Die verbleibenden EUR 150 Mio. werden von der Republik Österreich bereitgestellt. Im Gegenzug verpflichten sich LH und OS zu umfassenden Standortauflagen.

Diese Auflagen umfassen:

1. Hauptquartier bleibt in Wien
2. Wartung bleibt in Wien
3. Drehkreuz bleibt in Wien (mit Spezifikationen)
4. Umwelt- und Nachhaltigkeitsauflagen (mit Spezifikationen)

Bei allen Auflagen gilt ein Wirtschaftlichkeitsvorbehalt:

- **Gültigkeit der Auflagen:** Die Vereinbarung gilt grundsätzlich 6 Jahre bis zum 30.06.2026, wesentliche Bestandteile der Vereinbarung (va Umwelt und Nachhaltigkeit) bis **zum** 30.06.2030. Eine vorzeitige Beendigung ist durch Kredittilgung und Begleichung der zu diesem Zeitpunkt ggf. fälligen Pönale jederzeit möglich.

Hinsichtlich der Punkte über die Beibehaltung des Maintenance Betriebs, Fokussierung auf den CEE-Raum, Größe der Langstreckenflotte gemäß Businessplan, Flottenwachstum nach dem Ramp-Up und nach Erreichung der Investitionsfähigkeit sowie alle Auflagen zur Umwelt, Nachhaltigkeit und Soziales wurde ein Wirtschaftlichkeitsvorbehalt vereinbart. Das bedeutet, dass diese Punkte nur dann zu erfüllen sind, wenn der Erfüllung keine wirtschaftlichen Gründe entgegenstehen.

Rückzahlungen:

- Die Tilgung für den 300 Millionen Kredit erfolgt über 6 Jahre zu 1% p/a.
- Die erste Rückzahlungsrate wird am 31.12.2021 (20%) überwiesen, danach halbjährlich 10%. Letzte Tilgung am 31.12.2025.
- Besichert wird der Kredit zu 90% durch die Cofag, 10% durch das Bankenkonsortium.

Verstöße gegen die Auflagen werden von einem Stiftungsrat bewertet. Dieser besteht aus 5 Mitgliedern, von denen 2 von der ÖBAG bestellt werden, aber alle von der Lufthansa die Zustimmung benötigen. Verstöße gegen die vertraglichen Bestimmungen werden durch einfache Mehrheit festgestellt. Eine Eskalation bedarf nur der Stimmen der 2 ÖBAG Mandatäre. Im Eskalationsprozess tritt ein Gremium von 4 Personen zusammen (CEO und Stiftungsvorstand der ÖBAG und 2 Lufthansa Vor-

stände). Gibt es keinen Mehrheitsbeschluss, treffen sich der österreichische Finanzminister und ein Vorstand der Lufthansa. Wird ein Verstoß festgestellt aber keine Einigung zur Korrektur erzielt, wird eine Pönale fällig.

Im Detail:

- **Aufsicht / Gremium zur Wahrung der österreichischen Standortinteressen sowie Sanktionen:** Die Überwachung der Einhaltung erfolgt durch den ÖLP Stiftungsvorstand und den OS AR. Sämtlich Mitglieder im ÖLP Stiftungsvorstand sowie im OS AR können nicht ohne Zustimmung der LH benannt werden. Die ÖBAG erhält 2 von 5 Mandaten (inkl. Vorsitzendem) im ÖLP Stiftungsvorstand sowie 1 Mandat im OS AR. Die Feststellung eines Verstoßes erfolgt durch einen Mehrheitsbeschluss im Stiftungsvorstand, wobei der anschließende Eskalationsprozess auch von den beiden ÖBAG-Vertretern alleine angestoßen werden kann. Im Eskalationsprozess ist vorgesehen, dass zunächst ein 4er Gremium (CEO der ÖBAG, Stiftungsvorstand der ÖBAG sowie 2 LH Vorstände) zusammentritt um eine Einigung innerhalb von 6 Wochen zu erzielen. Gelingt dies nicht, ist binnen 4 Wochen ein Spitzengespräch zwischen dem Finanzminister der Republik Ö und einem Mitglied des Vorstands der LH anzuberaumen. Wird ein Verstoß festgestellt und kann keine Einigung erzielt werden, ist eine Pönale fällig, die bei Nichtzahlung seitens der Regierung gerichtlich durchgesetzt werden müsste. Die Pönale beträgt EUR 150 Mio. für die ersten 6 Jahre (Ende der Kreditlaufzeit). Danach wird die Pönale für weitere 4 Jahre von EUR 50 Mio. bis EUR 10 Mio. abgeschmolzen. Die Fälligkeit der Pönale tritt erst nach der Kredittilgung ein. Die Pönale ist durch OS bzw. ÖLH zu zahlen. Für den Zeitraum der Kreditlaufzeit garantiert Lufthansa die Zahlung der Pönale in Höhe von 50% des Betrags.

Diese Regelungen eröffnen in Folge weiter Fragen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Der Mindestverkaufspreis der Flugzeuge ist mit 55.5 Millionen Euro für 24 Flieger (Durchschnittspreis 2,3 Millionen Euro) extrem niedrig. Auf Basis welcher Annahmen errechnet sich dieser Preis?
 - a. Wäre es unter diesen Umständen finanziell zu rechtfertigen, die Flugzeuge einzumotten und erst zu verkaufen, wenn sich der Markt erholt hat?
2. Die AUA veräußert ihre Flugzeuge an die in Luxemburg ansässige Firma NewCo und least sie dann von dieser zurück. Das Dokument aus der Hauptversammlung betont, dass Luxemburg keine Steueroase ist, und dass die anfallende Körperschaftssteuer weiterhin in Österreich zu entrichten ist. Diese Formulierung ist schwammig, da nur auf Körperschaftssteuer verwiesen wird, nicht aber auf andere Steuern oder die Berechnungsgrundlage für den zu versteuernden Gewinn. Hat sich das Finanzministerium versichert, dass die geplante Kapitalverlagerung nach Luxemburg tatsächlich zu keiner Verringerung der Steuerleistung im Vergleich zu einem Modell, bei dem die Assets in Österreich verblieben, führen wird?
 - a. Aus welchem Grund ist die Verlagerung der Flugzeuge nach Luxemburg absolut notwendig? Warum könnte die NewCo nicht auch in Österreich registriert werden?

3. Der Wirtschaftlichkeitsvorbehalt bleibt im NEOS vorliegenden Dokument in den Details unspezifiziert. Wie im Aufsichtsrat formuliert, könnte jede Auflage mit Hinweis auf höhere Wirtschaftlichkeit einer alternativen Lösung außer Kraft gesetzt werden. Die Lufthansa könnte zum Beispiel darauf verweisen, dass eine gemeinsame Wartung aller Flieger in Frankfurt wirtschaftlicher ist, als an mehreren Standorten, und damit die Auflage, dass die Wartung weiterhin in Wien durchgeführt werden muss, aushebeln. Gibt es in anderen Dokumenten präzisere Definitionen, ab wann eine Auflage aufgrund des Wirtschaftlichkeitsvorbehalts ausgesetzt werden kann?
 - a. Wenn ja, bitte um Übermittlung.
 - b. Wenn nein, wie kann die Republik ihre Interessen an der Beibehaltung des Standorts Wien durchsetzen?
4. Die Kredite werden durch die der AUA verbleibenden Flugzeuge besichert. Da sich der Flugmarkt wegen der anhaltenden Unsicherheiten durch Corona nur langsam (und unvorhersehbar) erholen wird, ist mit Zahlungsunfähigkeit zu Beginn des Tilgungszeitraums noch eher zu rechnen als gegen Ende. Da die AUA aber nur mithilfe ihrer Flugzeuge Profite (und damit Abzahlungsraten) erwirtschaften kann, wäre eine Pfändung der Flieger zu Beginn des Tilgungszeitraums mit einem Totalausfall gleichzusetzen. Gibt es ein Szenario, in dem die Republik Österreich bei Verfehlen eines Zahlungszieles vor Ende der Sechsjahresfrist tatsächlich auf das Anlagevermögen der AUA in Form ihrer Flugzeuge zurückgreifen könnte?
 - a. Wenn ja, bitte um Beschreibung.
5. Bei Verdacht auf Verletzung einer Auflage besteht ein vorgefertigtes Prozedere, bei dem aber im Endeffekt niemals klare Mehrheiten bestehen. Immer stehen sich gleich viele Repräsentant_innen der Lufthansa wie der Republik gegenüber. Korrektur der Verletzung oder Pönalzahlung bedarf aber einer Stimmenmehrheit. Wird anderswo eine Möglichkeit für ein externes Schiedsgericht oder einen Gang zu Gericht eingeräumt?
 - a. Wenn ja, bitte um Übermittlung dieses Dokuments.
 - b. Wenn nein, wie kann die Republik sich im Streitfall gegen die Lufthansa durchsetzen?
6. Im Falle der Zahlungsunfähigkeit der AUA innerhalb oder am Ende der sechsjährigen Laufzeit, welche Optionen hätte die Republik außer der Verwertung der zur Kreditbesicherung verpfändeten Flugzeuge?
7. Es stand auch ein geordneter Konkurs der AUA und ein Neuanfang mit einem neuen strategischen Partner – vorzugsweise einem, der nicht schon Hubs in Europa unterhält und daher nicht mit Wien konkuriert – im Raum. Für so einen Neuanfang wären Flugzeuge wichtig, aber auch ein Rückgriffsrecht auf die Lande- und Abflugslots der AUA am Flughafen Wien. Die Aufsichtsratsdokumente beziehen sich in keinem Punkt auf diese Slots. Wurden diese nicht in die Verhandlungen eingebunden?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
 - b. Wenn nein, würden die Slots in die allgemeine Konkursmasse fallen? Wie würde in diesem Fall die Republik Österreich das Drehkreuz Wien

in den Händen einer österreichischen Fluglinie (oder Allianz mit Österreichbezug) halten können?

8. Unter "Gültigkeit der Auflagen" ist zu lesen, dass eine vorzeitige Beendigung durch Tilgung des Kredits jederzeit möglich ist. Bedeutet das, dass sich die Luft-hansa jederzeit aus den Auflagen herauskaufen kann und der Standort Wien dann ungeschützt verbleibt?