

Wien-konkret
Medien GmbH
Anton Haglgasse 14-16 / 1 / 4
A-3003 Gablitz bei Wien

An die
Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Direktion A — Allgemeine Angelegenheiten
DM 28, 6/109
B-1049 Brüssel
Fax (0032-2) 296 41 04

Gablitz, 21. März 2009

**Betreff: Stellungnahme zur staatlichen Beihilfe C 6/09 (ex N 663/08)
Austrian Airlines Umstrukturierungsplan (eigentlich Übernahmeplan
durch die Lufthansa) vom übergangenen Bestbieter Wien-konkret Me-
dien GmbH**

- 1) Vorbemerkung
- 2) Die Lufthansa ist nicht Bestbieter für die AUA
- 3) Die staatliche ÖIAG agiert nicht wie ein vernünftiger, privater Investor
- 4) Die deutsche Lufthansa ist keine österreichische Firma
- 5) Falsche Bewertung der Flugzeuge
- 6) Keine staatliche Rettungsbeihilfen zur Finanzierung von Firmenübernahmen („Mergers & Acquisitions“) erlaubt
- 7) Ein 500 Millionen Euro Staatszuschuss ist wettbewerbsverzerrend
- 8) Staatsbeihilfen verzerren grundsätzlich dem Wettbewerb und widersprechen grundsätzlich dem EU-Vertrag
- 9) War der 200 Millionen Euro Staatszuschuss an die AUA im Dezember 2008 EU-rechtskonform?
- 10) Die AUA hat die staatliche Beihilfe gar nicht notwendig
- 11) Kein Sparwille und kein eigener Sanierungsbeitrag der AUA
- 12) Was passiert, wenn die EU-Kommission die Staatsbeihilfe für die AUA nicht genehmigt?
- 13) Ziele von Lissabon, Klimaschutz und Lärmschutz
- 14) Heftiger Widerstand in Österreich / keine Volksabstimmung
- 15) Österreich vor dem Staatsbankrott
- 16) Der rechtlich sichere Ausweg
- 17) Wien-konkret Medien GmbH würde die staatlichen AUA Anteil auch ohne Staatszuschuss übernehmen
- 18) Die AUA ist auch ohne Staatssubvention sanierbar / Plan B

Wien-konkret Medien GmbH

Firmensitz
Anton Haglgasse 14-16/1/4
A-3003 Gablitz, Austria

Telefon
0043-2231- 68367

Homepage
www.wien-konkret.at

Mobil
0043-676-4039090

e-mail
office@wien-konkret.at

Bankkonto: Bank Austria
Kto.-Nr. 0857-40066/00
BKLZ: 12000
UID: ATU44375902
FN 164243 i

1) Vorbemerkung

Vorweg ist festzuhalten, dass die EU-Kommission unter Punkt 2.5 in der Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Kommission vom 11.3.2009, C57/05, nicht alle bei ihr eingelangten Beschwerden und auch nicht alle Beschwerdepunkte vorbringt. An eingegangenen Beschwerden werden jene von Ryanair vom 17. November 2008, Robin Hood Aviation vom 20. November 2008, Air France/KLM vom 11. Dezember 2008, British Airways vom 18. Dezember 2008 und Niki Luftfahrt GmbH vom 9. Januar 2009 erwähnt und die wesentlichsten Beschwerdepunkte der Beschwerden angegeben.

Diese Liste an eingebrachten Beschwerden ist aber nicht vollständig. Die Beschwerde von Wien-konkret Medien GmbH vom 9.2.2009 – als Fax eingebracht sowohl bei der EU Kommission Generaldirektion Wettbewerb, Registratur Staatliche Beihilfen als auch bei der EU Kommission Generaldirektion Energie und Verkehr Direktion A Referat 4, blieben unberücksichtigt. Bereits am 12. November 2008 hat Wien-konkret das bei der ÖIAG abgegebene Kaufangebot für die AUA-Aktien an EU Transportkommission und die EU-Wettbewerbskommission gefaxt. Ebenso hat Wien-konkret das Verlängerungsangebot am 5. Februar 2009 an die EU-Transportkommission und EU Wettbewerbskommission gefaxt. Dazu gab es mehrere Bestätigungsschreiben seitens der EU-Kommission. Die EU-Kommission wusste also spätestens seit 12. November 2008, dass es außer dem Lufthansa Kaufangebot noch ein weiteres Kaufangebot für die von der staatlichen ÖIAG gehaltenen AUA Aktien gab. Dieses Kaufangebot von Wien-konkret blieb in der Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Kommission vom 11.3.2009, C57/05 aber unerwähnt. Deshalb können jetzt auch alle anderen Beteiligten und Wettbewerber zu diesem Kaufangebot von Wien-konkret betreffende AUA nicht Stellung nehmen. Das dürfte einen wesentlichen Verfahrensmangel darstellen, da durch diese gewählte Vorgangsweise wichtige Fakten seitens der EU-Kommission zurückgehalten und verheimlicht wurden.

2) Die Lufthansa ist nicht Bestbieter für die AUA

Das Kaufangebot der Lufthansa beinhaltet einen Kaufpreis von 366.268,75 Euro für 36.626.875 Stück bzw. 41,56% der AUA Aktien, falls es einen (staatlichen) Zuschuss in der Höhe von 500 Millionen Euro gibt. Das ergibt einen **negativen Kaufpreis von 499.633.731,25 Euro** oder minus 13,65 Euro je Aktie. Weiters wird ein erfolgsabhängiger Besserungsschein von 162 Millionen Euro in Aussicht gestellt. Doch selbst mit dem Besserungsschein bleibt das Kaufangebot der Lufthansa negativ. Der negative Kaufpreis wäre dann im günstigen Fall **minus 337.633.731,25 Euro** bzw. minus 9,22 Euro je Aktie.

Die Wien-konkret Medien GmbH ist Bestbieter, da Wien-konkret **ausdrücklich auf einen Staatszuschuss verzichtet** hat. Der Kaufpreis des verbindlichen Kaufangebotes lautet ursprünglich (11.11.2008) auf 10 Euro bis 31.1.2009 und wurde mit dem Kaufangebot vom 30. Jänner 2009 auf **11 Euro bis 30. Juni 2009** erhöht und verlängert. Das ist zwar nur ein sehr geringer Kaufpreis, allerdings um fast 500 Millionen Euro höher als jener der Lufthansa. Dieses Faktum wurde leider seitens der EU-Kommission in der Bekanntmachung im Amtsblatt der EU-Kommission vom 11.3.2009 leider vergessen oder auch absichtlich unerwähnt gelassen. 500 Millionen Euro sind kein zu vernachlässigender Kleingeldbetrag. Es mag durchaus sein, daß die EU-Kommission – die derzeit mit Milliarden

Euro an Staatssubventionen für Banken und Autoindustrie zu tun hat – einen solchen Betrag derzeit als gering einschätzt. Die EU-Kommission könnte die 500 Millionen Euro Vorsprung des übergangenen Bestbieters Wien-konkret gegenüber der Lufthansa aber wenigstens erwähnen und versuchen es rechtlich zu begründen.

3) Die staatliche ÖIAG agiert nicht wie ein vernünftiger privater Investor

Wenn die ÖIAG ihre AUA-Aktien verkaufen möchte, dann hat sie verschiedene Möglichkeiten:

- a) Sie verkauft die AUA-Aktien an der Börse. Derzeit (Stand 16. März 2006) würde die ÖIAG an der Börse einen Verkaufspreis von **3,90 Euro je Aktie** erzielen können. Das ist der Schlusskurs für AUA Aktien, der am 16. März 2009 an der Wiener Börse erzielt wurde. Dabei ergäbe sich ein Verkaufserlös von 142 Millionen Euro.
- b) Sie könnte die Aktien an Wien-konkret um in Summe 10 Euro verkaufen
- c) die AUA in Konkurs gehen lassen mit 0 Euro Erlös
- d) Sie könnte die Aktien mit 499,6 Millionen Euro Zuschuss – das sind 13,65 Euro Zuschuss je Aktie – an die Lufthansa abtreten.

Wenn ein **vernünftiger** privater Investor die Wahl hätte zwischen

Variante	Verkauf an ...	Verkaufserlös
A	Aktionäre über die Börse	142 Millionen Euro
B	Wien-konkret Medien GmbH	10 Euro
C	In Konkurs gehen lassen	0 Euro
D	Lufthansa Konzern	minus 499,6 Millionen Euro

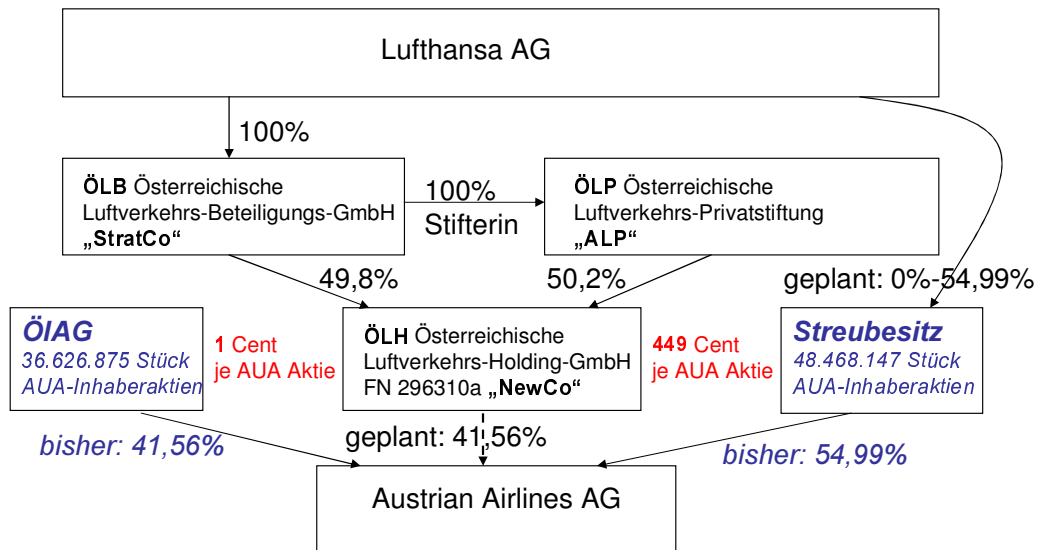
dann würde er mit Sicherheit Variante A) wählen. Keinesfalls würde der vernünftige private Investor Variante D) wählen, also 499,6 Millionen nachschießen. Variante D ist für einen vernünftigen Investor um 642 Millionen schlechter, als Variante A.

D.h. jede andere Alternative ergäbe beim einen höheren Verkaufspreis als jenen, der von der Lufthansa geboten wurde. Damit steht die Vergabe zu Lasten der Steuerzahler eindeutig im Widerspruch zum EG-Vertrag und zu den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten aus dem Jahre 2004. Die gegenteilige Aussage der Republik Österreich in Punkt (18) der Bekanntmachung im Europäischen Amtsblatt vom 11.3.2009 ist bewiesener Maßen als falsch einzustufen.

Anmerkung: Genau genommen hat die Lufthansa einen negativen Kaufpreis geboten und hätte deshalb schon zu Beginn vom weiteren Vergabeverfahren ausgeschlossen werden müssen, da ein negativer Kaufpreis bei einer Vergabe eines staatlichen Gutes unzulässig ist.

4) Die deutsche Lufthansa ist keine österreichische Firma

Geplante Übernahme der AUA Aktien (falls die Übernahme durch die Lufthansa gelingt)



Die Deutsche Lufthansa AG mit Sitz in Deutschland ist keine österreichische Firma und erfüllt schon alleine deshalb den Privatisierungsauftrag der Bundesregierung nicht. Als wesentliche Voraussetzung war genannt, dass 25% + 1 Aktie im österreichischen Besitz verbleiben müssen. Die ÖIAG beabsichtigt aber nun mittels Kaufvertrag vom 5. Dezember 2009 sämtliche Anteile an die ÖLH – einer Konzerngesellschaft der deutschen Lufthansa – und somit indirekt an die Deutsche Lufthansa zu verkaufen. Die ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding-GmbH FN 296310a „NewCo“ gehört zu 49,8% der „StratCo und diese wiederum zu 100% der Lufthansa AG. Der zweite Gesellschafter der „NewCo“ ist die ÖLP / AFP, wobei die „NewCo“ die 100% Stifterin der „ALP“ ist und diese daher zu 100% kontrolliert. (siehe Organigramm).

Somit können die AUA-Aktien, die derzeit von der staatlichen ÖIAG gehalten werden, in Zukunft zu 100% der deutschen Lufthansa zugerechnet werden. Selbst die derzeitigen AUA-Vorstände Peter Malanik und Andreas Bierwirth sprechen im AUA-Geschäftsbericht 2008 auf Seite 6 von einer „Integration“ der AUA in den Lufthansa-Konzern.

Exkurs: Man darf sich die Frage stellen, warum die Lufthansa eine derart komplizierte Struktur zur Übernahme der AUA gewählt. Wieso bedarf es der Firmen ÖLB, ÖLP und ÖLH? Vermutlich wurde diese Struktur nur deshalb gewählt, um möglichst viel österreichische Eigentümerschaft vorzutäuschen und Haftungen der Lufthansa für die AUA möglichst gering zu halten.

Und weiter auf Seite 45 des AUA-Geschäftsberichts: *“Aus dem von ÖIAG und Merrill Lynch abgewickelten Prozess ging die Deutsche Lufthansa AG erfolgreich hervor, die Verträge über den Verkauf der Anteile wurden am 5. Dezember unterzeichnet und am 16. Dezember 2008 durch die österreichische Bundesregierung genehmigt.“* Und weiter auf Seite 75: *„Mit der Unterzeichnung der Verträge über den Verkauf des ÖIAG-Anteils von 41,56% an der Austrian Airlines AG an die Deutsche Lufthansa AG wurde am 5. Dezember 2008 ein wichtiger Schritt zur nachhaltigen Zukunftssicherung der Austrian Airlines Group vollzogen.“* Da man nicht annehmen muss, dass im AUA-Geschäftsbericht bewusst die Unwahrheit geschrieben wurde, ist also offensichtlich laut AUA-Vorstand die Deutsche Lufthansa AG direkt Käuferin der 41,56% AUA-Aktien der ÖIAG.

Aufgrund seiner deutschen Rechtspersönlichkeit erfüllt der deutsche Lufthansa-Konzern nicht die Voraussetzungen des Privatisierungsauftrages der österreichischen Bundesregierung vom 12. August 2008 und hätte daher ausgeschlossen werden müssen.

Die Wien-konkret Medien GmbH dagegen hat ihren Firmensitz in Österreich und hat auch zu 100% österreichische Gesellschafter. Wien-konkret Medien GmbH ist der einzige Anbieter, der die Voraussetzungen des Regierungsauftrages erfüllt.

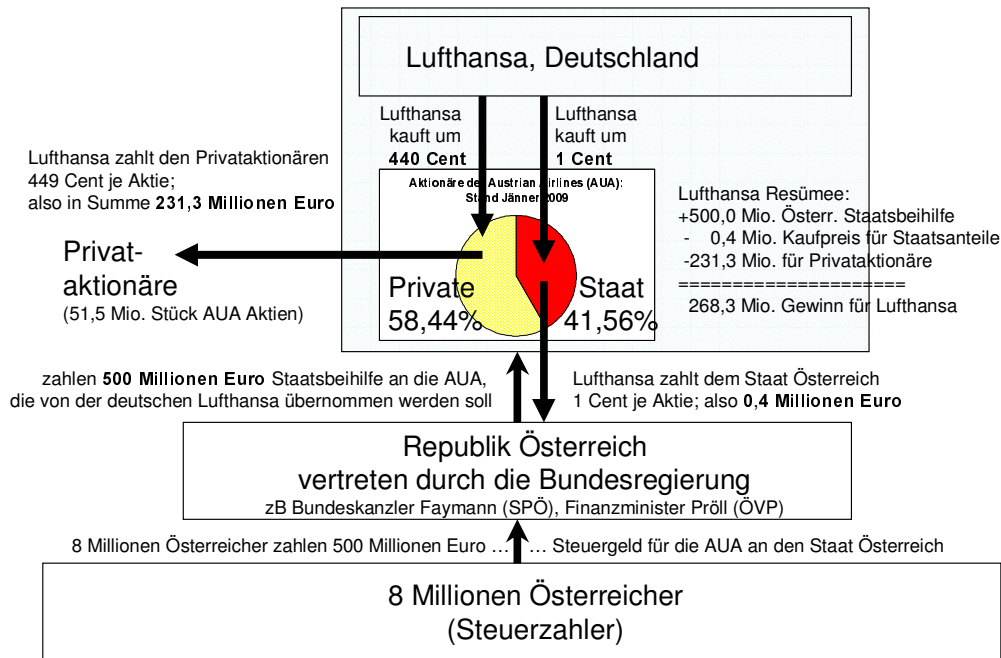
5) Falsche Bewertung der Flugzeuge

Die AUA weist in ihrem Geschäftsbericht 2008 zum 31.12.2008 98 Flugzeuge im Wert von 1.527 Millionen Euro aus. Die Flugzeuge wurden neben der planmäßigen Abschreibung im 4. Quartal 2008 noch um zusätzliche 238 Millionen Euro abgewertet. Somit ist die außerplanmäßige Abschreibung von 238 Millionen Euro um 12 Millionen Euro höher als die planmäßige Abschreibung von 226 Millionen Euro. Wenn man davon ausgeht, dass diese Flugzeuge in der Jahresbilanz 2007 und in den Quartalsbilanzen für das 1., 2. und 3. Quartal 2008 richtig bewertet wurden, dann stellt sich die Frage, warum im 4. Quartal 2008 die Flugzeuge um 238 Millionen Euro außerplanmäßig abgewertet wurden. Begründet wird dies offiziell mit einem verminderten Marktwert, der ausgerechnet im 4. Quartal 2008 – also während des Ausschreibungszeitraumes – stattgefunden haben soll. Es liegt aber der Verdacht nahe, dass diese Sonderabschreibung gar nicht notwendig war, sondern nur dazu diente, einen möglichst hohen Verlust und somit einen möglichst hohen Zuschussbedarf darzustellen. Dadurch will man offensichtlich letztendlich eine möglichst hohe Staatsbeihilfe rechtfertigen.

(Möglich wäre allerdings auch, dass die Flugzeuge schon in der Vergangenheit zu hoch bewertet waren und schon längst abgewertet werden hätten müssen. Dann wären allerdings die vorhergehenden Jahres- und Quartalsbilanzen falsch gewesen. Dann sollte die EU-Kommission von Amts wegen eine Mitteilung an die österreichische Staatsanwaltschaft schreiben mit der Bitte auf Verdacht wegen Bilanzfälschung zu ermitteln.)

6) Keine staatliche Rettungsbeihilfen zur Finanzierung von Firmenübernahmen („Mergers & Acquisitions“) erlaubt

Die geplante Staatsbeihilfe und die Geldflüsse bei einer Übernahme der Austrian Airlines (AUA) durch die deutsche Lufthansa



Im Wesentlichen verlangt die Deutsche Lufthansa AG eine nicht rückzahlbare Staatssubvention von 500 Millionen Euro dafür, dass Sie die AUA übernimmt. Von den 500 Millionen Euro würden rund 0,4 Millionen Euro in Form eines offiziellen Kaufpreises an die staatliche ÖIAG zurückfließen. Falls alle AUA-Kleinaktionäre (Streubesitz) das Übernahmeangebot von 4,49 Euro je Aktie annehmen würden, so kostet dies die Deutsche Lufthansa 231 Millionen Euro. Zieht man von den 500 Millionen Staatssubvention die 0,4 Millionen Kaufpreis für die von der ÖIAG gehaltenen AUA-Aktien und 231 Millionen Euro für die von Kleinaktionären gehaltenen AUA-Aktien ab, so bleibt der Lufthansa ein Übernahmeerfolg von 268 Millionen Euro übrig. Zählt man noch den Buchwert, also das Eigenkapital der AUA von 255 Millionen Euro – dazu, dann ergibt es sogar einen Übernahmeerfolg von 523 Millionen Euro. Zu einem solchen Geschäft sollte man den Lufthansa-Managern vorerst einmal gratulieren. Es wäre sogar ein Extra-Bonus für ein derart gewinnbringendes Geschäft gerechtfertigt.

Rein rechtlich stellt sich aber die Frage, ob staatliche Rettungsbeihilfen dafür verwendet werden dürfen, dass man damit Firmenübernahmen („Mergers & Acquisitions“) finanziert. Aus unserer Sicht widerspricht das ganz klar dem EU-Beihilfenrecht. Eine Genehmigung der Staatsbeihilfe an den Lufthansa-Konzern inklusive AUA ist als nicht notwendig und wettbewerbsverzerrend zurückzuweisen. Die Deutsche Lufthansa ist ja keine Konkursfirma, wenn man den veröffent-

lichten Bilanzen trauen darf. Allenfalls könnte man über eine staatliche Rettungsbeihilfe nachdenken, wenn die AUA in ihrer jetzigen Struktur erhalten bleiben soll. Allerdings wäre auch bei dieser „Stand-alone“ Lösung ein 500 Millionen Euro Staatszuschuß massiv wettbewerbsverzerrend und daher unvereinbar mit geltendem EU-Recht.

7) Ein 500 Millionen Euro Staatszuschuss ist wettbewerbsverzerrend

Wieviel sind 500.000.000 Euro?

Angesichts der vielen Milliarden Euro, mit denen die EU-Mitgliedsstaaten den Banken zu Hilfe eilen um einen Kollaps des EURO-Währungssystems zu vermeiden, sind 500.000.000 Euro ein Taschengeld. Allerdings werden bei den Bankhilfspaketen die Banken höflich gebeten, die Bankhilfspakete nach Ende der Krise – die ja laut Finanzexperten irgendwann einmal kommen muss – wieder zurückzuzahlen und zwar mit Zinsen!

Der 500.000.000 Euro Staatszuschuss zur Rettung der Austrian Airlines ist aber eine nicht-rückzahlbarere Subvention.

500.000.000 Euro sind umgerechnet:

- * 63.000 Euro Zuschuss je AUA Mitarbeiter (Basis: 7914 im Jahresschnitt)
- * 5,67 Euro je Aktie (Basis: 88,1 Millionen AUA Aktien; d.h. bei einem derzeitigen Aktienkurs von 3,80 Euro am 19. März 2009, wäre der Wert des Staatszuschusses höher, als der Marktwert der gesamten AUA)
- * 60,2 Euro je Österreicher (Basis 8,3 Millionen Einwohner von Österreich)

Wird dadurch der unverfälschte Wettbewerb verfälscht?

Angesichts solcher Zahlen kann man natürlich nicht mehr von Taschengeld sprechen. Vielmehr handelt sich um eine gewaltige Begünstigung der Fluglinie AUA gegenüber ihren Wettbewerbern und zweitens handelt es sich um eine gewaltige Belastung für die österreichische Bevölkerung. Ein solcher nicht rückzahlbarer Staatszuschuss ist somit wettbewerbsverzerrend und unvereinbar mit geltendem EU-Recht.

8) Staatsbeihilfen verzerren grundsätzlich dem Wettbewerb und widersprechen grundsätzlich dem EU-Vertrag

Aufgrund des allgemeinen Grundsatzes des Verbots staatlicher Beihilfen sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. (Artikel 87 (Ex-Artikel 92) des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft)

Der Wettbewerb wird beispielsweise dadurch verfälscht, dass die AUA nun selbst verstärkt **Billigtickets um 99 Euro** anbieten will und somit Verkehr aus anderen europäischen Mitgliedsstaaten anziehen will. Dies geht natürlich zu Lasten anderer Fluglinien, die dann ihrerseits in wirtschaftliche Bedrängnis kommen könnten

oder bereits schon sind. Diese könnte dadurch in ernsthafte wirtschaftliche Schwierigkeiten gedrängt werden.



Weiters will die AUA durch die Billigtickets Passagiere anlocken, die sonst über andere Hubs (Flughafenknoten) geflogen wären. Der AUA Vorstand Andreas Bierwirth nannte am 30.1.2009 in der Mitarbeiterversammlung als Beispiel Kunden, die **von Düsseldorf (Deutschland, EU) nach Barcelona (Spanien, EU)** fliegen wollen. Diese könnten durch Billigtickets angelockt werden und würden dann **über Wien (Österreich, EU)** fliegen. Dies stellt eine klassische Verzerrung des unverfälschten Wettbewerbs dar, die nur durch die staatliche Beihilfe – deren Teil 1 in rechtswidriger Weise von der EU-Kommission am 19.1.2009 genehmigt wurde - ermöglicht wurde und weiter ermöglicht wird.

Die EU-Kommission führt selbst im Kapitel Staatsbeihilfen an, dass das Ausscheiden von leistungsschwachen Unternehmen ein normaler Vorgang am Markt sei. Obwohl die AUA weit von einem möglichen Konkurs entfernt ist, würde selbst ein Konkurs und somit ein Ausscheiden eines leistungsschwachen Unternehmens dem EU-Grundsatz des unverfälschten Wettbewerbs entsprechen und einen normaler Vorgang darstellen. Eine staatliche Beihilfe hingegen wäre ein Verstoß gegen den angeführten Artikel 87 des EG Vertrages.

Wie aber bereits ausgeführt ist ein Konkurs oder eine Staatssubventionierung gar nicht notwendig, da es einen Käufer gibt, der die AUA auch ohne Staatszuschuss kaufen möchte.

Wettbewerbsverzerrung bei konkurrenzierenden Produkten:

Eine Subventionierung einer Fluglinie führt aufgrund der Kreuzpreis-elasticität von konkurrierenden Produkten zu einem Nachfragerückgang bei den umweltfreundlichen Eisenbahnen. Viele Flugverbindungen in Europa sind schon jetzt billiger als die vergleichbaren Eisenbahnverbindungen. Eine staatliche Subventionierung einer Fluglinie bewirkt daher nicht nur eine Wettbewerbsverzerrung zwischen konkurrenzierenden Fluglinien zugunsten einer Fluglinie, sondern auch zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber alternativen Verkehrsmitteln wie zum Beispiel der Eisenbahn.

9) War der 200 Millionen Euro Staatszuschuss an die AUA im Dezember 2008 EU-rechtskonform?

Der erste Teil der 200 Millionen Euro Staatsbeihilfe für die AUA wurde am 22.12.2008 in der Höhe von 67 Millionen Euro ausbezahlt. Dies ist fast ein Monat **vor der Zustimmung der EU-Kommission am 19. Januar 2009**. Eine Auszahlung vor der Genehmigung durch die EU-Kommission ist aber laut EU-Recht ausdrücklich verboten. Es liegt ein Verstoß gegen Artikel 88 (ex-Artikel 93) des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft vor. Die EU-Kommission müßte daher die Zustimmung zur 200 Millionen Euro Staatsbeihilfe vom 19. Jänner 2009 unverzüglich widerrufen. Angesichts des versuchten Beihilfenmissbrauches sind natürlich auch keine weiteren Beihilfen für die AUA zulässig.

10) Die AUA hat die staatliche Beihilfe gar nicht notwendig

Hier die Konzernbilanzzahlen der AUA zum 31.12.2008

Aktiva	Mio. €	Passiva	Mio. €
Immaterielle Vermögen	31,6	Grundkapital	264,4
Flugzeuge	1527,7	Rücklagen und kumulierte Ergebnisse	- 9,9
Übrige Sachanlagen	59,2	Anteile Minderheitsgesellschaften	1,3
Beteiligungen an assoziierte Unternehmen	15,5	Eigenkapital	255,8
Wertpapiere und Ausleihungen	180,8		
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	24,4	Rückstellungen	308,9
Langfristiges Vermögen	1.839,2	Verzinsliche Verbindlichkeiten	759,4
		Sonstige Verbindlichkeiten	11,3
Vorräte	51,7	Langfristige Schulden	1.079,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	125,1		
Sonstige Forderungen + Vermögenswerte	34,5	Kurzfristige Schulden	856,9
Liquide Mittel	141,8		
Kurzfristiges Vermögen	353,1	Schulden	1.936,5
Summe Vermögen	2.192,3	Summe Vermögen	2.192,3

Hier ein paar Gründe, warum die AUA staatliche Beihilfen gar nicht notwendig hat
 * In der AUA-Konzernbilanz für das Jahr 2008 wurden per 31.12.2008 liquide Mittel in der Höhe von 141,8 Millionen Euro angegeben, das Eigenkapital lag bei 255,8 Millionen Euro. Die Börsenkapitalisierung – somit der Marktwert - der AUA liegt laut Veröffentlichung der Wiener Börse im März 2009 bei rund 340 Millionen Euro.

* die langfristigen Schulden sind innerhalb eines Jahres von 1.288 Millionen Euro per 31.12.2007 um 209 Millionen Euro auf 1.079 Millionen Euro zurückgegangen. Die kurzfristigen Schulden stiegen lediglich um 91 Millionen Euro. Das ergibt in Summe einen Schuldenabbau von 118 Millionen Euro im „Krisenjahr“ 2008.

* die Wertpapiere und Ausleihungen des Anlagevermögens machen 180,8 Millionen Euro aus und könnten rasch in liquide Mittel umgewandelt werden

* Weiters kann die AUA jederzeit Kredite bei Banken aufnehmen, um die liquiden Mittel zu erhöhen.

* Innerhalb eines Jahres ist es möglich, dass die AUA einen Teil der überzähligen Flugzeuge (ca. 30 der 98 Stück) verkauft.

* Ebenso könnte die AUA schon längst den Verkauf ihrer nicht betriebsnotwendigen Beteiligungen durchführen, zB der UIA Beteiligungs-Gesellschaft m.b.H. (100%), AUA Versicherungs-Service Gesellschaft m.b.H. (100%), Wien Oberlaa Liegenschaftsentwicklungs GmbH (100%).

* Die AUA könnte aber auch Beteiligungen an anderen Fluglinien verkaufen: Ukraine International Airlines, Kiew (22%), Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH, Innsbruck (100%), Lauda Air Luftfahrt GmbH, Schwechat (100%).
 (Quelle: Seite 99 und 152 des Geschäftsberichtes der Austrian Airlines 2008)

11) Kein Sparwille und kein eigener Sanierungsbeitrag der AUA

Obwohl die Krise bereits seit Juni 2008 absehbar war, unternahm die AUA-Geschäftsführung bis Ende Februar 2009 keine nennenswerten Sparmaßnahmen.

Es gab beispielsweise

- * keine Kündigungen
- * keine Gehaltskürzungen
- * keinen Gehaltsverzicht des Vorstandes
- * keine Kurzarbeit
- * keine Reduzierung des defizitären Streckennetzes bis auf Mumbai
- * keine Reduzierung der Marktpräsenz
- * keine Beendigung der Gratisparkplätze für Mitarbeiter am Flughafen Wien-Schwechat

Vielmehr kaufte die AUA im September 2008 noch vier neue Flugzeuge ein (Qu Seite 74, 118 AUA Geschäftsbericht 2008.).

Dass die Abfertigung für den ehemaligen AUA-Vorstand Alfred Ötsch mit kolportierten 1,1 Millionen Euro mehr als das dreifache des von der Lufthansa angebotenen Kaufpreises von 366.000 Euro (1 Cent je Aktie) für die 41% AUA-Aktien im Staatsbesitz übertrifft, zeigt, dass bei den Herren Manager und Politikern die Relationen etwas durcheinander gekommen sind. Die Österreichische Bevölkerung hat dafür jedenfalls kein Verständnis. Das kann man in den diversen Internetforen nachlesen. Jedenfalls ist bei der AUA bis Ende Feb. 2009 kein Sparwille ersichtlich gewesen, wodurch auch keine „Rettungsbeihilfe“ oder sonstige Staatsbeihilfe gerechtfertigt ist.

12) Was passiert, wenn die EU-Kommission die Staatsbeihilfe für die AUA nicht genehmigt?

Laut dem AUA-Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Peter Michaelis würde es ohne Staatsbeihilfen zu einer massiven Redimensionierung der Austrian Airlines kommen. Er sprach von einer „Vienna Airlines“, also einer Regionalfluglinie. Genau das ist es, was der freie Markt und der unverfälschte Wettbewerb bewirken würden. Warum sollte man daher 500 Millionen Euro Steuergeld verpulvern, eine massive Wettbewerbsverzerrung am Flugmarkt ermöglichen und den Bruch des EU-Rechts tolerieren?

13) Ziele von Lissabon, Klimaschutz und Lärmschutz

Wettbewerbsziele von Lissabon: *"Die Lissabon-Strategie (auch Lissabon-Prozess oder Lissabon-Agenda) ist ein auf einem Sondergipfel der europäischen Staats- und Regierungschefs im März 2000 in Lissabon verabschiedetes Programm, das zum Ziel hat, die EU innerhalb von zehn Jahren, also bis 2010, zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensgestützten Wirtschaftsraum der Welt zu machen. Mit dieser Strategie will die EU „im Rahmen des globalen Ziels der nachhaltigen Entwicklung ein Vorbild für den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Fortschritt in der Welt sein“"* (Qu. Wikipedia 19.3.2009)

Würde die EU-Kommission die 500 Millionen Euro Staatssubvention an die derzeit schwer defizitäre und wettbewerbschwache AUA genehmigen, dann stünde es offensichtlich im direkten Widerspruch zu den im Jahr 2000 in Lissabon verab-

schiedeten Lissabon-Strategie. Die EU-Kommission würde sich noch unglaublicher machen, als sie in vielen Bereichen ohnedies schon ist. Von den Lissabon-Zielen redet angesichts der massiven Wirtschaftskrise ohnedies kein Politiker oder EU-Beamter mehr. Gelten die Lissabon-Ziele eigentlich noch? Wenn ja, dann sollten sie auch im gegenständlichen Fall von der EU-Kommission berücksichtigt werden.

Klimaschutz

Als weltweites Problem wird der Treibhauseffekt und die daraus bedingte Erderwärmung betrachtet. Durch das Abschmelzen der Polkappen und der Gletscher steigt der Meeresspiegel. Besonders von einem steigenden Meeresspiegel betroffen wären die EU-Mitgliedsländer Italien (z.B. Venedig) oder auch die Niederlande.

Deshalb soll der CO₂ Ausstoß massiv eingeschränkt werden.

Andererseits will der österreichische Staat nun das Flugunternehmen AUA mit 500 Millionen Euro Steuergeld subventionieren, welches aktiv zur Zerstörung der Ozonschicht und zur Erhöhung Treibhauseffekte beiträgt. Durch den Staatszuschuss würden unrentable Flugstrecken künstlich aufrechterhalten werden. Das widerspricht natürlich den Klimaschutzzielen und ist daher abzulehnen. Die Umweltschäden, die durch rentable Flugstrecken verursacht werden, kann man noch bedingt mit wirtschaftlichen Aspekten begründen. Die Umweltschäden, die durch unrentable Strecken verursacht werden, hingegen nicht. Das gilt natürlich für die ganze Luftfahrtindustrie und nicht nur für die Fluglinie AUA.

Exkurs: Glühlampe und Luftfahrtindustrie

Die EU-Kommission hat den Verkauf von Glühlampen wegen angeblicher Umweltgefährdung schrittweise ab Ende 2009 verboten. Konsequenter Weise dürfte die EU-Kommission dann schon gar keine Staatssubventionen zum Betrieb defizitärer Fluglinien und Flugstrecken genehmigen, die bewiesenermaßen die Umwelt massiv schädigen und wesentlich mehr schädigen, als die harmlosen Glühlampen, die nur Licht um Wärme abgeben, aber kein CO₂ und keine Schadstoffe.

Lärmschutz

Wien und viele Umlandgemeinden in Niederösterreich sind durch den Flugbetrieb am Flughafen in Wien-Schwechat massiv durch Lärm geschädigt. Würde man die Subventionierung von defizitären Flugstrecken und Flugfirmen genehmigen, dann würde das Lärmproblem für die Bevölkerung unnötig hoch gehalten werden. Die EU-Kommission kann sich der EU-Bevölkerung oder aber auch den Großkonzernen verpflichtet fühlen. Die EU-Kommission wird hoffentlich dem Lärmschutz der Bevölkerung größere Bedeutung beimessen, als der Aufrechterhaltung defizitärer Flugstrecken.

Resümee aus dem Bereich Klimaschutz und Lärmschutz:

Defizitäre Flugstrecken sind nicht durch Staatssubventionen aufrecht zu erhalten, da es nicht nur dem EG-Vertrag und den Wirtschaftszielen von Lissabon, sondern auch den Klimaschutzzielen widerspricht.

14) Heftiger Widerstand in Österreich / keine Volksabstimmung

Der 500 Millionen Euro Staatszuschuss führte auch zu heftigen Widerstand in Österreich. Beispielsweise haben alle Oppositionsparteien – also FPÖ, BZÖ, Grüne - im österreichischen Parlament am 26.2.2009 gegen die Staatsbeihilfe für die Fluglinie AUA gestimmt. Des weiteren haben sich am 5. Dezember 2009 fünf Aufsichtsräte, nämlich die AUA-Belegschaftsvertreter, einstimmig gegen eine Übernahme der AUA durch die Lufthansa ausgesprochen.

Vermutlich würde aber auch eine Volksabstimmung betreffend einem 500 Millionen Staatszuschuss für die AUA deutlich negativ ausgehen. Um einen eventuell negativen Ausgang einer Volksabstimmung zu vermeiden, hat die derzeitige österreichische Regierung aus SPö und ÖVP vermutlich lieber keine Volksabstimmung durchgeführt, obwohl natürlich das österreichische Volk die finanziellen Lasten zu tragen haben wird. Es ist ein typischer Vertrag zu Lasten Dritter und ein Missbrauch der Vertretungsvollmacht der „Volksvertreter“, die in Wirklichkeit ab nicht die Interessen des Volkes vertreten.

15) Österreich vor dem Staatsbankrott

Österreich nähert sich immer mehr dem Staatsbankrott. Das Hauptübel sind neben der allgemeinen staatlichen Misswirtschaft aber auch die Rettungspakete für die Banken im Ausmaß von 100 Milliarden Euro und für die AUA mit 500 Millionen Euro. Die Bonität der österreichischen Staatsanleihen ist bereits hinter jener von Italien zurückgefallen. Wenn die EU den Österreichischen Steuerzahlen versichert, dass die EU im Falle eines Staatsbankrottes von Österreich helfend einspringt und sie die österreichischen Staatsschulden übernimmt, dann kann die EU auch Staatssubventionen an Firmen genehmigen, egal wie sinnlos diese auch sein mögen. Andernfalls kann man die EU gegebenenfalls als Beitragstäter zum österreichischen Staatsbankrott ansehen.

16) Der rechtlich sichere Ausweg

Der rechtliche sichere Ausweg ist, den derzeitigen AUA-Verkaufsprozess sofort zu beenden. Die nächsten Schritte wären:

- * Der Staat Österreich legt fest, wann er der AUA wie viel Zuschuss gewähren wird.
- * Man sollte die Entscheidung der EU-Wettbewerbsbehörden abwarten, ob der Staatszuschuss überhaupt wettbewerbsrechtlich erlaubt ist oder nicht
- * Nach Klärung der Staatszuschussfrage müssten allen Interessenten der gleiche Wissensstand und die gleichen Kaufkonditionen geboten werden. Danach sollte die ÖIAG eine **neue Ausschreibung** starten oder noch besser, einen **Verkauf über die Wiener Börse** durchführen. Das wäre aus Sicht von Wien-konkret transparent, fair und rechtskonform. Eine solche Vorgangsweise würde vermutlich auch einen wesentlich höheren Verkaufspreis bringen. Beim heutigen Durchschnittskurs vom Januar 2009 an der Wiener Börse von ca. 4,00 Euro je AUA-Aktie ist das **Staatspaket an der AUA** – das sind 36,6 Millionen Stück - **ca. 139 Millionen Euro wert.**

17) Wien-konkret Medien GmbH würde die staatlichen AUA Anteil auch ohne Staatszuschuss übernehmen

Während der regulären Ausschreibungszeit hat sich kein Käufer für die 41% vom Staat Österreich gehaltenen AUA-Aktien gefunden. Es gab lediglich ein unverbindliches Angebot – angeblich ohne Preis – der Lufthansa. Die Ausschreibung wurde dahin von der ÖIAG bis 31.12.2008 verlängert.

Danach hat die Lufthansa ein Kaufangebot abgegeben, welches einen Staatszuschuss von 500 Millionen Euro zur Vorbedingung hatte. Der AUA-Aufsichtsratsvorsitzende und ÖIAG Vorstand Dr. Peter Michaelis sprach von einem „Negativen Kaufpreis“.

Die Wien-konkret Medien GmbH hat hingegen am 11.11.2008 - also rechtzeitig in der Verlängerungsfrist bis 31.12.2008 - ein Angebot mit 10 Euro abgegeben, bei dem auf jeglichen Staatszuschuss verzichtet wird. Wien-konkret Medien GmbH ist daher – übergangener - Bestbieter.

Würde aufgrund der Staatsbeihilfen die Vorbedingungen der Lufthansa erfüllt werden, dann wäre auf einmal die Lufthansa Bestbieter. Die Lufthansa will nämlich dem Staat Österreich 1 Cent je AUA Aktie – also 366.000 Euro zahlen, vorausgesetzt das Übernahmeobjekt AUA bekommt zuvor 500.000.000 Euro Staatszuschuss.

Das bedeutet, dass die Genehmigung der beantragten Staatsbeihilfen für die AUA durch die EU-Kommission auf einmal zu einem anderen Bestbieter führen würde. Der Anbieter – der auf die Staatsbeihilfe verzichtet hat (das ist Wien-konkret Medien GmbH) – würde demnach als Verlierer übrig bleiben.

Eine solche Vorgangsweise widerspricht vermutlich dem gesamten Wettbewerbsrecht der Europäischen Union.

18) Die AUA ist auch ohne Staatssubvention sanierbar / Plan B

Austrian Airlines hat nach dem Gewinnjahr 2007 im Geschäftsjahr 2008 schwere Verluste wegstecken müssen. Das wirtschaftliche auf und ab ist in der Flugbranche durchaus nichts Ungewöhnliches. **Die Austrian Airline ist nach wie vor eine gute Firma und auch ohne Staatssubventionen zu retten.** Die AUA ist von innen heraus sanierbar, da es noch erhebliches Sparpotenzial gibt. Ein Gesundheitskrampf auf eine Regionalfluglinie „Vienna Airlines“, so wie dies bereits von AUA-Aufsichtsratschef Dr. Peter Michaelis als Plan B angedacht wurde, entspricht auch den Vorstellung von Wien-konkret. „Vienna Airlines“ würde perfekt zum Stadtmagazin Wien-konkret und seinen Lesern passen.

Mehr Informationen zur AUA-Übernahme durch die Lufthansa finden sie unter:
=> <http://www.wien-konkret.at/wirtschaft/flug/aua-verkauf/>

Ich stehe für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Robert Marschall
Herausgeber von Wien-konkret
Geschäftsführer der Wien-konkret Medien GmbH

Beilage: Firmenbuchauszug der Wien-konkret Medien GmbH