

<http://derstandard.at/>

Ötsch für Verkauf einer Mehrheit an der AUA

Der AUA-Chef sieht für Al Jaber keinen Rücktrittsgrund vom Vertrag. Der Scheich habe plötzlich gebeten, die AUA möge Bagdad erschließen, er habe abgelehnt, erklärte er im STANDARD-Interview

STANDARD: Ihnen ist der Geldgeber abhandengekommen: Scheich Al Jaber fühlt sich nicht mehr an seinen Vertrag, im Rahmen einer Kapitalerhöhung junge Aktien im Wert von 150 Mio. Euro zu zeichnen, gebunden. Noch am 9. Mai hatten Sie gesagt, er werde einsteigen. In einem Standard-Interview sagten Sie Anfang Februar: "Hut ab, es ist uns alles gelungen. Die AUA ist saniert." Am 24. April haben Sie einen Quartalsverlust von 60 Millionen Euro bekanntgegeben. Der Scheich ist weg, ein Kapitalerhöhungsbeschluss da, die AUA fliegt schwere Verluste ein. Was tun Sie jetzt?

Ötsch: Sie malen ja ein Schreckensszenario. Die AUA ist saniert – insofern, als die größten Verlustquellen beseitigt sind. Und wir haben 300 Millionen Euro verfügbare Liquidität und eine Eigenkapitalquote von 25 Prozent; die AUA ist finanziell ein stabiles Unternehmen. Im Dezember trat der Scheich an mich heran, er wolle sich gern an der AUA beteiligen, rund 150 Millionen investieren, er sehe im Geschäft im Mittleren und Nahen Osten gute Chancen. Die Eckpunkte des Deals sind glasklar formuliert: Der Scheich, der ja österreichischer Staatsbürger ist, tritt dem Syndikat bei und muss dort so stimmen, wie die **ÖIAG** es will. Und der Mindestpreis ist 7,1 Euro – darunter geht nicht; allein wegen der Nähe zur letzten Kapitalerhöhung. Am 3. April haben wir unterschrieben. Jetzt ist das Projekt aus meiner Sicht offenbar gestorben. Schade, mir tut das leid.

STANDARD: Al Jaber sagt, er ist von Ihnen im Konnex mit den Verlusten irregeführt worden.

Ötsch: Wir haben ihn nicht irregeführt, das ist völlig absurd, das wird auch vor Gericht nicht halten. Warum er den Vertrag nicht erfüllt, weiß ich nicht – es gibt keinen Rücktrittsgrund. Im Vertrag ist nur der Lizenzverlust, also der Wegfall der Geschäftsgrundlage, erwähnt; ausdrücklich festgehalten ist auch, dass ein Kursverlust der AUA kein Rücktrittsgrund ist. Und am 3. April gab es noch kein Quartalsergebnis – und jeder, der sich mit der Airline-Branche beschäftigt, weiß, dass das erste Quartal saisonal das schwächste ist. Ein negatives erstes Quartal kann niemanden überraschen, schon gar nicht einen Investor, der sich für mindestens drei Jahre gebunden hat. Zumal Al Jaber eine Due Diligence für 2007 machen ließ, die Vergangenheit lag offen vor ihm. Da ist das erste Quartal negativ – und schon wird der Scheich nervös. Er hat sich entweder nicht mit der Branche auseinandergesetzt, wurde von seinen Beratern falsch informiert, oder der Ausstiegsgrund ist vorgeschoben.

STANDARD: Sie meinen Al Jabers Pläne für den Irak? Sie haben bestätigt, dass er mit der AUA die Iraqi Airlines "wiederbeleben" und Bagdad-Flüge der AUA wollte, Sie hätten das aber abgelehnt. Wie war das alles?

Ötsch: Ich wurde vom Scheich zu den Hintergründen um Vertraulichkeit gebeten und sage nur das, was die AUA betrifft: Er hat unmittelbar nach Vertragsunterzeichnung den Wunsch an mich herangetragen, mit AUA-Maschinen und unserer Besatzung noch im Herbst aus Bagdad heraus den Irak mit dem Westen zu verbinden. Mich hat das völlig überrascht, vom Irak war bei unseren Plänen nie die Rede; außer in ferner Zukunft, wenn einmal Frieden herrscht. Ich habe sofort abgelehnt: "No way. Unmöglich. Viel zu gefährlich". Ich fliege doch

nicht nach Bagdad, wir fliegen unter strengsten Sicherheitsbestimmungen mit freiwillig arbeitendem Personal in den grundsätzlich sicheren Nordirak. Bagdad ist denk-unmöglich, nie und nimmer. Das war's. Inwieweit das bei Jabers Ausstieg eine Rolle spielt, weiß ich nicht.

STANDARD: Wie hat der Scheich darauf reagiert?

Ötsch: Er hat gesagt, er sei dazu da, Unmögliches möglich zu machen.

STANDARD: Welche Fehler hat die AUA beim Verhandeln mit dem Investor gemacht?

Ötsch: Keinen.

STANDARD: Sie haben die vergangene Wochen als "Theater" bezeichnet. Welche Rolle hatten Sie?

Ötsch: Der Regisseur war ich nicht, das waren die Medien, und deren Regie war schlecht. Ich war auch nicht der Held. Ich war ein unglücklicher Hauptdarsteller.

STANDARD: Sie haben nun Klagen angekündigt. Klagen Sie auf Schadenersatz? Vertragserfüllung auf Kooperation ist doch kaum möglich.

Ötsch: Da rauchen jetzt die Köpfe der besten Juristen. Denn gebrochen ist der Vertrag erst dann, wenn Jaber am Ende der Zeichnungsfrist, die wiederum von der Eintragung des Kapitalerhöhungsbeschlusses abhängt, nicht bezahlt hat. Das ist sehr komplex. Ab dem 21. Mai, bis zu dem Al Jaber noch seine Bankgarantie vorlegen könnte, ist es für mich vorbei: Da übergebe ich das alles den Juristen.

STANDARD: Und da haben Sie einen "doppelten Salto rückwärts" gemacht, wie ein Aufsichtsrat sagte: Sie waren immer für Stand-alone, nun sind Sie für eine strategische Partnerschaft. Ihr Wunschpartner?

Ötsch: Habe ich keinen. Ich war bis zur extremen Ölpreissteigerung zutiefst überzeugt, dass wir mit unseren eigenen Restrukturierungsmaßnahmen so weit kommen, dass die AUA nachhaltig positiv bilanzieren kann. Jetzt bin ich mir nicht mehr so sicher. Stand-alone war mein Auftrag bei meiner Bestellung, wir haben das mit voller Kraft versucht. Die Rahmenbedingungen haben sich aber geändert, jetzt ist alles anders. Wobei wir die Varianten Stand-alone oder Partnerschaft sowieso, also mit oder ohne Al Jaber, überprüft hätten.

STANDARD: Ich höre, das ÖIAG-Syndikat präferiere die russische Aeroflot, man werde auch mit Air France/KLM und [Lufthansa](#) reden.

Ötsch: Ich gehe an die Überlegungen neutral heran. Im Herbst werden wir den Aufsichtsrat unseren Vorschlag machen, ob und mit wem eine Partnerschaft gut wäre. Wichtig ist, dass die Marke Austrian bleibt und dass möglichst viel von und nach Wien geflogen wird. Wichtig ist, dass die Arbeitsplätze und der Standort erhalten bleiben; wo die Zentrale ist, ist dem Kunden völlig egal. **Es geht auch um Standortpolitik: Wenn man die macht, kann man einem von der öffentlichen Hand beherrschten Flughafen nicht gestatten, unheimlich viele Billig-Airlines herein zu ziehen, und so den Home-Carrier zu untergraben. Da muss es zu einem Umdenken kommen.**

STANDARD: Sie wollen dem [Flughafen Wien](#) verbieten lassen, Billig-Airlines landen zu lassen?

Ötsch: In Zürich ist das auch so: Dort nahm man Rücksicht auf die Swiss, die Low-Cost-Dichte beträgt dort zehn, bei uns 24 Prozent.

STANDARD: Wie schaut der ideale strategische AUA-Partner aus?

Ötsch: Mit ihm müssen wir bestmögliche Ergebnispotenziale heben können, und die Gefahren für den Wirtschaftsstandort Österreich müssen möglichst gering sein. Das muss man abwägen, allein ein Allianzwechsel kostete einen dreistelligen Millionenbetrag.

STANDARD: Ginge es um eine Minderheitsbeteiligung?

Ötsch: Wenn, dann bin ich für eine klare Lösung, also für den Verkauf einer Mehrheit.

STANDARD: Werden Sie Ihren Vertrag bis 2011 erfüllen? Ihr Verhältnis zu ÖIAG-Chef und AUA-Präsident Michaelis soll recht gespannt sein.

Ötsch: Das stimmt nicht, wir haben ein einwandfreies Verhältnis. Ich werde meinen Vertrag erfüllen.

STANDARD: 2008 wird für die AUA grimmig, sagten Sie. Wie sehr?

Ötsch: Das hängt sehr davon ab, inwieweit wir die Kerosinmehrkosten weitergeben können. Wenn man da zu forscht rangeht, bleiben die Kunden aus – aber nachdem alle Fluglinien in der gleichen Situation sind, wird es generelle Preisanhebungen geben. (Renate Graber, DER STANDARD; Print-Ausgabe, 17./18.5.2008)

ZUR PERSON: Alfred Ötsch (55) war 27 Jahre bei Siemens, 2005 wurde er nicht Österreich-Chef. Seit 2006 führt der VP-nahe Financier die AUA.