



**FADENKREUZ**  
DIE COVERSTORY

## AUA: Profitables Wachstum

Beschließt die Aktionärsversammlung die 350-Millionen-Kapitalerhöhung, kann die AUA eigenständig bleiben. Operativ ist dem neuen „Kapitän“ mit der Umsatzsteigerung das „Gesellenstück“ gelungen. Gelingt Alfred Ötsch nun auch das Meisterstück?



AUA

Die Boeing 777 sollen in Zukunft anstatt der Defizit-Destination Neuseeland mehr USA-Ziele anfliegen

Das Zauberwort schlechthin, das Alfred Ötsch zu seiner Amtsübernahme im Mai in den Raum stellte, scheint zu „greifen“: „Unser Ziel ist es, in Zukunft ausschließlich profitables Wachstum zu erzielen.“ Was für Otto-Normalpassagier wie ein Merksatz aus dem „Fach-Chinesisch“ der Wirtschaftsökonomie klingt, ist im Grund ein marktsozialer Jammer auf höchstem Niveau. Im eingedeutschten Manager-Jargon Gratwanderung genannt.

**Voraussetzung:  
Kapitalerhöhung**

Die Voraussetzung für alles weitere ist die Kapitalerhöhung, die am 2. November in der Hauptversammlung der Aktionäre vollzogen werden soll. Dafür ist aber ein bilanztechnischer „Umweg“ zu nehmen. Grund: Die Aktie ist unter den Ausgabewert gesunken, wodurch eine Kapitalaufstockung nicht einfach ist. Mehr dazu auf Seite 20. Zuvor alles schön der Reihe nach. Alfred Ötsch, dereinst

wohlbestallter Siemens-Manager auf beinahe allerhöchster Ebene, wurde von der Staatsholding ÖIAG als Mehrheitseigentümer der Austrian Airlines auserkoren, die österreichische Linie vor der harten Landung zu bewahren. Denn mit rund einer Milliarde Euro „Zusatzgewicht“ aus Flugmanövern aus der vorigen Ära tut sich jeder auch noch so routinierte Pilot schwer, die „Kiste“ über Grund zu halten. Alfred Ötsch ist dennoch angetreten und – hat die AUA auf Kurs gehalten. Mehr noch, er schaffte es in weniger als einem halben Jahr, den (kumulierten) Periodenverlust für das Geschäftsjahr von minus 100,3 Millionen auf minus 25,8 Millionen herunterzuschrauben. Solch steile (Abwärts-)Kurven fliegen nicht einmal die Weltmeister im „Parachuting“ mit den wenigsten Fallschirmen. Wobei „abwärts“ im Sinne der Fallschirmspringer für den Fall AUA das Gegenteil heißt: eine nahezu atemberaubende Aufwärts-Entwicklung. Die Messlatte für sichtbare Erfolge der jungen Ötsch-Ära ist

das dritte Quartal 2006. In diesem Zeitraum von Anfang Juli bis Ende September sind die Umsatzerlöse höher gestiegen als die Betriebsaufwendungen. So, dass unterm Quartals-Strich ein Periodengewinn von 35,2 Millionen Euro herausgekommen ist. Und das nach einem Minus von 4,6 Millionen im vorangegangenen Abschnitt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das dritte Quartal, um es sinnbildlich zu beschreiben, mit diesem Gewinn beinahe mit entgegengesetzter Kraft geflogen worden: 2005

schrub man in diesem Zeitraum nämlich ein sattes Minus von 21,3 Millionen. Das aber auch unter den bekannt miesen Bedingungen des bis vor kurzem anhaltenden Kerosinpreis-Hochs. Um hier nicht einen (Dis-)Kurs über Wirtschafts-Mathematik abzuhalten und nicht die für die Luftfahrt entscheidende Messgröße Ebitdar (Ergebnis

vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Mieten) zu strapazieren, möge den interessierten Fachleuten die Tabelle „Finanzergebnis zum dritten Quartal“ (siehe Grafik Seite 19) dienen.

Für die Austrian Airlines ist Grundsätzlicheres entscheidend, so wichtig auch die „Erbsenzählerei“ als Grundlage dafür ist. Die gesamte

**„Wir wollen in Zukunft ausschließlich profitables Wachstum erzielen“**

*AUA-Vorstand Alfred Ötsch*

Unternehmensgruppe in der Luft zu halten ist das erklärte und oberste Ziel. Besser gesagt: im österreichischen Luftraum, auf österreichischem Hoheitsgebiet. Die Zweifler wussten schon anderes zu berichten – (zu) oft wurde die AUA als selbständig lebensfähiger, nationaler Carrier totgesagt. Totgesagte leben bekanntlich länger.



## Profitables Wachstum

Die AUA hat im Tagesgeschäft, sprich: dem Transport von Passagieren und Gütern, in den ersten neun Monaten 2006 das Verkehrsvolumen um 7,8 Prozent gesteigert. Dass damit das operative Ergebnis (bereinigtes EBIT) um 24,1 Millionen Euro und somit im Vorjahresvergleich um sagenhafte 72,6 Prozent verbessert wurde, ist ein mehr als sympathisches „Nebengeräusch“. Dass hier auch die Anteilsbereinigung in Form des Verkaufes der Airst hineinfällt, tut dem Ergebnis keinen Abbruch.

Piloten wissen, wie es um die AUA steht

Darauf aufbauend fußt nun das Ötsch-Credo vom „ausschließlich profitablen Wachstum“. Heißt in erster Linie: Konsolidierung des (Lang-) Streckennetzes bei gleichzeitigem Ausbau der führenden Position auf den Expansionsmärkten Zentral- und Osteuropa. Ersteres, die Rücknahme der Langstreckendestinationen wie etwa Australien bedingt auch personelle Umschichtungen. Hier aber ist die Sichtweise zwischen dem Vorstand und dem fliegenden Personal noch gegensätzlich. Eine erste Gesprächsrunde zwischen der Geschäftsleitung (Vorstand Alfred Ötsch) und dem Betriebsrat-„Bord“ (Dr. Wolfgang Hable) hat – ähnlich den Koalitionsverhandlung im Parlament – kein Ergebnis gebracht. Man hat sich verbal verständigt, neue Gesprächstermine gibt es derzeit noch keine. Vorstand Ötsch ist in seiner Beurteilung der Lage überzeugt, dass es nicht an den Piloten liege, wenn eine neue Vereinbarung scheidet. „Die Mehrheit der Piloten

weiß, wie es um die AUA steht. Das Problem liegt vielmehr bei den Betriebsräten.“ Dieser Punkt wird aber, so wenig dramatisch er sich auch liest, mit entscheidend für eine solide Zukunftslösung sein. Eine, der zusammen mit der unmittelbar bevorstehenden Kapitalerhöhung mehr Bedeutung zugemessen wird, als der veritable „Konflikt“ derzeit herungespült wird. Das Flugpersonal ist neben dem Fluggerät das substantielle Rückgrat einer Fluglinie. „Justament“-Standpunkte und gewerkschaftliche Drohungen führen bestenfalls dazu, dass die AUA schneller, als sogar Düsen-Piloten schauen können, von einem anderen Carrier geschluckt wird. Wie viel Österreich dann im AUA-Cockpit zu finden sein wird, wenn ein ausländischer Eigentümer die AUA dirigiert, sollten sich die – nicht gerade am Hungertuch nagenden – Flug-Profis an vielen bekannten Übernahme-Beispielen anschauen. Dieses „Match“ scheint derzeit auf Eis gelegt. Darauf zumindest lässt die wenig En-

gagement zeigende Absenz der Betriebsratsvorsitzenden schließen. Dr. Hable ist seit Tagen nicht vorhanden – er kommt erst zur Aktionärsversammlung am 2. November wieder. Seinem gleichrangigen Kollegen im Angestelltenbetriebsrat, Alfred Jung-hans, ist sogar diese Versammlung keine Anwesenheit wert – er kommt erst wieder am 6. November ins Büro. Bei diesen beiden, insbesondere bei Dr. Hable und seinen

Gewerkschaft als Schlüssel zum Erfolg

„Fliegern“, wird es für Alfred Ötsch notwendig sein, eine neue Qualität des Denkens zu er- und bewirken. Als eine gewichtige Stimme von außen sagt zum Beispiel der in der Branche allgemein als Flug-Experte angesehene Verkehrsbüro-Vorstand Mag. Norbert Draskovits im FAK-TUM-Gespräch: „Die Gewerkschaft der Fliegenden ist der Schlüssel für einen längerfristigen Erfolg der AUA. Ein Erfolg bei dieser Berufs-

gruppe hätte die nötige Signalwirkung, die das Unternehmen jetzt braucht.“ Unbeirrt von dieser Notwendigkeit setzt Ötsch seine Expansion-Strategie fort, die gleichzeitig die angeführte Langstrecken-Reduzierung ist. Ötsch im Klartext: „Mit der viel versprechenden Kooperations-Perspektive mit dem russischen Flugverbund AiR Union wollen wir unserer Marktposition auf den Ostmärkten einen weiteren Expansionschub verleihen.“ Umgekehrt ist im Sinne der Zielsetzung des „profitablen Wachstums“ die Langstrecken-Konsolidierung, verbunden mit dem Abbau personeller Kapazitäten. Dieser soll, so Ötsch, mit sozialem Augenmaß und der Harmonisierung der bislang getrennten Flotten zwischen Austrian und Austrian Arrows ohne Kündigungswelle möglich sein. Zum besseren Verständnis die Wahrnehmung eines Reiseprofis (Name der Redaktion bekannt): „Ich flog mit meiner Familie mit der AUA nach Mauritius, einer Desti-

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 20

### AUA: Finanzergebnis zum dritten Quartal im Überblick

Kennzahlen		7-9/2006	+/- %	1-9/2006	+/- %
Umsatzerlöse	Mio. Euro	748,9	3,2	1.971,7	9,3
EBITDAR bereinigt <sup>1</sup>	Mio. Euro	126,6	-29,2	253,5	-14,7
EBITDAR	Mio. Euro	128,9	-2,4	267,6	20,4
EBIT bereinigt	Mio. Euro	38,7	25,2	-9,1	72,6
EBIT	Mio. Euro	41,0	-	0,0	-
Verlust/Gewinn vor Steuern bereinigt	Mio. Euro	31,6	46,3	-49,1	20,7
Verlust/Gewinn vor Steuern	Mio. Euro	35,2	-	-34,0	66,1
Nettogeldfluss aus der operativen Tätigkeit	Mio. Euro	69,2	-7,4	264,3	4,7
Relationspassagiere (Total)	Fluggäste	3.419.613	3,6	8.412.709	7,8
Passagierfaktor (Linie)	%	78,1	-2,0 P.	74,2	0,4 P.

<sup>1</sup> bereinigt um Gewinne/Verluste aus Anlageverkäufen und stichtagsbezogenen Fremdwährungsbewertungen  
<sup>2</sup> bereinigt um Gewinne/Verluste aus Anlageverkäufen, stichtagsbezogenen Fremdwährungsbewertungen und Ab-/Zuschreibungen aufgrund von Bewertungen von Flugzeugen



Fortsetzung von Seite 19

nation, die einmal die Woche geflogen wurde. Die Crew nächtigte im selben Hotel eine Woche lang und flog am nächsten Samstag zurück nach Wien. So eine bezahlte Dienstreise hätte ich auch gerne gemacht ...", so der überraschte Reisefachmann.

Solche Leerläufe zu beseitigen ist vorerst auch eine bevorzugte Ötsch-Aufgabe. Vielmehr aber gilt sein Fingerspitzengefühl nun, den bei der Aufsichtsratsitzung am 2. Oktober 2006 definierten Eigentümerwunsch zu erfüllen. Und dieser lautete klar und deutlich: Die AUA soll eine österreichische Airline bleiben. Gerüchte und viele Interpretationen mehr sind seitdem vom Tisch.

Vor allem in Deutschland wuchs die Begehrlichkeit an der AUA immer stärker. Das renommierte deutsche „Handelsblatt“ schrieb kurz vor der oben genannten Aufsichtsratsitzung noch: „Die heikle Situation der AUA hat zur Folge, dass die Lufthansa als möglicher Partner wieder ins Blickfeld gerät. Eine Fusion mit einer der Großen der Branche war bereits Thema eines Gutachtens der Unternehmensberater von Roland Berger, die die AUA durchleuchtet hatten.“

Gleichzeitig sahen Experten wie Christopher Kummer, Direktor des Institute of Mergers, Acquisitions and Alliances, „den Druck, der auf der AUA lastet, steigen und rieten zur Lufthansa als natürlichem Partner“, so das „Handelsblatt“ nachdrücklich.

Das ist aber Schnee von gestern. Der Aufsichtsrat hat Macht gesprochen. Jetzt sind am 2. November die Aktionäre am Zug. ● Erich Cagran

## AUA: 68 Millionen neue

Das angestrebte Emissionsvolumen beträgt 350 Millionen Euro. Um an dieses frische Geld heranzukommen, muss zuvor als „Trick“ eine Grundkapital-Herabsetzung beschlossen werden.



Grundlage für die außerordentliche AUA-Hauptversammlung, bei der es am 2. November im Austria Center Vienna einzig und alleine um die Kapitalerhöhung geht, ist der Beschluss des Aufsichtsrates vom 2. Oktober. Darauf aufbauend kann nun der Vorstand auf Rechtsgrundlage des Aktiengesetzes seine Aktionäre „einladen“, frisches Geld auf den Tisch des Hauses zu legen.

Um in einer Kapitalgesellschaft à la AUA aber an frisches Geld zu kommen, sind gar manche Hürden zu nehmen. Auch, wenn das Syndikat der Haupteigentümer, die österreichische Staatsholding

ÖIAG und die beteiligten Banken, mit einem Gesamtanteil von 50,02 Prozent sein Mitwirken zugesagt hat. Womit bereits rund die Hälfte der benötigten 350 Millionen als gesichert gilt. Begleitet von Bank Austria Creditanstalt und Merrill Lynch als Emissionsbanken, sollen sodann in einem er-

dem gesetzlichen Bezugsrecht der Aktionäre.

Das geschieht mit einer der Erhöhung vorangehenden Bereinigungsmaßnahme. Weil der Kurs der AUA-Aktie derzeit unter dem Nominale von 7,27 Euro liegt, wird im ersten von vier Punkten der Tagesordnung die Herabsetzung des Grundkapitals von 247,18 Millionen Euro auf 102 Millionen Euro zu beschließen sein. Somit fällt der Nominalwert der Einzelaktie von 7,27 auf drei Euro.

Mit diesem, einem Trick ähnelnden Vorgang, der jedoch eine gesetzeskonforme Umbuchung darstellt, ist aber für die Aktionäre kein Wertverlust verbunden, zumal für den Wert ausschließlich der Börsenkurs ausschlaggebend ist. Die Preis- und Erlössituation für die neu aufzuliegenden Aktien ist dennoch eine vari-

„Der vorgesehenen Kapitalerhöhung fehlt eine klare Zukunftsstrategie“

Aktionärsvertreter W. Rasinger

sten Schritt zur Erreichung des Endzieles, des Emissionsvolumens von 350 Millionen Euro, rund 68 Millionen neuer Aktien aufgelegt werden. Diese unterliegen

## **AUA: Profitables Wachstum**

Beschließt die Aktionärsversammlung die 350-Millionen-Kapitalerhöhung, kann die AUA eigenständig bleiben. Operativ ist dem neuen „Kapitän“ mit der Umsatzsteigerung das „Gesellenstück“ gelungen. Gelingt Alfred Ötsch nun auch das Meisterstück?

Das Zauberwort schlechthin, das Alfred Ötsch zu seiner Amtsübernahme im Mai in den Raum stellte, scheint zu „greifen“: „Unser Ziel ist es, in Zukunft ausschließlich profitables Wachstum zu erzielen.“ Was für Otto-Normalpassagier wie ein Merksatz aus dem „Fach-Chinesisch“ der Wirtschaftsökonomie klingt, ist im Grund ein marktsozialer Jammer auf höchstem Niveau. Im eingedeutschten Manager-Jargon Gratwanderung genannt.

Voraussetzung: Kapitalerhöhung

Die Voraussetzung für alles weitere ist die Kapitalerhöhung, die am 2. November in der Hauptversammlung der Aktionäre vollzogen werden soll. Dafür ist aber ein bilanztechnischer „Umweg“ zu nehmen. Grund: Die Aktie ist unter den Ausgabewert gesunken, wodurch eine Kapitalaufstockung nicht einfach ist. Mehr dazu auf Seite 20. Zuvor alles schön der Reihe nach. Alfred Ötsch, dereinst wohlbestallter Siemens-Manager auf beinahe allerhöchster Ebene, wurde von der Staatsholding ÖIAG als Mehrheitseigentümer der Austrian Airlines auserkoren, die österreichische Linie vor der harten Landung zu bewahren. Denn mit rund einer Milliarde Euro „Zusatzgewicht“ aus Flugmanövern aus der vorigen Ära tut sich jeder auch noch so routinierte Pilot schwer, die „Kiste“ über Grund zu halten. Alfred Ötsch ist dennoch angetreten und – hat die AUA auf Kurs gehalten. Mehr noch, er schaffte es in weniger als einem halben Jahr, den (kumulierten) Periodenverlust für das Geschäftsjahr von minus 100,3 Millionen auf minus 25,8 Millionen herunterzuschrauben. Solch steile (Abwärts-) Kurven fliegen nicht einmal die Weltmeister im „Parachuting“ mit den wendigsten Fallschirmen. Wobei „abwärts“ im Sinne der Fallschirmspringer für den Fall AUA das Gegenteil heißt: eine nahezu atemberaubende Aufwärts-Entwicklung.

Die Messlatte für sichtbare Erfolge der jungen Ötsch-Ära ist das dritte Quartal 2006. In diesem Zeitraum von Anfang Juli bis Ende September sind die Umsatzerlöse höher gestiegen als die Betriebsaufwendungen. So, dass unterm Quartals-Strich ein Periodengewinn von 35,2 Millionen Euro herausgekommen ist. Und das nach einem Minus von 4,6 Millionen im vorangegangenen Abschnitt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das dritte Quartal, um es sinnbildlich zu beschreiben, mit diesem Gewinn beinahe mit entgegengesetzter Kraft geflogen worden: 2005 schrieb man in diesem Zeitraum nämlich ein sattes Minus von 21,3 Millionen. Das aber auch unter den bekannt miesen Bedingungen des bis vor kurzem anhaltenden Kerosinpreis- Hochs.

Um hier nicht einen (Dis-)Kurs über Wirtschafts-Mathematik abzuhalten und nicht die für die Luftfahrt entscheidende Messgröße Ebitdar (Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Mieten) zu strapazieren, möge den interessierten Fachleuten die Tabelle „Finanzergebnis zum dritten Quartal“ (siehe Grafik Seite 19) dienen. Für die Austrian Airlines ist Grundsätzlicheres entscheidend, so wichtig auch die „Erbsenzählerei“ als Grundlage dafür ist. Die gesamte Unternehmensgruppe in der Luft zu halten ist das erklärte und oberste Ziel. Besser gesagt: im österreichischen Luftraum, auf österreichischem Hoheitsgebiet. Die Zweifler wussten schon anderes zu berichten – (zu) oft wurde die AUA als selbständig lebensfähiger, nationaler Carrier totgesagt. Totgesagte leben bekanntlich länger.

„Wir wollen in Zukunft ausschließlich profitable Wachstum erzielen“  
AUA-Vorstand Alfred Ötsch

Die AUA hat im Tagesgeschäft, sprich: dem Transport von Passagieren und Gütern, in den ersten neun Monaten 2006 das Verkehrsvolumen um 7,8 Prozent gesteigert. Dass damit das operative Ergebnis (bereinigtes EBIT) um 24,1 Millionen Euro und somit im Vorjahresvergleich um sagenhafte

72,6 Prozent verbessert wurde, ist ein mehr als sympathisches „Nebengeräusch“. Dass hier auch die Anteilsbereinigung in Form des Verkaufes der Airst hineinfällt, tut dem Ergebnis keinen Abbruch.

Piloten wissen, wie es um die AUA steht

Darauf aufbauend fußt nun das Ötsch-Credo vom „ausschließlich profitablen Wachstum“. Heißt in erster Linie: Konsolidierung des (Lang-) Streckennetzes bei gleichzeitigem Ausbau der führenden Position auf den Expansionsmärkten Zentral- und Osteuropa. Ersteres, die Rücknahme der Langstreckendestinationen wie etwa Australien bedingt auch personelle Umschichtungen. Hier aber ist die Sichtweise zwischen dem Vorstand und dem fliegenden Personal noch gegensätzlich. Eine erste Gesprächsrunde zwischen der Geschäftsleitung (Vorstand Alfred Ötsch) und dem Betriebsrat-„Bord“ (Dr. Wolfgang Hable) hat – ähnlich den Koalitionsverhandlung im Parlament – kein Ergebnis gebracht. Man hat sich verbal verständigt, neue Gesprächstermine gibt es derzeit noch keine. Vorstand Ötsch ist in seiner Beurteilung der Lage überzeugt, dass es nicht an den Piloten liege, wenn eine neue Vereinbarung scheitert. „Die Mehrheit der Piloten weiß, wie es um die AUA steht. Das Problem liegt vielmehr bei den Betriebsräten.“ Dieser Punkt wird aber, so wenig dramatisch er sich auch liest, mit entscheidend für eine solide Zukunftslösung sein. Eine, der zusammen mit der unmittelbar bevorstehenden Kapitalerhöhung mehr Bedeutung zugemessen wird, als der veritable „Konflikt“ derzeit herungespült wird.

Das Flugpersonal ist neben dem Fluggerät das substanzielle Rückgrat einer Fluglinie. „Justament“-Standpunkte und gewerkschaftliche Drohungen führen bestenfalls dazu, dass die AUA schneller, als sogar Düsen-Piloten schauen können, von einem anderen Carrier geschluckt wird. Wie viel Österreich dann im AUACockpit zu finden sein wird, wenn ein ausländischer Eigner die AUA dirigiert, sollten sich die – nicht gerade am Hungertuch nagenden – Flug-Profis an vielen bekannten Übernahme-Beispielen anschauen.

Gewerkschaft als Schlüssel zum Erfolg

Dieses „Match“ scheint derzeit auf Eis gelegt. Darauf zumindest lässt die wenig Engagement zeigende Absenz der Betriebsratsvorsitzenden schließen. Dr. Hable ist seit Tagen nicht vorhanden – er kommt erst zur Aktionärsversammlung am 2. November wieder. Seinem gleichrangigen Kollegen im Angestelltenbetriebsrat, Alfred Junghans, ist sogar diese Versammlung keine Anwesenheit wert – er kommt erst wieder am 6. November ins Büro. Bei diesen beiden, insbesondere bei Dr. Hable und seinen „Fliegern“, wird es für Alfred Ötsch notwendig sein, eine neue Qualität des Denkens zu er- und bewirken. Als eine gewichtige Stimme von außen sagt zum Beispiel der in der Branche allgemein als Flug-Experte angesehene Verkehrsbüro- Vorstand Mag. Norbert Draskovits im FAKTUM- Gespräch: „Die Gewerkschaft der Fliegenden ist der Schlüssel für einen längerfristigen Erfolg der AUA. Ein Erfolg bei dieser Berufsgruppe hätte die nötige Signalwirkung, die das Unternehmen jetzt braucht.“

Unbeirrt von dieser Notwendigkeit setzt Ötsch seine Expansion- Strategie fort, die gleichzeitig die angeführte Langstrecken-Reduzierung ist. Ötsch im Klartext: „Mit der viel versprechenden Kooperations-Perspektive mit dem russischen Flugverbund AiR Union wollen wir unserer Marktposition auf den Ostmärkten einen weiteren Expansionsschub verleihen.“

Umgekehrt ist im Sinne der Zielsetzung des „profitablen Wachstums“ die Langstrecken-Konsolidierung, verbunden mit dem Abbau personeller Kapazitäten. Dieser soll, so Ötsch, mit sozialem Augenmaß und der Harmonisierung der bislang getrennten Flotten zwischen Austrian und Austrian Arrows ohne Kündigungswelle möglich sein.

Zum besseren Verständnis die Wahrnehmung eines Reiseprofis (Name der Redaktion bekannt): „Ich flog mit meiner Familie mit der AUA nach Mauritius, einer Destination, die einmal die Woche geflogen wurde. Die Crew nächtigte im selben Hotel eine Woche lang und flog am nächsten Samstag zurück nach Wien. So eine bezahlte Dienstreise hätte ich auch gerne gemacht ...“, so der überraschte Reisefachmann.

Solche Leerläufe zu beseitigen ist vorerst auch eine bevorrangte Ötsch-Aufgabe. Vielmehr aber gilt sein Fingerspitzengefühl nun, den bei der Aufsichtsratsitzung am 2. Oktober 2006 definierten Eigentümerwunsch zu erfüllen. Und dieser lautete klar und deutlich: Die AUA soll eine österreichische Airline bleiben. Gerüchte und viele Interpretationen mehr sind seitdem vom Tisch.

Vor allem in Deutschland wuchs die Begehrlichkeit an der AUA immer stärker. Das renommierte deutsche ‚Handelsblatt‘ schrieb kurz vor der oben genannten Aufsichtsratsitzung noch: „Die heikle Situation der AUA hat zur Folge, dass die Lufthansa als möglicher Partner wieder ins Blickfeld gerät. Eine Fusion mit einer der Großen der Branche war bereits Thema eines Gutachtens der Unternehmensberater von Roland Berger, die die AUA durchleuchtet hatten.“

Gleichzeitig sahen Experten wie Christopher Kummer, Direktor des Institute of Mergers, Acquisitions and Alliances, „den Druck, der auf der AUA lastet, steigen und rieten zur Lufthansa als natürlichem Partner“, so das ‚Handelsblatt‘ nachdrücklich.

Das ist aber Schnee von gestern. Der Aufsichtsrat hat Macht gesprochen. Jetzt sind am 2. November die Aktionäre am Zug.