

EINSCHREIBEN

An die

Staatsanwaltschaft Wien <sup>5</sup>  
Eingel. am 16. MARZ 2002 19 Uhr 24 Min  
.....fach, mit.....Beilg.....Akten  
.....Halbschriften

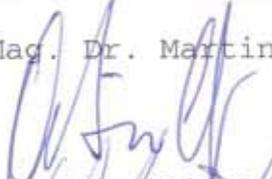
Staatsanwaltschaft Wien

Landesgerichtsstraße 11  
1080 Wien

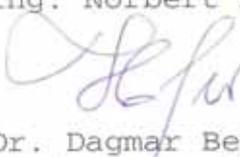
**Einschreiter:**

Abgeordneten zum Nationalrat

Mag. Dr. Martin Graf

  
Harald Vilimsky

Ing. Norbert Hofer

  
Dr. Dagmar Belakowitsch-Jenewein

  
DDr. Werner Königshofer

Abgeordneter zum Bundesrat

Johann Ertl

Alle p.A.: FPÖ-Klub  
Parlament  
A-1017 Wien

**wegen:** §§ 153, 159 StGB

In Angelegenheit der  
Austrian Airlines

gegen:

7  
Verantwortliche Organwalter und  
Eigentümergevertreter

insbesondere

ehem. Vorstandsvorsitzende der  
Austrian Airlines

Mag. Alfred Ötsch

ehem. Vorstände der  
Austrian Airlines

Thomas Kleibl  
Josef Burger

Vorstände der  
Austrian Airlines

Dr. Peter Malanik  
Dr. Andreas Bierwirth

Aufsichtsräte der  
Austrian Airlines

Dr. Peter Michaelis  
Dkfm. Dr. Herbert Koch  
Dipl. Ing. Rainer Wieltsch  
DDr. Erhard Schaschl  
Dr. Walter Knirsch  
Dr. Robert Büchelhofer  
Carl H. Michel  
DDr. Manfred Reichl

sowie allfällige  
unbekannte Täter

einfach  
Beilagen

SACHVERHALTSDARSTELLUNG

## **I. Sachverhaltsdarstellung**

Der Einschreiter erstattet nachstehende

### **Sachverhaltsdarstellung**

Die Österreichische Luftverkehrs AG wurde 1957 gegründet, indem sich Air Austria und Austrian Airways zusammenschlossen. Die erste Düsenmaschine wurde 1963 beschafft. 1985 wurden erstmals mehr als zwei Millionen Passagiere innerhalb eines Jahres befördert. In den 1990er Jahren war Austrian Airlines Vorreiterin bei multinationalen Partnerschaften, es wurde sehr rasch nach Übersee expandiert, beispielsweise nach Südafrika und China. Bis zum Jahre 2005 entwickelte sich Austrian Airlines zum Marktführer für Flüge von und nach Zentral- und Osteuropa.

Die AUA beschäftigt über 8 000 Mitarbeiter und beförderte 2007 über 10 800 000 Passagiere sowie beinahe 150 000 Tonnen Fracht und Post. Die Flotte verfügt über 96 Flugzeuge.

Es handelt sich also um ein äußerst prestigeträchtiges österreichisches Unternehmen, dessen Arbeitsplätze und Eigentum leichtfertig aufs Spiel gesetzt wurden.

Die aktuelle Situation stellt sich äußerst dramatisch dar. Für Jänner 2009 musste ein Passagierrückgang von 13 Prozent bekannt gegeben werden. Der operative Verlust für das Jahr 2008 übersteigt die Hälfte des Grundkapitals, demnach ist von einem Minus von zumindest 132 Millionen Euro auszugehen. Rund 110 Millionen Euro sollen bei Mitarbeitern über

Gehaltskürzungen, Aussetzen der Pensionskassenbeiträgen, Kurzarbeit und ähnlichem eingespart werden. Gleichzeitig erhielt Mag. Alfred Ötsch eine Abfertigung in Höhe von 1,1 Millionen Euro. Ein Einsparungspotential von 225 Millionen Euro muss im Jahr 2009 umgesetzt werden, während im Jahre 2008 lediglich 50 Millionen Euro eingespart wurden, ohne jedoch den Verwaltungsapparat anzutasten.

Die AUA entwickelt sich zu einem Milliardengrab. Der aktuelle Schuldenstand beläuft sich auf zwei Milliarden Euro, die Lufthansa geht von einer Milliarde Euro aus, welche sie für die Sanierung der AUA aufbringen muss.

Vor einem Jahr stellte sich die Situation noch ganz anders geartet dar. Im Jänner 2008 erklärte Mag. Alfred Ötsch, dass er an eine Zukunft der AUA als rot-weiß-rote Airline glaubt. Zudem wurde geplant, die Flotte um neue Airbus A 320 Maschinen kräftig auszubauen. Insgesamt sollten acht Mittelstreckenmaschinen beschafft werden. Im Februar 2008 erklärte Ötsch gegenüber dem „Standard“: „Hut ab, es ist uns alles gelungen!“

Analysten sahen keinen akuten Geldbedarf bei der AUA, im November 2007 wurde noch die Hereinnahme eines Partners ausgeschlossen. Im Februar 2008 hielt man die Partnerschaft mit Scheich Mohammed Al Jaber für nützlich und unterstützend bei einer allfälligen Flottenbereinigung.

Im März 2008 konnte verkündet werden, dass die AUA 2007 erstmals seit vier Jahren wieder Gewinne machen konnte.

Die AUA wird am Freitag, den 13. März 2009, ihre Jahresbilanz für das Jahr 2008 präsentieren. Brancheninsider rechnen mit einem Minus von 400 bis 475 Millionen Euro.

Erst vor kurzem hatte die AUA mitgeteilt, dass allein der operative Verlust für das Jahr 2008 und Jänner 2009 bereits die Hälfte des Grundkapitals, welches 264 Millionen Euro beträgt, erreicht hat. Die Passgierzahlen erleben einen noch nie dagewesen Einbruch.

Ohne das staatliche Rettungspaket von 500 Millionen Euro, welches der Nationalrat mit den Stimmen der Regierungsfractionen SPÖ und ÖVP abgeseget hat, wäre die AUA insolvent geworden und die Lufthansa wäre zu keiner Übernahme bereit gewesen.

Bereits zuvor musste eine so genannte Rettungshilfe von 200 Millionen Euro durch die ÖIAG gewährt werden, wovon die AUA 67 Millionen Euro schon in Anspruch genommen hat.

Aufgrund der dramatischen Verschlechterung der Situation der AUA innerhalb weniger Monate, drängt sich der Verdacht auf, dass diese Sondersituation bewusst herbeigeführt wurde, um einen Verkauf an die Lufthansa so rasch wie möglich durchzuführen.

Hierfür zeichnen der ÖIAG-Vorstand Dr. Peter Michaelis und der ehemalige AUA-Vorstand Mag. Alfred Ötsch verantwortlich. Des weiteren muss davon ausgegangen werden, dass Mitglieder der Aufsichtsräte ebenfalls einen Teil der Verantwortung zu tragen haben. Hinzu kommt die politische Verantwortung der beiden Regierungsparteien SPÖ und ÖVP.

Besonders tragisch ist diese Entwicklung, welche nun bestenfalls zu einer Lufthansa Übernahme mit 500 bis 700 Millionen Euro Kosten für den Steuerzahler und schlimmstenfalls zur Insolvenz führen wird, aufgrund eines möglichen Einspruchs der EU wegen der vergangenen Erfolgsgeschichte der AUA, welche bei verantwortungsvollen

Handeln von Politik und Management der ÖIAG und der AUA hätte fortgesetzt werden können.

Dieser eklatante Unterschied in der Beschreibung der Lage der AUA im Frühjahr 2008 und im Frühjahr 2009 liegt im Missmanagement von ÖIAG und AUA, also Michaelis und Ötsch begründet. Es stellt sich die Frage, ob diese Situation bewusst herbei geführt worden ist, um der Lufthansa ein fertiges und günstiges Paket servieren zu können oder ob es reine Unfähigkeit, Kurzsichtigkeit und Nichtwahrnehmung von Aufsichtspflichten gewesen ist.

In beiden Fällen zeichnet sich das Management dafür verantwortlich, eine Situation herbeigeführt zu haben, in der die AUA ohne staatliche Hilfe, also Steuergeld, nicht überleben kann, auch bei einer möglichen Übernahme durch die Lufthansa.

Es gibt klare Indizien für das Missmanagement an der Spitze der AUA. Exemplarisch dafür steht der Notverkauf der AUA an den einzigen aktuellen Interessenten Lufthansa. Ebenso ist Michaelis seiner Aufsichtspflicht als Vorsitzender des Aufsichtsrats nicht nachgekommen. Seine „Verhandlungstaktik“ als ÖIAG-Vorstand entbehrt jeder Vernunft und ob es zu ähnlichen Praktiken gekommen ist wie beim Mannesmann-Verkauf, gilt es seitens der Staatsanwaltschaft zu klären.

Betrachtet man die Maßnahmen der vergangenen zwei Jahre, so kann man zu dem Schluss gelangen, dass der Vorstand möglicherweise in der Bilanz strafrechtlich relevante Änderungen vorgenommen hat. So hängt die Bewertung essentieller Bilanzposten (wie Flugzeuge und aktivierte latente Steuern aus Verlustvorträgen) wesentlich von der Beurteilung der zukünftigen Entwicklung ab. Eine Neubewertung z.B. der Buchwerte der Flugzeuge ist wahrscheinlich

unumgänglich. Diese Bilanzierungspraxis bestätigte den Verdacht, dass der AUA seitens des Vorstandes Schaden zugefügt wurde. So sollen im vierten Quartal 2008 die Flugzeuge um 200 Millionen Euro abgeschrieben worden sein.

Das lange Tauziehen um eine Privatisierung bzw. Partnersuche führte ebenfalls zu einer Verschlechterung der Konditionen gegenüber der Lufthansa. Das so genannte Roland Berger Gutachten, welches eine „Stand alone“ Lösung bereits viel früher ausschloss, wurde der AUA und dem Vorstand durch Michaelis nicht zur Gänze kundgetan.

„Die Presse“ titelte in ihrer am 6. August 2008 erschienen Ausgabe, dass in Zeiten eines seit Jahren steigenden Ölpreises nur 20% der Treibstoffkosten abzusichern, also zu 80% auf einen Rückgang des Ölpreises zu spekulieren, unentschuldig sei. Dabei handle es sich eindeutig um, in die Verantwortung des AUA Managements fallende, Managementfehler.

Beratungsfirmen sollen für Consultingleistungen in den letzten zwei Jahren rund 12 Millionen Euro erhalten haben. Hier stellt sich die Frage: Welche Beratungsfirmen waren dies? Was haben diese Unternehmen der AUA geraten? Wurden diese Ergebnisse auch durchgeführt?

Bei der Einstellung der Langstrecke nach Australien (Auslastung 90%) wurde zwar fliegendes und technisches Personal freigesetzt (etwa 400 Personen), in der Verwaltung wurden jedoch keine personellen Einsparungen umgesetzt.

Das Verkaufsverfahren ist ebenso einer gesonderten Überprüfung seitens der Staatsanwaltschaft zu unterziehen, da nicht von der Hand zu weisen ist, dass andere Bieter schlechter informiert waren als die Lufthansa, beziehungsweise wurden Interessenten aus Österreich nicht einmal gehört, obwohl auf

eine österreichische (Kern-) Lösung gesetzt wurde. Teilweise waren bezüglich einer Beteiligung eines österreichischen Unternehmens nicht einmal Gesprächsterminfestsetzungen mit Herrn Ötsch möglich.

Ebenso kam es zu keiner Bereinigung der Flottenpolitik der AUA, um hier Synergieeffekte lukrieren zu können.

Im März 2008 soll die Hälfte des Jahresgewinns 2007, das erste Jahr seit langem, wo man wieder schwarze Zahlen schrieb, für die 50-Jahr-Feier der AUA ausgegeben worden sein.

Auch setzte sich der AUA-Vorstand nicht für die Absenkung der überhöhten Gebühren des Flughafens Wien ein, wie es andere Airlines, z.B. die Sky Europe, getan haben.

Die Auswirkungen des Verkaufs der AUA auf den gesamten Fremdenverkehr sind evident. Vor allem jener in der Ostregion Österreichs wird davon betroffen sein, weil hier die AUA eine wichtige Zubringerfunktionen hat.

Entscheidend ist das zögerliche Verhalten von Ötsch und Michaelis bei der Partnersuche. Es gab mehrere Gelegenheiten, rechtzeitig eine Privatisierung mittels Partnersuche einzuleiten, welche dem österreichischen Steuerzahler viel Geld gespart und dem österreichischen Wirtschaftsstandort und den Mitarbeitern die Garantie der Weiterbetreibung der AUA gebracht hätte. Zugunsten eines vorteilhaften Verkaufs an die Lufthansa soll dies unterlassen worden sein.

Ohne den Zuschuss von 500 Millionen Euro wäre die AUA insolvent, erklärte Abgeordneter Wilhelm Molterer, der als ehemaliger Finanzminister tieferen Einblick in die roten Zahlen des Unternehmens hatte und noch immer hat. Christoph Matznetter, damaliger Staatssekretär für Finanzen, ging

ebenfalls davon aus, dass es ohne den gewährten 500 Millionen Euro Zuschuss keine Fluglinie mehr gäbe.

Gemäß dem, im Wirtschaftsblatt vom 09.März 2009 erschienen Gastkommentar von Ex Justizminister Dr Böhmdorfer sieht dieser eine strafrechtliche Verantwortung bei den Handelnden.

Bezug nimmt Böhmdorfer dabei auf den § 159 Abs. 3 StGB. Diese Strafbestimmung trat während der Amtszeit von Böhmdorfer als Justizminister in Kraft. Eben diese Strafbestimmung wird vom ehemaligen Justizminister in Erinnerung gerufen. Die am 1. August 2000 geschaffene Strafbestimmung löste die fahrlässige Krida aus den 80 Jahren ab und bestraft grob fahrlässige Beeinträchtigung von Gläubigerinteressen. Nach Dr. Böhmdorfer unterscheidet sich diese neue Bestimmung nicht von der alten Rechtslage, da zu bestrafen ist, wer grob fahrlässig seine wirtschaftliche Lage durch kridaträchtiges Handeln derart beeinträchtigt, dass Zahlungsunfähigkeit eingetreten wäre, wenn nicht von einer Gebietskörperschaft ohne Verpflichtung hiezu unmittelbar oder mittelbar Zuwendungen erbracht, vergleichbare Maßnahmen getroffen oder Zuwendungen oder vergleichbare Maßnahmen anderer veranlasst worden wären.

Im Ergebnis schützt die Strafbestimmung das Vermögen der öffentlichen Hand, die zumeist zur Abwendung größeren Schadens durch den drohenden Verlust von Arbeitsplätzen, ohne rechtliche Verpflichtung einspringt, wie es bei der AUA der Fall ist.

Da der Verkauf der AUA an die Bedingung knüpft, dass das Unternehmen nicht zahlungsunfähig ist, muss die Republik Österreich nunmehr 500 Millionen Euro und mehr aufwenden, um die drohende Pleite abzuwenden. In diesem Zusammenhang erkennt Böhmdorfer als kridaträchtiges Treiben, eine übermäßige mit den Vermögensverhältnissen oder der sonstigen wirtschaftlichen

Leistungsfähigkeit des Unternehmens in auffallendem Widerspruch stehenden Aufwand. Da der OGH auch Personalaufwand zu einem solchen Aufwand zählt und für das AUA Desaster der kolportierte übermäßige Personalaufwand schuld ist, sieht Böhmendorfer bei den Handelnden die strafrechtliche Verantwortung.

Wenn das Management von AUA und ÖIAG nun die Verluste der AUA zum Hauptargument für den Verkauf erhebt, wird die eigene Leistung des Managements bewertet.

Der Verdacht liegt nahe, dass seitens des AUA-Managements und der ÖIAG-Verantwortlichen fahrlässig, möglicherweise vorsätzlich, unternehmensschädigendes Missmanagement praktiziert wurde. Dieser Verdacht ist im Sinne der österreichischen Steuerzahler zu klären.

**Beweisanbot:**

Sachverständigengutachten, Firmenbuchauszüge, zeugenschaftliche Einvernahme informierter Vertreter der OeNB und FMA, zeugenschaftliche Einvernahme des Finanzministers a.D. Molterer;

Weitere Beweise sind ausdrücklich vorbehalten.

**II. Beurteilung**

Der Vorstand der Austrian Airlines AG hat durch die oben dargestellten hochspekulativen Geschäfte in Bezug auf einen Rückgang des Ölpreises kridaträchtig im Sinne des § 159 Abs. 5 Z 2 StGB gehandelt, da es sich um außergewöhnlich gewagte Geschäfte bzw. Geschäftspraktiken handelt, welche nicht zum

gewöhnlichen Wirtschaftsbetrieb der Austrian Airlines AG gehört und welchen ein hohes aleatorisches Moment innewohnt.

Der Vorstand der Austrian Airlines AG hat durch die oben dargestellte Auszahlung der Abfertigung an Mag. Ötsch in der Höhe von 1,1 Millionen Euro, die Beauftragung von Consultingfirmen um 12 Millionen Euro, die Einstellung der lukrativen Langstrecke nach Australien ohne personelle Einsparung im Verwaltungsbereich sowie die Ausrichtung der 50 Jahr Feier im März 2008, deren Kosten sich auf die Hälfte des Jahresgewinnes 2007 belaufen haben sollen, kridaträchtig im Sinne des § 159 Abs. 5 Z 3 StGB gehandelt, da entgegen den Grundsätzen ordentlichen wirtschaftens durch übermäßigen, mit den Vermögensverhältnissen und/oder der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Austrian Airlines AG in auffallendem Widerspruch stehender Aufwand getrieben wurde.

Der Vorstand der Austrian Airlines AG hat durch die oben dargestellte Falschbewertung essentieller Bilanzposten kridaträchtig im Sinne des § 159 Abs. 5 Z 4 StGB gehandelt, da geschäftliche Aufzeichnungen so geführt wurden, dass ein zeitnahe Überblick über die wahre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage erheblich erschwert wurde und geeignete Kontrollmaßnahmen, welche einen solchen Überblick verschafft hätten, insbesondere durch eine Vorlage des „Roland Berger“ Gutachtens, wurden unterlassen.

Durch die dargestellten kridaträchtigen Handlungen wurde die wirtschaftliche Lage der Austrian Airlines AG derart beeinträchtigt, dass zumindest Teilzahlungsunfähigkeit eingetreten wäre, wenn nicht seitens der Republik Österreich Zuwendungen in der Höhe von 500 Millionen Euro erbracht worden wären, zu welchen die Republik jedoch nicht verpflichtet war. Kridaträchtiges Verhalten wurde im Fall der Austrian Airlines AG neben den oben angeführten Sachverhalten auch durch den

für das wirtschaftliche Desaster ursächlichen, hohen Personalaufwand gesetzt. Demnach wurde der Straftatbestand des § 159 Abs. 3 StGB auch durch diesen Sachverhalt verwirklicht.

Zudem hat der Vorstand als Machthaber der juristischen Person Austrian Airlines AG dieser den größtmöglichen Nutzen zu verschaffen.

Dieser Aufgabe ist der Vorstand auf Grund der Ereignisse auf den internationalen Finanzmärkten wissentlich, spätestens seit Mitte 2008, nicht mehr nachgekommen - hochspekulative Termingeschäfte wurden seitens des Vorstandes weiter ausgeübt, obwohl einem gewissenhaften und ordentlichen Geschäftsleiter zu diesem Zeitpunkt bereits bewusst gewesen hätte sein müssen, dass dem Machtgeber durch die Vornahme derartiger Geschäfte ein schwerer Vermögensnachteil zugefügt würde.

Auch durch die Einstellung lukrativer Langstreckenflüge und die Verwendung des erwirtschafteten Bilanzgewinnes für Firmenfeiern und Beratungshonorare, welche in einem eklatanten Widerspruch zu den Vermögensverhältnissen der Austrian Airlines AG stehen, wurde der Austrian Airlines AG ein schwerer Vermögensschaden zugefügt. Der Vorstand hat die ihm rechtsgeschäftlich eingeräumte Befugnis, über das Vermögen der Austrian Airlines AG zu verfügen, daher wissentlich missbraucht, dieser einen schweren Vermögensschaden zugefügt und demnach den Straftatbestand des § 153 StGB verwirklicht.

### III. Antrag

Die Einschreiter stellen sohin den

#### Antrag,

die Staatsanwaltschaft möge den Sachverhalt prüfen, ob gegen die Bestimmungen der §§ 153, 159 StGB verstoßen wurde und gegebenenfalls ein Strafverfahren gegen die verantwortlichen Personen, ohne Rücksicht auf das Ansehen der jeweiligen Personen, einleiten.

Wien, am 12.03.2009