

## Dossier – Wandel

# Einer geht, zwei bleiben, einer kommt

Die Austrian fliegt schweren Zeiten entgegen. Vagn Sørensen tritt ab. Die Effizienz der österreichischen Fluglinie soll gesteigert werden. Der Ex-Siemens-Manager Alfred Ötsch soll wieder für Lust und Gewinne sorgen.

Ich werde bleiben“, erklärte Austrian-Finanz-Chef Thomas Kleibl auf Anfrage von Journalisten. Aber auch Marketing-Vorstand Josef Burger will bis ins Jahr 2009 seinen Vertrag erfüllen. Kleibl hatte anlässlich der Bilanz nicht gerade eine frohe Botschaft zu verkünden.

Die Airline ist nämlich im Jahr 2005 wieder im Minus gelandet – trotz deutlicher Steigerungen etlicher Kennziffern. Die Austrian hat nach einem Jahresgewinn von 48,4 Mio. Euro im Jahr 2004 im Vorjahr einen Verlust von 129,1 Mio. Euro eingeflogen. Die Austrian Airlines stehen am Scheideweg.

Die Zeichen bei der Austrian mit ihren 8.230 Mitarbeitern stehen nicht auf Sturm. Der mächtige Betriebsrat hüllt sich trotz des schlechten Ergebnisses noch – vielleicht gerade deswegen – in Schweigen, weil in der Vergangenheit unterschiedliche Rationalisierungsmaßnahmen am Veto der Personalvertretung scheiterten. Was allerdings nicht alleine der Grund für den Absturz ist.

## Kritik am Vorstand

Viele Austrian-Mitarbeiter, die in der Vergangenheit zu mehr Produktivität vergatert wurden, fragen sich, ob das hochbezahlte Management überhaupt noch die Zügel im Griff hat – trotz Schuldenabbau von 2,7 Mrd. auf 1,79 Mrd. Euro seit 2001. „Was macht jemand, der gut eine Million Euro im Jahr verdient, Mitarbeiter zu mehr Produktivität verdonnert und nach vier Jahren eine miserable Bilanz hinterlässt, obwohl er als Erbsenzähler gilt“, kritisieren Austrian-Mitarbeiter Vorstandschef Sørensen.

Die Verantwortung für das Desaster im Jahr 2005 hat Vagn Sørensen übernommen. Er tritt

zum 1. Mai 2006 zurück. Sein Vertrag läuft noch bis Oktober 2006. Er wird aber Anfang Mai die Geschäfte an Alfred Ötsch übergeben, der von Siemens ins dreiköpfige Führungscockpit wechselt. Ötsch, der im Aufsichtsrat der Airline gesessen ist, gilt zwar nicht als ausgesprochener Luftfahrtexperte, dennoch bekommt er zumindest von der Belegschaft Vorschusslorbeeren – nicht nur weil er bei Siemens Karriere gemacht hat. „Er ist Österreicher und versteht vielleicht die Anliegen der Mitarbeiter besser“, heißt es in der Belegschaft. Doch mit dem Rot-weiß-rot-Patriotismus alleine wird Ötsch die Austrian genauso wenig aus der Verlustzone führen oder gar zu einer schlagkräftigen Airline machen. Genauso wenig wird es helfen, die Zahlen gut zu reden.

## Un-Friendly Austrian

Umsatz und Betriebsgewinn wurden nach Angaben der Austrian-Vorstände überproportional gesteigert, der Nettogeldfluss aus der operativen Tätigkeit deutlich erhöht, und beim Verkehrszuwachs und den Marktanteilsgewinnen konnte ebenso ein zweistelliges Wachstum verbucht werden. Und die Focus East-Strategie habe ebenfalls deutliches Wachstum gebracht, lauteten die Ausführungen der Vorstände Kleibl und Burger.

Höhere Mathematik, will man meinen. Bei so vielen positiven Zahlen müsste unterm Strich doch noch was übrig bleiben. Mitnichten. Ein massiver Anstieg der Treibstoffpreise und auch Überkapazitäten haben das Ergebnis schlussendlich ins Minus gedreht. Insbesondere das erste Quartal 2005 habe das Ergebnis ordentlich verhalet. Die Treibstoffhöhungen schlugen mehr zu Buche als



Vagn Sørensen legt zum Tag der Arbeit am 1. Mai bei der Austrian den Taktstock aus der Hand. Sein Nachfolger Alfred Ötsch muss die Kosten senken, aber auch die Mitarbeiter motivieren. Foto: A. Urban

die Ausfälle durch die Terrorattacke vom 9. September 2001 und die Sars-Epidemie.

Und wenn dann noch Unpünktlichkeiten – zum Beispiel Verspätungen um bis zu acht Stunden auf profitträchtigen Strecken – auftreten und die einst gerühmte Servicequalität im Flugzeug oder bei der Abfertigung auf der Strecke bleibt, verlieren die Austrian Airlines auch die Glaubwürdigkeit, die sie einst ausgezeichnet hat.

In puncto Verspätung sei die Austrian im Mittelfeld. Das Image der „Friendly Austrian“ sei nicht zuletzt aufgrund des massiven Sparkurses schwer ramponiert, behaupten Insider.

## Parallelen zur Swissair

Eine Aufgabe des neuen Austrian-Vorstands Ötsch wird auch sein, dass er die Motivation der Mitarbeiter wiederherstellt. Was nicht so einfach werden wird. Der scheidende Austrian-Chef Sørensen hat angekündigt, dass Ötsch vom eingeschlagenen Weg, die Produktivität zu steigern, nicht abweichen werde.

Zwei ähnliche Rettungsversuche hatte die einst renommierte Swissair binnen nur drei Jahren hinter sich gebracht. Vergebens. Die Eidgenossen wurden von der Deutschen Lufthansa im März 2005 geschluckt. Die Schweizer lebten zu lange von ihrem exzellenten Ruf, ohne die veränderten Bedingungen des Marktes respektieren zu wollen.

Dieses Schicksal droht nun der Austrian. Die heimische Airline, an der die Republik Österreich über die ÖIAG mit 39,7 Prozent beteiligt ist, droht langsam, aber sicher zum billigen Übernahmekandidaten zu werden. „Wenn die Entwicklung so weitergeht, ist das Kapital in spätestens zwei Jahren aufgezehrt“, erklärt Finanzchef Thomas Kleibl.

Der Austrian könnte somit das gleiche Schicksal drohen wie der Swissair: von der Lufthansa geschluckt zu werden. Der aus Österreich stammende Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber schweigt eisern zum Thema. Womit man aber nicht hinter dem Berg hält, ist die verstärk-

te Flugtätigkeit in Richtung Osten. Und genau dort setzt die Lufthansa zum Kampf gegen die Austrian an.

Um die Rolle auf dem Sekundärmarkt über Wien in Richtung Osten auszubauen und verstärken zu können, braucht die im internationalen Vergleich eher kleine Austrian à la longue einen starken Partner. Wer das sein wird, wird sich in den kommenden Monaten weisen. Bis dahin hat man das „Turnaround im Turnaround-Programm“ verordnet, um die für das Jahr 2006 anvisierte schwarze Null wieder zu erreichen.

„Leider ist es nicht gelungen, das positive Ergebnis des Vorjahres zu wiederholen“, erklärte der scheidende Sørensen. Gegenüber *economy* meinte der Däne, die Wahrscheinlichkeit, dass er weiterhin in der Luftfahrt tätig bleibt, liege bei „unter 50 Prozent“. Ebenso soll Austrians Charter-Marke Lauda Air noch heuer verschwinden, heißt es bei Insidern. Aber das ist ja eine andere Geschichte.

Thomas Jäkle

**economy** 

Wochenzeitung für Forschung, Technologie & Wirtschaft [www.economy.at](http://www.economy.at)

**economy Jahres-Abonnement: 50 Euro – abo@economy.at**