

II- 9117 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5931/1-4-93

4084/AB

1993 -03- 17

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. zu 4085/J
Voggenhuber, Petrovic, Freunde und Freundinnen
vom 14. Jänner 1993, Nr. 4085/J-NR/1993,
"Grundzüge eines Industriekonzeptes"

Im Allgemeinen:

Zweifelsohne stellen die neuen weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen - die Herausbildungen dreier großer Welthandelsblöcke, der Zerfall der ehemals kommunistischen Planwirtschaften, das Ende der Hochrüstungspolitik - hohe Anforderungen an die nationale Wirtschaftspolitik. Innerhalb dieser hat der Standard und die Entwicklung der Industrie eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung. Die industrielle Produktion kann sowohl die materielle Steigerung des sozialen Wohlstandes als auch die qualitative Verbesserung der Umwelt sicherstellen.

Daher bekennt sich mein Ressort klar zur Notwendigkeit einer aktiven Industriepolitik. Dies wurde auch schon in der Vergangenheit mit den bestehenden Instrumenten des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bzw. den ressortierenden Unternehmen - wie ÖIAG-Konzern, ERP-Fonds, ICD, GBI, öffentliche Nachfrage durch ÖPT und ÖBB, sowie über ordnungspolitische Maßnahmen in der Verkehrspolitik z.B. Lärmgrenzwerte für LKW - verdeutlicht.

Der wirtschaftliche Erfolg Österreichs und der rasche Aufholprozeß der Produktivität des Industriesektors im internationalen Wettbewerb sind direkte Auswirkungen auch dieser industriepolitischen Maßnahmen.

- 2 -

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"In welcher Form wird zur Zeit an einem Industriekonzept gearbeitet bzw. welche Grundzüge wird dieses Konzept beinhalten?"

Aufgrund der Vielschichtigkeit der Industriepolitik im weiteren Sinne - von der Aus- und Weiterbildung bis hin zur Kapitalmarktbelebung - und der damit zusammenhängenden kompetenzrechtlichen Zersplitterung ist ein einheitliches Gesamtindustriekonzept weder möglich, noch notwendig. Notwendig hingegen ist die Festlegung der Ziele sowie die Koordination der einzelnen industriepolitischen Maßnahmen.

Der Grundsatz einer einheitlichen österreichischen Industrie - d.h. es wird kein Unterschied mehr hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse gemacht - ist eine wesentliche Grundlage der konzeptiven Überlegungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Demgegenüber steht jedoch das Ungleichgewicht ausländischen Kapitals in Österreich zu österreichischem Kapital im Ausland. Grundsätzlich ist eine starke wechselseitige kapitalmäßige Verflechtung in kleinen, offenen, modernen Volkswirtschaften notwendig; eine stark einseitige ausgerichtete Kapitalbewegung engt den heimischen Gestaltungsraum für Industriepolitik aber wesentlich ein. Die Fortsetzung der Internationalisierung unserer Industrie ist daher ein weiterer Grundsatz für die notwendige positive Weiterentwicklung unserer Industrie. Ausgehend von den eigenen Kompetenzen stützt sich das Konzept des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf sechs Schwerpunkte:

- 1) Eine zentraleuropäische Vernetzungsinitiative: Gemeint ist damit die fortgesetzte Einbindung der österreichischen Industrie im nachfragekräftigen und zahlungskräftigen EWR-

- 3 -

Markt. Gleichzeitig und gleichwertig wird der weitere Ausbau des "erweiterten Heimmarktes" - sprich die unmittelbaren osteuropäischen Nachbarstaaten - vorangetrieben.

Internationalisierungsförderungen des ERP-Fonds, des Ost-West-Fonds oder grenzüberschreitende Wirtschaftsparks (als Beispiel ist der in Realisierung stehende Wirtschaftspark Gmünd/Ceske Velenice zu nennen), verdeutlichen diese Bestrebungen.

- 2) Eine temporäre Bestandsstärkung der Inlandsindustrie: Die neue europäische Arbeitsteilung führt temporär zu Wettbewerbsverzerrungen - z.B. Osteuropa-Handelsverträge mit der EG, unterschiedliche nationale Umwelt- und Sozialstandards im Osten etc. Die dadurch kurzfristig bedrohten Produktionen und Standorte in Österreich (z.B. Zement- und Düngemittelproduktion) dürfen nicht diesen nicht-marktkonformen Wettbewerbsbedingungen ausgesetzt werden, sondern sind im Sinne einer strukturellen "Kernstärkung" zu fördern.

Einige Industriebranchen, wie die Textil-, Papier- und Stahlindustrie haben kurzfristig bedrohliche Wettbewerbsnachteile durch die österreichische Hartwährungspolitik gegenüber heuer stark abgewerteten Währungen (Pfund, Lira, skandinavische Währungen).

Die Reaktivierung der staatlichen Auffanggesellschaft GBI, die Umbaubemühungen von ehemaligen Bergbaugebieten - sogenanntes "Standortrecycling" z.B. in Arnoldstein durch die "Euro Nova", aber auch das Einsetzen von Stabilisierungskapital durch die FGG - in Zusammenarbeit mit der GBI - sind Beispiele hiefür.

- 4 -

- 3) Eine High-Tech-Initiative für Produkte, Produktionen und F&E-Einrichtungen: Gemeint ist der selektive Einsatz bestehender Instrumente für die Beschleunigung des Strukturwandels. Der Aufbau einer ultra-modernen Industrie anhand von Industrie-Clustern ist das erklärte Ziel. Der Schwerpunkt der Technologieförderung soll sich von der Grundlagenforschung weiter zur Technologieüberleitung und industriellen Anwendung verschieben. Beispielhaft dafür ist das Umbrella-Projekt "Leise Bahn" zu nennen. Hier werden öffentliche Beschaffungen (ÖBB), Produktangebot (AI-Betriebe und private Betriebe), Förderungsschwerpunkte (ERP-Fonds), selektive Industrieansiedlungen (ICD) und ordnungspolitische Maßnahmen (BMföWuV) (z.B. Festlegung von Lärmgrenzwerten etc.) zusammengeführt.
- 4) Infrastrukturausbau als qualitative Vorleistung für die oben genannten Punkte und damit die Hebung der Standortattraktivität Österreichs. Dazu zählt der forcierte Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur ebenso, wie jener der Telekommunikation, von technologischen und betrieblichen Zentren etc.

Beispielhaft ist der Ausbau der ÖBB, der ÖPT oder auch die Errichtung von Gründer- und Technologiezentren wie z.B. in Gmünd/Ceske Velenice, RIZ-Wr. Neustadt etc. durch die GBI. Diese Projekte haben neben Kapazitätseffekten auch unmittelbar konjunkturelle positive Auswirkungen.

- 5) Eine Regionalentwicklungsoffensive als Antwort auf die unterschiedliche Betroffenheit von Standorten durch das "neue Europa". Auf das Entstehen neuer Entwicklungsachsen und Zukunftszonen muß gezielt reagiert werden. Das Standortrecycling von ehemaligen Bergbaugebieten, alten Industrieflächen oder die Wachstumsstimulierung in entwicklungsschwachen peripheren Regionen soll Wohlstandsdifferenzen in Österreich ausgleichen. Die Weiterent-

- 5 -

wicklung der RIP (Regionalen Innovationsprämie) zur RIP - Infrastrukturförderung und das Entwickeln und Betreiben von Technologie- und Wirtschaftsparks, Gründerzentren etc. durch die GBI sind Beispiele für diesen Ansatz.

- 6) Eine Weiterbildungsoffensive: Beispielhaft sind hier die in Zusammenarbeit mit den BMfUK und BMAS und der Austrian Industries AG im Rahmen des durchgeführten neuen Ausbildungsweges bei der Berufsausbildung (z.B. modulare Ausbildung bzw. Weiterbildung etc.).

In diesen übergreifenden Aktivitäten tritt das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Koordinator in Erscheinung.

Zu Frage 2:

"Welcher Stellenwert wird den "Austrian Industries" in einem solchen Konzept zukommen?"

Wie bereits eingangs ausgeführt, gilt der Grundsatz einer einheitlichen österreichischen Industrie, d.h., daß sämtliche industriepolitische Zielsetzungen unabhängig von den Eigentumsverhältnissen einzelner Unternehmen Geltung haben und daher selbstverständlich auch auf die Austrian Industries AG angewendet werden.

Zu Frage 3:

"Wie beurteilen Sie die Industrieansiedlungspolitik der Vergangenheit im Lichte der Ereignisse rund um das Chrysler-Werk in Graz?"

a) Halten Sie die unsystematische Ansiedlung von vorrangig Automobilunternehmen in Österreich für langfristig sinnvoll, wenn sogar der Cecchini-Bericht in diesem Bereich mit Schließungen im Ausmaß von bis zu 50 % rechnet?

b) Wie sehen Sie das problematische Abhängigkeitsverhältnis der österreichischen KFZ-Zulieferbetriebe in Anbetracht dieser Entwicklung?"

Industrieansiedlungen werden auch in Zukunft ein Standbein für eine wirkungsvolle Industriepolitik sein. Wie schon in der Vergangenheit sind auch künftig die monetären Anreize nicht

- 6 -

das entscheidende Ansiedlungsmotiv, sondern - aufgrund der internationalen Konkurrenz - eher eine notwendige Voraussetzung. Aufgrund der EG-Richtlinien kommt es in der Höhe der monetären Förderungen zur Harmonisierung innerhalb der EG- bzw. EFTA-Staaten. Die vielen Verhandlungsrunden bei Chrysler, das öffentliche Interesse und das Ergebnis verdeutlichen diese EG-Vorgangsweise. Die künftige Anreizwirkung sollte daher in Zukunft in der Standortqualität des Industriestandortes Österreichs liegen.

Die ICD-Austria hat seit ihrem Bestehen die Investorensuche stets nach strategischen Suchfeldern betrieben. Bis 1988 lag die Konzentration auf dem verarbeitenden Sektor, seit 1988 ist der industriennahe Dienstleistungssektor ein Schwerpunkt seit 1991 auch Headquarters für Osteuropazentralen, Forschungs- und Entwicklungseinheiten, Handelshäuser und Distributionszentren.

Seit Bestehen der ICD Austria wurden 60 Projekte mit einem Investitionsvolumen von 6,7 Mrd. und 5.120 Beschäftigte realisiert (ohne die Großprojekte GM, BMW, Chrysler). Dabei wurden keineswegs vorrangig Automobilunternehmen angesiedelt. Nur etwa 1/6 der angesiedelten Betriebe sind dem automotiven Sektor zuzuzählen. Evaluierungen der angesiedelten Betriebe (Glatz, Moser - 1988) brachten deutlich den positiven Beitrag dieser Betriebe für die wirtschaftliche Entwicklung zu Tage, insbesondere hinsichtlich Wertschöpfung, F&E-Ausgaben, Exporte und Investitionsaktivität. Auch eine hohe fiskalische Rentabilität (Amortisationsdauer der Subventionen aus der Sicht der öffentlichen Hand) - wurde festgestellt (Bayer/Blaas 1987). Die durchschnittliche Amortisationsdauer lag dabei zwischen 1 - 3 Jahren.

Zu 3a):

Weltweit sind in allen Kernindustrien Konzentrationstendenzen zu beobachten, sei es im Stahlbereich, im automotiven Sektor, in der Unterhaltungselektronik oder im Informationsbereich.

- 7 -

Ähnliches ist in der Automobilzulieferindustrie feststellbar. Wie schon dargestellt, ist die österreichische Ansiedlungspolitik nicht vorrangig auf diesen Sektor ausgerichtet, sondern an selektiven Suchkriterien orientiert, die auf der Basis des Kriterienkataloges des WIFO erstellt wurden.

Zu 3b:

Das angesprochene Abhängigkeitsverhältnis der KFZ-Zulieferbetriebe ist kein österreichisches Phänomen. Durch die gegenseitige Verflechtung von Volkswirtschaften gibt es zunehmende Abhängigkeiten, wobei für alle Zulieferindustrien gilt, daß es sowohl positive als auch negative Rückwirkungen auf diese Industrien gibt, wenn das Endprodukt in einer Hoch- oder Tiefphase ist. Die Antwort darauf ist, daß viele sog. KFZ-Zulieferbetriebe längst nicht mehr die KFZ-Industrie exklusiv beliefern, sondern eine breitere Fertigungsstruktur entwickelt haben. Daher ist es ein industriepolitisches Ziel, bei etwaigen Restrukturierungen entsprechende Umstellungshilfen im obigen Sinne zu gewährleisten.

Zu Frage 4:

"Wie stehen Sie zu einer "verfügungsrechtsorientierter Industriepolitik", welche die Sicherung und Entwicklung starker Unternehmen mit strategischem Zentrum in Österreich anstrebt?"

Jede erfolgreiche Volkswirtschaft wird auch künftig über strategische Industriebereiche verfügen müssen. Einer "verfügungsorientierten Industriepolitik" kommt daher große Bedeutung zu. Auch die Beiratsstudie 1991 - Industriepolitik III - gibt diesbezüglich Empfehlungen. Hochwertige Unternehmensfunktionen sollen in Österreich bleiben um damit wesentliche Ansatzpunkte für eine eigenständige Industriepolitik zu schaffen. Unbestritten ist, daß es viel leichter ist eine Konzernzentrale in Wien in die wirtschaftlichen Überlegungen einzubeziehen, als eine Konzernzentrale in Tokio.

- 8 -

Starke Unternehmen mit strategischem Zentrum in Österreich - sogenannte "Flaggschiffe" - haben eine Lokomotivfunktion für andere Unternehmen, sei es im Bereich der Internationalisierung, des Forschungs- und Entwicklungsbereiches, der Aus- und Weiterbildung, im Rahmen der Organisationsentwicklung, der Mitbestimmung der Aus- und Weiterbildung etc.

Eine große Zahl österreichischer Klein- und Mittelbetriebe erzielt ihre Erfolge aus der Sogwirkung bestehender "Flaggschiffe".

Schließlich sind solche Unternehmen die Basis für die Entwicklung industrienaher Dienstleistungen sowohl im In- als auch im Ausland (z.B. für Wirtschaftsprüfer, Wirtschaftsberater, Banken etc.)

Zu Frage 5:

"Welche gesetzlichen Maßnahmen werden Sie ergreifen bzw. anregen, um einen derartigen verfügungsorientierten Industriekonzept, wie es auch im Arbeitsübereinkommen zwischen ÖVP und SPÖ in Aussicht gestellt wurde, zum Durchbruch zu verhelfen?"

Die Einbindung in supra-nationale Institutionen wie OECD, GATT oder EWR erfordert auch die Übernahme ihres Regelwerks. Grundsätzlich sind zwar die Führung von Mehrstimmrechtsaktion, Sperrklauseln oder "golden share" im Aktienrecht auch in Österreich für strategisch bedeutsame Industriesektoren möglich. Tatsächlich ist davon auszugehen, daß für jedes Unternehmen in Österreich aber die selben gesetzlichen Rahmenbedingungen zu gelten haben. Das betrifft auch die privatwirtschaftlichen Aktivitäten des Staates, für die ebenso der Grundsatz des "reasonable private-investors" gelten sollte.

Wichtiger erscheint es daher, die Grundlagen zu forcieren - sei es am Kapitalmarkt, sei es durch steuerliche Maßnahmen etc., das ein Entstehen eigener österreichischer Konzerne ermöglicht. Der Aufbau von "Umbrella-Projekten" im Verkehrsbereich, im Umweltbereich, im Werkstoffbereich oder im

- 9 -

Energiebereich, die wegen der positiven externen Effekte für die gesamte Industrie und Volkswirtschaft bedeutsam und förderungswürdig sind, brauchen zur Realisierung keine gesetzlichen Regelungen.

Zu Frage 6:

"Welche Initiativen werden Sie ergreifen, um den Nachholbedarf im Bereich der Forschung & Entwicklung aufzuholen?"

Im Bereich meines Ressorts werden eine Reihe von Aktivitäten zur Erhöhung der Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten gesetzt, die allen gewerblichen und industriellen Unternehmungen zur Verfügung stehen.

Beispielhaft sind für die Forschungs- und Entwicklungsförderung der Innovations- und Technologiefonds, das ERP-Technologieprogramm sowie die Regionale Innovationsprämie anzuführen, die alle auf die Erhöhung der Forschungs- und Entwicklungsquote abzielen.

Auch die Teilnahme an internationalen Aktivitäten wie Eureka, den EG-Forschungsprogrammen wie z.B. in der Telekommunikation und der Telematik sind hier anzuführen.

Nachfrageseitig erzwingen die öffentliche Beschaffungspolitik der Post und Bahn hohe Forschungsanstrengungen bei den Zulieferbetrieben, um mit der internationalen Konkurrenz mithalten zu können.

Im Rahmen der Austrian Industries wurden die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten neu organisiert. Beispielhaft sind dafür die "Christian-Doppler-Laboratorien für Grundlagenforschung", sowie die angewandte Forschung und Entwicklung in den Holdings zu nennen.

Zu Frage 7:

"In welcher Weise sollte die österreichische Kapitalmarktpolitik modernisiert und reformiert werden?"

- 10 -

Zur Reformierung des österreichischen Kapitalmarktes wurde bereits unter dem Vorsitz des Finanzministers eine Strategiegruppe zur "Neukonzeption Finanzplatz Wien" eingesetzt, die sich mit den Themengebieten: rechtliche Rahmenbedingungen, steuerliche Rahmenbedingungen, Marktkultur, Markttechnik und Marketing befassen. Inhaltlich hat das Konzept zum Ziel, dem Finanzplatz Wien ein attraktives Profil zu verleihen und vorhandene Strukturprobleme zu bereinigen.

Zur Durchsetzung der zur Frage 1 genannten sechs Schwerpunktprogramme ist eine Finanzierung über den Kapitalmarkt von grundlegender Bedeutung. Grundsätzlich ist dabei eine Umschichtung der vorhandenen Sparmittel in Richtung Kapitalmarkt anzustreben, und weiters ist es notwendig, das Vertrauen der österreichischen und internationalen Anleger sicherzustellen, um auch weitere größere Emmissionen und Privatisierungstransaktionen mit einer möglichst breiten Streuung platzieren zu können.

Beispiele, die zur Eigenkapitalstärkung der österreichischen Wirtschaft beitragen können, insbesondere für die industrielle Entwicklung notwendig sind, wären:

- Die Umlenkung privater Ersparnisse in Risikokapital,
- die steuerliche Gleichstellung von Risikopapieren (insbesondere Aktien) mit festverzinslichen Wertpapieren
- die Ermöglichung der Gründung von Kapitalbeteiligungsgesellschaften, die mittelgroßen Betrieben Beteiligungskapital zur Verfügung stellen.
- Einführung einer Gruppenbesteuerung nach deutschem Muster.

Zu Frage 8:

"Eine Reform der österreichischen Förderungswesen wurde nicht zuletzt im Koalitionsübereinkommen von 1990 in Aussicht gestellt. Welche konkreten gesetzlichen Maßnahmen sind nun tatsächlich geplant?"

- 11 -

Die Förderungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sind nur zum geringeren Teil in gesetzlichen Regelungen statuiert bzw. Gesetze geben eher grobe und daher flexible Förderungskriterien vor, die tatsächlichen Ausgestaltungen der Förderungen sind vielmehr in Programmen, Richtlinien, teilweise in Vereinbarungen (z.B. mit den Bundesländern) enthalten.

Von den im Koalitionsübereinkommen 1990 vorgesehenen Maßnahmen zur Reform des Förderungswesens sind bisher im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende durchgeführt worden:

- * Straffung und Koordinierung des Förderungswesens: die Förderungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sind so gestaltet, daß sie sich nicht überschneiden, sondern auf klare Förderungsziele abgestimmt sind.
- * Die Abwicklung erfolgt über Förderungsfonds (ITF, ERP) bzw. Bundesgesellschaften (z.B. GBI), was bedeutet, daß das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Programme bzw. Schwerpunkte festlegt, kontrolliert und mit unabhängigen Experten evaluiert.
- * Mit der zentralen Abwicklung der Förderungen des Ressorts beim ERP-Fonds wurde eine Reduktion der Förderungsstellen und eine Straffung des Verfahrens erreicht.
- * Die Förderungsinstrumente wurden durch eine Risikokapitalförderung (Seed-financing), den Ausbau der Förderung immaterieller Investitionen und die Einführung der Infrastrukturförderung modernisiert.

In den einzelnen Förderungsbereichen wurden folgende Aktionen gesetzt:

ERP-Fonds: Der ERP-Fonds ist völlig budgetunabhängig. Vollständige Umstellung der Investitionsförderung auf Regional- und Technologieprogramme; Internationalisierungsförderung,

- 12 -

Ost-Programm mit hoher Förderungsintensität. Gegenwärtig wird eine Evaluierungsstudie vom WIFO bearbeitet. Eine Infrastrukturförderung wird derzeit vorbereitet.

ITF: Die Schwerpunkte werden zeitlich begrenzt durchgeführt (2 bis 5 Jahre). Laufende Schwerpunkte: FlexCIM, Umwelttechnik, Seed-financing. Neue Schwerpunktsetzung 1993: Verkehrstechnik, Energietechnik, Industrial Design. Einführung von Förderung von Konzeptphasen. Die Empfehlungen der 1991 fertiggestellten Evaluierungsstudie zu den Technologieförderungsprogrammen der Bundesregierung 1985/87 - dem Vorläuferprogramm des ITF - wurden berücksichtigt. Auch das Seed-financing-Programm wurde aufgrund einer Evaluierungsstudie bereits reformiert.

Regionalförderung: Einführung der Regionalen Innovationsprämie (RIP) auf der Grundlage einer Evaluierungsstudie über die Regionalförderung durch das WIFO 1990; die mit 3 Jahren befristete Aktion setzt den inhaltlichen Schwerpunkt auf innovative Investitionen, stärkere regionale Differenzierung, Einbeziehung der immateriellen Förderung. Die RIP wurde begleitend evaluiert und auf 1993 bis 1995 verlängert, mit einem neuen Schwerpunkt: Förderung von Innovations- und Infrastrukturprojekten in Problemregionen (Innovations- und Gründerzentren, Technologie- und Wirtschaftsparks).

Ostgrenzsonderprogramm: 1990 aufgrund geänderter politischer Rahmenbedingungen als Sonderprogramm für die Grenzgebiete gegenüber Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien eingeführt. (Schwerpunkt: Förderung grenznaher und grenzüberschreitender Wirtschaftsparks und Innovationszentren; Förderung von Kooperationsprojekten in Grenzregionen).

Verkehrsförderung: Einstellung der Seilbahnförderung des Bundes 1989; Einstellung der Luftfahrtförderung 1991; Einstellung

- 13 -

der Retorsionsvergütungen 1992; Einstellung der Hafeneinrichtungsförderung in Vorbereitung; vollständige Umstellung der Verkehrsförderung auf kombinierten Güterverkehr (Straße-Schiene-Schiff), mit Einbeziehung der Schifffahrtsförderung.

Zusätzlich wurde die interne Organisation der Förderungsabwicklung sowie die Zusammenarbeit mit anderen Förderungsinstitutionen weiter verbessert und vereinfacht, um so auch für Förderungswerber den Servicecharakter zu betonen.

Darüberhinaus wurden und werden alle Förderungsprogramme den EG-Förderungskriterien angepaßt.

Auch für die nächste Zukunft sind Anpassungen des Förderungswesens vorgesehen, um deren Übereinstimmung mit sich ändernden Umweltbedingungen und effizienten Einsatz zu gewährleisten.

Zu Frage 9:

"Industriepolitik darf nicht getrennt von Umweltpolitik betrachtet werden. Eine Industriepolitik, die auf Umweltbelange keine Rücksicht nimmt, erhöht den Subventionsbedarf (Reparaturbedarf) im Umweltbereich.

Welchen Stellenwert werden Umweltbelange in einem künftigen Industriekonzept einnehmen?"

Es ist davon auszugehen, daß eine ultramoderne, High-tech-Industrieproduktion keinen Widerspruch zu einer qualitativ hochwertigen Umwelt aufweist. Vielmehr wird eine hohe Umweltqualität und auch Freizeitqualität Österreichs nicht im Widerspruch zur zukünftigen Industrie stehen, sondern dafür eine Bedingung darstellen.

Nur ein Land mit dieser hohen Umweltqualität wird zum Magneten für höchstqualifizierte Beschäftigte und Entscheidungsträger im industriellen Produktionsprozeß.

- 14 -

Eine zukunftsorientierte Industriepolitik hat ohne Rücksichtnahme auf ökologische Gegebenheiten keinen Anspruch auf Glaubwürdigkeit. In allen Maßnahmen der Industriepolitik und ganz besonders bei langfristig orientierten wie Forschung und Entwicklung ist der Faktor Umweltverträglichkeit einzubeziehen.

Es geht längerfristig darum, eine sozial- und umweltverträgliche und ressourcenschonende Industrie als Basis hoher Lebensqualität zu entwickeln. Dabei muß allerdings auch auf die Anpassungsfähigkeit der Unternehmen Rücksicht genommen werden.

Als Beispiele sind die schon oben angeführten Umbrella-Projekte wie "Leise Bahn", "lärmarmer LKW", "Energie und Umwelttechnologie" etc. zu nennen.

Zu Frage 10:

"Wie läßt sich das Instrument "Förderungen" für den ökologischen Umbau der Industrie nützen?

a) Wie stehen Sie zu der Forderung, daß nur Unternehmen, die bereits unter den gesetzlichen Grenzwerten produzierend, weitere Emissionsminderungen erreichen wollen, in den Genuß staatlicher Förderungen kommen können?

b) Wie stehen Sie zu der Forderung, daß die Vergabe von Subventionen an die verbindliche Vorlage von Öko-Bilanzen gekoppelt sein sollte?"

Grundsätzlich ist festzuhalten, daß bei allen kriterienorientierten Förderungsvergaben auch den Kriterien des ökologischen Umbaus der Industrie Rechnung getragen werden kann. Festzuhalten ist aber auch, daß diesem Kriterium keine Exklusivität eingeräumt werden kann. Vielmehr sollten die Kriterien der ökologischen Verträglichkeit neben sozialer Akzeptanz, neben betriebswirtschaftlicher Erfolgsträchtigkeit und neben volkswirtschaftlicher Sinnhaftigkeit Berücksichtigung finden.

Förderungen im allgemeinen können grundsätzlich nur bei Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte gewährt werden. Sollten im Rahmen von Innovationsprojekten weitere Emissions-

- 15 -

verminderungen erzielt werden, ist es sicher ein Kriterium bei der Förderungsbeurteilung, nicht jedoch das einzige oder wichtigste. Im Rahmen des ITF-Umweltschwerpunktes sind Emissionsverminderungen - sofern dafür Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten notwendig sind - natürlich ein vorrangiges Förderziel.

Bereits jetzt werden bei der Beurteilung der Förderungswürdigkeit ökologische Kriterien berücksichtigt, obwohl es noch keine verbindliche Regelung dafür gibt. Die Einbeziehung von Ökobilanzen in die Prüfung scheint im Moment noch unausgereift, zu unterschiedlich sind die einzelnen Ansätze. Anzustreben ist für die Zukunft eine einheitliche und einfach zu handhabende Ökobilanz.

Der ökologische Umbau der Industrie sollte neben dem Einbau von ökologischen Kriterien in der Förderungsvergabe auch durch andere Instrumente wie, z. B. durch steuerliche Maßnahmen, die Festlegung von Grenzwerten und Auflagen durchgesetzt werden.

Zu Frage 11:

"Wieweit werden Fragen der Gesellschafts- und Umweltverträglichkeit der Technologie- und Industrieentwicklung innerhalb der österreichischen Forschungspolitik berücksichtigt?"

Grundsätzlich ist für eine Aussage bezüglich der gesamten österreichischen Forschungspolitik vor allem der Bundesminister für Wissenschaft und Forschung zuständig.

Es gibt aber im Bereich des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr einige Ansatzpunkte:

- Wie schon oben gezeigt finden umweltorientierte Kriterien bei der Vergabe von Förderungen Berücksichtigung.

- Die Frage der Umweltverträglichkeit wird bei der Untersuchung der Machbarkeit bei allen größeren Projekten der technologieorientierten Regionalförderung (Technologie-Innovations-Gründerzentrum) berücksichtigt.

Wien, am 10. März 1993

Der Bundesminister

