

II-9023 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4442 13

1993 -03- 11

DRINGLICHE ANFRAGE

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend: Vernachlässigung österreichischer Interessen beim Verkauf von Verkehrsunternehmen, insbesondere der AUA und der DDSG

Die heimischen Verkehrsunternehmen, die sich im Besitz des Bundes befinden, wie die DDSG, ÖBB, etc., stellen bekanntlich seit Jahren gewaltige Verlustbringer dar. Sogar die einzige bisherige Ausnahme, die AUA, mußte im vergangenen Jahr immerhin auch Verluste in der Höhe von rund einer Viertelmilliarde Schilling hinnehmen. Aus diesem Grund wurde – durchaus sinnvoller Weise – im Arbeitsübereinkommen der Koalition vereinbart, diese Unternehmen schrittweise aus dem unmittelbaren Staatbereich auszugliedern und zu privatisieren.

Dabei war jedenfalls bisher immer unbestritten, daß die Interessen Österreichs an nationalen Verkehrsunternehmen gewahrt bleiben müssen, wörtlich liest sich das im Fall der AUA so: *"Durch allfällige Änderungen der Eigentümerstruktur sollen der nationale Charakter des Unternehmens und dessen Finanzierungsmöglichkeiten jedenfalls nicht beeinträchtigt werden"* und im Kapitel DDSG liest man: *"Der Frachtenbereich der DDSG soll ab 1993 ohne Verlustabdeckungszuschüsse des Bundes auskommen, wobei dieses Ziel neben innerbetrieblichen Rationalisierungsmaßnahmen insbesondere durch Hereinnahme von vorzugsweise österreichischen Partnern erreicht werden soll"*.

So weit die Theorie, in der Praxis ist, wie sich leider herausstellte, von der Wahrung österreichischer Interessen kaum etwas zu bemerken: die DDSG wird, nachdem sich der Aufsichtsrat unverständlicherweise gegen weitere Verhandlungen mit dem mehrheitlich österreichische Konsortium Pisec/UDP entschieden hat an die deutsche STINNES-Gruppe verkauft. Nicht einmal die vorgesehene österreichische Sperrminorität wird zustande kommen, da die AI kein Interesse zeigt und es sich auch beim scheinbar österreichischen Mindeheitsaktionär Schenker um eine 80% Stinnes-Tochter handelt.

spc106/auaddsg.ros

Besonders nachteilig wirkt sich dieser Verkauf ins Ausland vor allem deshalb aus, weil die Firma Stinnes von vorneherein erklärte, den Personalstand (um ein Drittel!) und den Schiffspark und damit zwangsläufig den Schiffsverkehr drastisch einschränken zu wollen, eine Absicht, die dem erklärte Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Schiff, kraß widerspricht.

Ebenso verhält es sich nun bei der nationalen Fluglinie, der AUA: Nach den Verlusten des Vorjahres in der Höhe hunderter Millionen Schilling soll diese nun mit der bisherigen Konkurrenz in Gestalt der Gesellschaften SAS, KLM und Swissair verschmolzen werden. Offiziell nennt sich diese neue Konstruktion beschönigend 'Managementgesellschaft', tatsächlich aber handelt es sich um nichts anderes als um den Abverkauf der österreichischen Fluglinie an das Ausland, da die AUA nur 10 % des Gesamtkapitals einbringen wird und nicht einmal gesichert ist, daß die in der Anfangsphase für Österreich reservierte Geschäftsführerfunktion in dieser Gesellschaft dauerhaft erhalten bleibt.

Dies wird aber für den relativ kleinen österreichischen Markt voraussichtlich eine Reduktion des Angebotes an Flugverbindungen und damit einen nicht zu unterschätzenden Standortnachteil für Österreichs Wirtschaft bewirken – auch dies steht also klar im Widerspruch zu den Zielen der österreichischen Verkehrspolitik.

Insgesamt ist also festzustellen, daß durch die genannten Veräußerungen der in die Ressortzuständigkeit des Bundesministers für Finanzen fallenden wichtigsten österreichischen Luft- und Schifffahrtsunternehmen ans Ausland in nicht zu rechtfertigender Weise die Interessen der heimischen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik verletzt werden.

Besonders empörend ist es, daß der Bundesminister für Finanzen in der Beantwortung 4004/AB der schriftlichen Anfrage 4267/J der Abgeordneten Dr. Haider, Rosenstingl und Kollegen betreffend den Verkauf der AUA am 23.2.1993, zu einem Zeitpunkt, da er nachweislich von den geplanten Transaktionen bereits informiert war, auf sechs detaillierte Fragen wörtlich antwortete:

fpc106/auadds.g.ros

"Zu 1. bis 6. Die in der Einleitung der Anfrage angesprochenen Kooperationsüberlegungen sind weder auf einen Verkauf noch auf Teilverkäufe ausgerichtet; es gibt derzeit keine diesbezüglichen Pläne. Auch weitere Beteiligungen an der AUA sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt auszuschließen"

Diese offensichtlich unwahre Antwort des Finanzministers – leider kein Einzelfall – stellt einen Affront gegenüber dem Parlament und eine krasse Mißachtung des in der Verfassung vorgesehenen Interpellationsrechts der Abgeordneten dar, die nicht einfach hingenommen werden kann.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Finanzen nachstehende

Dringliche Anfrage:

1. Wann wurden Sie in welcher Form von den Plänen informiert, daß die AUA mit KLM, Swissair und SAS eine gemeinsame "Managementgesellschaft" gründen will, ist es insbesondere richtig, daß Sie bereits im Vorjahr von diesbezüglichen Gesprächen informiert wurden und daß bereits am 15.1.1993 dem BMF ein entsprechendes Positionspapier vorgelegt wurde?
2. Ist es richtig, daß nach Durchführung dieser Verschmelzung KLM, Swissair und SAS je eine Kapitalbeteiligung von 30 % und AUA eine solche von lediglich 10 % aufweisen wird und welche Minderheitenrechte sind für die AUA vorgesehen?
3. Ist es richtig, daß nach derzeitigem Stand diese Managementgesellschaft eine einheitliche Geschäftsführung, die über das Gesamtvermögen verfügen kann, erhalten soll, die aus vorerst vier Personen besteht, wovon ein Vertreter seitens Austrian Airlines nominiert werden kann?

4. Ist es richtig, daß die Nominierung dieses einen Vertreters in der Geschäftsführung kein auf Dauer eingerichtetes Recht des AUA ist, sondern diese Berechtigung nur für die Anfangsphase gegeben sein wird; wenn ja, für welche Dauer ist diese Geschäftsführungsposition in der Anfangsphase eingerichtet und – im Hinblick auf die Problematik bei DDSG–Fuhrmann – wer wird der Vertreter der AUA sein?
5. Ist es richtig, daß die vier beteiligten Gesellschaften KLM, Swissair, SAS und Austrian Airlines, nach einer kurzen Übergangsphase gemeinsam eine Holdinggesellschaft gründen werden, und wenn ja, welche Rechte der Holdinggesellschaft sind hier für die AUA vorgesehen?
6. Wo wird die neu zu gründende Gesellschaft ihren Sitz haben und nach dem Gesellschaftsrecht welchen Staates wird sie eingerichtet sein?
7. In welcher Form haben Sie an den Gesprächen über die Zukunft der AUA teilgenommen, ist es insbesondere richtig, daß Sie von Ihrem im Aufsichtsrat von Austrian Airlines vertretenen Mitarbeiter Sektionschef Dr. Haslinger über alle Details informiert wurden und werden, wenn nein, warum nicht und halten Sie die Unkenntnis eines Ministers über derart wichtige Vorgänge in seinem Ressortbereich wie den Verkauf einer nationalen Fluglinie für vertretbar?
8. Wie begründen Sie Ihre Aussage der Anfragebeantwortung 4004/AB vom 24.2.1993, derzufolge "Die Kooperationsüberlegungen weder auf einen Verkauf noch auf Teilverkäufe ausgerichtet" seien und "weitere Beteiligungen an der AUA zum gegenwärtigen Zeitpunkt auszuschließen" seien im Hinblick auf Ihren offensichtlich bereits seit Mitte Jänner gegebenen Kenntnisstand hinsichtlich dieser Managementgesellschaft?
9. Wurde bzw. in welcher Form wurde diese Verschmelzung der AUA mit SAS, KLM und Swissair in der Bundesregierung, insbesondere mit dem Verkehrsminister und dem Koalitionspartner, akkordiert?

10. Wie beurteilen Sie, wie – aufgrund Ihres Kenntnisstandes – der Verkehrsminister den Verlust der einer der Grundlagen der Gestaltungsmöglichkeiten nationaler und internationaler Verkehrspolitik Österreichs?
11. Halten Sie es für richtig, daß nach vielen Jahren positiver Betriebsergebnisse nach einem Krisenjahr der internationalen Luftfahrt durch diese geplante Verschmelzung der AUA ein durch Jahrzehnte in Österreich geschaffenes Gesellschaftsvermögen in der Höhe mehrerer Milliarden Schilling ohne weitere gesellschaftsrechtliche Gestaltungsmöglichkeiten von österreichischer Seite endgültig in eine supranationale Verfügungsgewalt übergeht?
12. Wie beurteilen Sie im einzelnen die finanziellen sowie verkehrstechnischen Auswirkungen auf den Betrieb der heimischen Flughäfen, zumal das Management der neuen Gesellschaft grundsätzlich jederzeit in der Lage sein wird, Flugverkehr von österreichischen Flughäfen abzuziehen und gemäß supranationalem Interesse auf andere Flughäfen zu dirigieren?
13. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen auf den Personalstand der AUA, insbesondere wieviele Dienstnehmer werden derzeit von der AUA beschäftigt und wie viele Arbeitsplätze sind im Zusammenhang mit dieser Verschmelzung gefährdet?
14. Welche Alternativkonzepte zur Verschmelzung, die allenfalls andere Kooperationsmöglichkeiten mit anderen Luftfahrtgesellschaften vorsehen bestehen bei der AUA bzw. wurden oder wurden geprüft?
15. Können Sie ausschließen, daß vor der Hauptversammlung der AUA eine Entscheidung oder Vorentscheidung fallen bzw. die Hauptversammlung in dieser Frage durch faktische Maßnahmen präjudiziert wird?
16. Sind Sie bereit, Geschäftsführungsmaßnahmen in dieser Frage wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung bei allfälliger Anwendung des § 103 AG durch die Hauptversammlung entscheiden zu lassen, wenn Vorstand und Aufsichtsrat dies verlangen? Wenn ja, wie wird in diesem Fall Ihre Entscheidung lauten?

17. Ist es richtig, daß die Interessentengruppe Pisec/UDP im Gegensatz zur unverständlicherweise bevorzugten STINNES unter anderem folgende zweifellos günstigere Übernahmekonditionen geboten haben:

	Stinnes	Pisec
Personalstand	300 (-150)	410 (-40)
Kosten Sozialplan	200-300 Mio.S	60-80 Mio.S
Kollektivvertrag	Verschlechterung	Gleich
Kapitalaufstockung	160 Mio.S	400 Mio.S
Schiffspark	Reduktion	starke Erweiterung
Kaufpreis	0	8,5 Mio.S

18. Welche Gründe waren dafür maßgeblich, daß trotz dieses günstigeren Angebotes von Pisec seit Dezember nur mehr mit der STINNES-Gruppe über eine Übernahme der DDSG-Frachtschiffahrt verhandelt wird?
19. Ist es richtig, daß der Leiter der DDSG-Verkaufsverhandlungen, Generaldirektor Fuhrmann, vom voraussichtlichen neuen Eigentümer, STINNES, bereits als Geschäftsführer designiert wurde, wenn ja, halten Sie dies im Hinblick auf eine klar erkennbare Interessenskollision zwischen Fuhrmanns verschiedenen Rollen für vertretbar und welche Konsequenzen haben Sie, welche werden Sie bezüglich der durch Fuhrmann bisher im Zuge der Verkaufsverhandlungen bereits gesetzten Schritte daraus ziehen?
20. Welche Sicherheiten für einen Weiterbestand der DDSG-Frachtschiffahrt mit Standort Wien wurden Ihrerseits gefordert, welche seitens STINNES zugesagt?
21. In welchem genauen Umfang wird sich der von STINNES geplante drastische Personalabbau in jeweils welchen Berufsgruppen der DDSG bewegen und welche finanziellen Folgen (Sozialplan, Pensions- Abfertigungsansprüche usw.) werden sich daraus für den Steuerzahler ergeben?

22. Gibt STINNES eine Beschäftigungsgarantie für die verbleibenden zwei Drittel der Belegschaft, wenn ja, für wie lange?
23. Ist es richtig, daß nach derzeitigem Stand, unter Berücksichtigung der Tatsache, daß auch Schenker Österreich zu 80% im STINNES-Besitz steht, nicht einmal eine 25%ige Sperrminorität an der DDSG in österreichischem Besitz gesichert ist?
24. Wie begründen Sie die Vorgangsweise, die DDSG ins Ausland zu verkaufen, im Hinblick auf die Zielsetzung der Regierung, den Güterverkehr auf das Schiff zu verlagern, wozu es jedenfalls unerlässlich wäre, die DDSG im österreichischen Einflußbereich zu halten?
25. Wie beurteilen Sie die Vorgangsweise der Verschmelzung der AUA mit der ausländischen Konkurrenz einerseits und des Verkaufs der DDSG ins Ausland andererseits im Hinblick auf Kompatibilität mit der Festlegung der Koalition im Arbeitsübereinkommen, wonach der 'nationale Charakter' der AUA nicht beeinträchtigt und die Sanierung der DDSG mit 'österreichischen Partnern' realisiert werden sollte?

In formeller Hinsicht wird verlangt, diese Anfrage im Sinne der Bestimmungen des §93 GOG dringlich nach Erledigung der Tagesordnung zu behandeln und dem Erstunterzeichneten Gelegenheit zur Begründung zu geben.