

II-9877 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4853/J

1993-05-17

A N F R A G E

der Abgeordneten Böhacker, Rosenstingl, Meisinger, Mag. Schreiner und Kollegen

an den Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend

die Stilllegung der Werft Korneuburg

Mit Jahresende 1993 wird als letzter Auftrag der Korneuburger Werft das Schulschiff der Gemeinde Wien fertiggestellt, danach heißt es "Aus" für den traditionsreichen österreichischen Schiffsbau.

Ein Industriezweig von enormer industrie politischer Bedeutung für ganz Österreich wird damit zu Grunde gehen, nur ein Jahr, nachdem mit der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanales der jahrhunderte alte Traum einer Wasserstraße durch Europa verwirklicht worden ist.

Die Freiheitliche Partei Österreichs ist der Ansicht, daß das unrühmliche Ende der Korneuburger Werft, eines Symbols österreichischer Leistungsfähigkeit, verhindert werden muß und ein Weiterbestehen im nationalen Interesse dieses Landes liegt.

In diesem Zusammenhang stellen daher die unterzeichneten Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage

1. Wieviele Arbeitnehmer schieden in den Jahren 1987 bis 1992 unter welchem Titel aus der Werft Korneuburg aus?
2. Wieviele Arbeitsplätze sind durch die geplante Schließung der Werft Korneuburg unmittelbar gefährdet?

3. Existiert für die von der Kündigung bedrohten Arbeitnehmer ein Sozialplan und wenn ja,
 - a. wie sieht dieser aus?
 - b. welche Kosten werden dem Unternehmen daraus erwachsen?
 - c. welche Kosten werden der Republik Österreich daraus erwachsen?
4. Halten Sie die Schließung der Werft Korneuburg zum jetzigen Zeitpunkt für verantwortungsvoll, weitsichtig und ökologisch sinnvoll, da doch einerseits eine breite gesellschaftliche Akzeptanz für eine Verlagerung von Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Wasserstraßen vorhanden ist und die Fertigstellung des Rhein – Main – Donaukanals andererseits in absehbarer Zukunft eine verstärkte Nachfrage im Schiffsbau erwarten lässt und wenn nein,

was tun Sie, um den oben erwähnten Entwicklungen zu entsprechen?
5. Welche betriebswirtschaftlichen Kennzahlen wies die Werft Korneuburg in den Jahren 1987 bis 1992 aus (Umsatz, Gewinn/Verlust, Cash flow) ?
6. Sind Sie der Ansicht, daß der Verkauf der ÖSWAG an die Mericon-Holding des Industriellen Herbert Liaunig und die Wiener-Holding dem Unternehmen Vorteile gebracht hat und wenn ja,
welcher Art waren diese Vorteile Ihrer Ansicht nach ?
7. In welchem Maße war die Werft Korneuburg in den Jahren 1988 bis 1992 ausgelastet?
8. Wurde bzw. wird das Gelände der ÖSWAG Werft Korneuburg zur Pacht bzw. zum Kauf angeboten und wenn ja,
 - a. Wem wurden, respektive werden diesbezügliche Angebote gemacht?
 - b. In welcher Form erfolg(t)en diese Angebote?
 - c. Welche und wie große Teile des Geländes der ÖSWAG Werft Korneuburg wurden bereits verkauft bzw. verpachtet und an wen erfolgten der Verkauf bzw. die Verpachtung?
 - d. Welche Erlöse wurden in den letzten beiden Jahren aus dem Titel Verkauf bzw. Verpachtung von Grundstücken der Werft Korneuburg erzielt?

- e. Kann Ihrer Ansicht nach ausgeschlossen werden, daß Liegenschaftsverkäufe der Werft Korneuburg als Grundstücksspekulation mit attraktiven Baugrundstücken in Donaunähe durchgeführt werden und wenn ja, wodurch werden solche Grundstücksspekulationen ausgeschlossen?
- f. Entspricht es den Tatsachen, daß vor allem zahlungskräftige ausländische Unternehmer als Käufer berücksichtigt werden sollen?

9. Aus welchem Grund wurde für den Bau der DDSG-"Mozart" nicht die Werft Korneuburg herangezogen und welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätte eine Vergabe des Auftrages im Hinblick auf ein Überleben der österreichischen Werft Korneuburg Ihrer Ansicht nach gehabt ?