

**II-14057 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

Nr. 6841/13

1994 -06- 17

A N F R A G E

der Abgeordneten Rieß, KR Schöll, Rosenstingl, Meisinger, Böhacker
und Kollegen
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend

**angebliche Machenschaften zwischen Austria Rail Engineering (ARE), SIEMENS,
ÖBB und dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zum
Schaden der heimischen Eisenbahnindustrie und der gesamten österreichischen
Volkswirtschaft**

Nach Informationen, welche den Anfragestellern zugänglich gemacht wurden, stellt sich die Situation der ARE dar wie folgt:

Die ARE wurde 1979 zur Abwicklung eines Eisenbahnprojektes mit Algerien gegründet (Umfang: bisher ÖS 12 Mrd. soft-loan). Der Grundgedanke war, für Vertragsverhandlungen, Projektkoordinierung und das Tragen von Haftungen den an österreichischer Eisenbahntechnologie interessierten potentiellen Vertragspartnern einen kompetenten Ansprechpartner zur Verfügung stellen zu können (kryptisch werden in einem Informationsschreiben des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 31. März 1994 an Minister Klima allerdings auch "politische Ziele; arabischer Raum, PLO, Libyen" als Hintergrund für die ARE-Gründung angeführt).

Zahlreiche österreichische Unternehmen – auch leistungsstarke Baufirmen wie PORR oder die Universale Bau AG – wurden damals aufgefordert, sich durch die ARE am internationalen Eisenbahnmarkt repräsentieren zu lassen; aus vielerlei Gründen, genannt wurden u.a. die zu große Entfernung von den österreichischen Produktionsstätten, das Geschäftsrisiko, die Überauslastung des Unternehmens, verzichteten damals einige der eingeladenen Firmen auf eine Beteiligung.

Zum Geschäftsführer der ARE wurde Univ. Prof. Dr. Waldemar Jud ernannt, die Büros der ARE befanden sich am Gelände der SGP in Wien.

Am Stammkapital der ARE, welches treuhändisch von der CA verwaltet wurde, waren die vertretenen Unternehmen mit je ÖS 750.000.-- beteiligt.

Nach der "Bauphase" des Projektes in Algerien stiegen die Baufirmen aus. Das ARE-Stammkapital wurde auf ÖS 2 Mio. reduziert.

Geschäftsführer wurde Hofrat DI Pröll, pensionierter Baudirektor der ÖBB. Der frühere Vorsitzende des Aufsichtsrates, Manfred Denning, schied aus, ihm folgte Dipl. Ing. Helmut Hainitz (ÖVP).

Im Jahre 1990 nominierte SIEMENS den Geschäftsführer (Statutenänderung!). Die ÖBB

stockten das Kapital auf ÖS 3 Mio. auf und fungierten fortan als Mehrheitseigentümer.

Seit diesem Zeitpunkt gibt die ARE vor, die "offizielle Auslandsgesellschaft der ÖBB" zu sein, daß heißt, ihr Auftrag wäre die Vermarktung des "know how" unserer defizitären Staatsbahnen und die Vermittlung von internationalen Eisenbahnprojekten unter Einbindung aller daran interessierten und dafür geeigneten österreichischen Unternehmen.

Die ARE behauptet also, wie in der jüngst abgehaltenen 8. Syndikatssitzung neuerlich postuliert, als Vertretung der ÖBB und der gesamten österreichischen Eisenbahnindustrie zu firmieren.

Tatsächlich vertritt die ARE – wie zu zeigen sein wird – jedoch fast ausschließlich die Interessen SIEMENS' und einiger weniger Syndikatsfirmen, dies unter dem Schutze und mit Unterstützung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Über Jahre hinweg hat sich SIEMENS erfolgreich darum bemüht, die ARE unter ihre Kontrolle zu bringen und den guten Ruf österreichischer Eisenbahntechnologie und Projektierung für sich maximal nutzbar zu machen.

Das Unternehmen verfolgt dabei die zielführende Strategie, möglichen Vorbehalten staatlicher Auftraggeber gegenüber einem internationalen Großkonzern der Dimension von Siemens als alleinigem Vertragspartner dadurch zu begegnen, daß man sich hinter einem österreichischen Firmenkompodium mit "offiziellen" Vertretungsanspruch gleichsam "versteckt".

SIEMENS erhält durch die Beherrschung der ARE und die Ausnützung der "Akquisitionsreferenz der ÖBB" wirtschaftspolitische Schützenhilfe, die ihr sonst nicht zugänglich wäre: Unter dem Deckmantel der Geschäftsanbahnung für österreichische Firmen sind mehrere Bundesministerien (BMöWuV, BMwA, BMaA, BMF), die österreichischen Botschaften und Außenhandelsstellen im Ausland und die ÖBB mit der Akquisition von Aufträgen beschäftigt, zur Finanzierung derselben werden auf Ministeriumsebene Kreditlinien angeboten.

Die Beteiligungsverhältnisse an der ARE stellten sich bis zur Syndikatssitzung vom 10. 11. 1993 folgendermaßen dar: ÖBB (51%), Siemens, Elin, AEG, ABB und VOEST (Verkehrstechnik) (49%).

Nach der Neugliederung zeigt sich die ARE wie folgt:

ÖBB	26%	ÖS 1,580.000.--
Gruppe Siemens, SGP-VT, Friedmann	24 2/3%	ÖS 1,500.000.--
Gruppe VAE	24 2/3%	ÖS 1,500.000.--
Gruppe AEG, ABB, EEV, EEA	24 2/3%	ÖS 1,500.000.--

Der (von 12 auf fünf Mitglieder verringerte) Aufsichtsrat besteht aus einem Vertreter der ÖBB, einem der VOEST, einem des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und zweien der Eisenbahnindustrie (davon einer SIEMENS).

Von den in der ARE vertretenen Unternehmen gehört Friedmann längst zu SIEMENS, hinter ARE-Tochter ARS (Austrian Rail Signalling; Geschäftsführer: Dipl. Ing. Helmut Steindl, ÖBB) steht ebenfalls SIEMENS, desgleichen NBC (Neue Bahn Consult GmbH; erfolglose gemeinsame ARE-Tochter mit der Deutschen Eisenbahn Consult), ARE-Tochter ARC, einer Postkastenfirma mit dem Geschäftsführer Dr. Schuster, einem ehemaligen Sekretär von Dipl. Ing. Helmut Hainitz.

Ende Dezember 1993 fiel auch die SGP (Verkehrstechnik) mehrheitlich an SIEMENS (Deutschland).

Die Brisanz des diesbezüglichen Vertrages liegt – den Anfragestellern zugegangenen Informationen folgend – darin, daß klar festgehalten wird, daß die ÖBB künftig alle verkehrstechnischen Anlagen ausschließlich bei SIEMENS (Deutschland) beziehen "dürfen". Günstigere EU-Konkurrenzangebote dürften künftig nicht einmal mehr "ignoriert" werden. Die gesamte österreichische Bahnpolitik, ein wesentlicher Teil des Verkehrswesens, begibt sich damit in eine weitreichende Abhängigkeit vom SIEMENS-Konzern. Mit einem Schlag hat SIEMENS damit den österreichischen Markt erobert (Hauptlieferanten der ÖBB sind derzeit SIEMENS und ALCATEL, deren Auftragsvolumen sich etwa die Waage hält. Die Firmen Kapsch, Schrack, Jenbacher und eine Anzahl kleinerer Zulieferer erfüllten bisher den übrigen Bedarf).

Der nächste Dominostein ist die Firma Elin. Elin und die nun dem SIEMENS-Konzern angehörende SGP haben gemeinsam den Niederflurwagen entwickelt. Elin liefert die Motoren und elektrischen Antriebe, SGP den mechanischen Teil. Durch die Vermarktung des Niederflurwagens durch SIEMENS ergibt sich seit der Verwirklichung des SGP-Deals ein direktes Abhängigkeitsverhältnis für Elin.

Dem Vernehmen nach werden bereits Kaufverhandlungen zwischen SIEMENS und Elin geführt.

Zur Beschleunigung der angeführten Geschäftsfälle habe die Firma SIEMENS die Fälligestellung eines Zwei-Milliarden-Kredites an die Verstaatlichte Industrie "in Aussicht gestellt", maßgebliche Entscheidungsträger sollen für einen Abschluß der Verträge motiviert worden sein.

Der Bereich Verkehrstechnik der AEG, der durch den starken Konkurrenzdruck in Bedrängnis geraten ist, soll im Rahmen bereits vorbereiteter Verträge im Rahmen des ARE-Syndikats ebenfalls der Kontrolle durch den SIEMENS-Konzern unterworfen werden.

Die Auswirkungen dieser Geschäfte sind folgende: SIEMENS (Österreich) wird nur noch im Bereich Tontechnik – dort allerdings weltweit führend – tätig sein, damit verliert die Beteiligung des Staates Österreich (26%) an dieser Konzerntochter weiter an Bedeutung. Die österreichischen Produktionsstätten der SIEMENS geraten in Bestandsgefahr, SIEMENS (Deutschland) produziert künftig primär in den "neuen Bundesländern" (als Beispiel dafür mag die kürzlich erfolgte Auslagerung der Schnurlos-Telefon-Produktion von Österreich in die Ex-DDR gelten), die Kabelerzeugung wird demnächst nach Tschechien verlegt, wo SIEMENS unlängst ein Werk gekauft hat).

Sämtliche verbleibende österreichische Zulieferfirmen der ÖBB, wie z. B. Schrack, Jenbacher, Kapsch, etc. laufen Gefahr, einerseits in ihren Auslandsgeschäften von der ARE kontrolliert zu werden und andererseits mit einem Schlag ihren größten inländischen Abnehmer zu verlieren, da die ÖBB SIEMENS als Partner bevorzugen. Die Folgen für die betroffenen österreichischen Traditionsunternehmen wären verheerend.

Von besonderem Interesse sind in diesem Zusammenhang die engen persönlichen Kontakte zwischen ARE, SIEMENS und offiziellen staatlichen Stellen in Österreich.

Aufsichtsratspräsident der ARE ist der Leiter der Außenwirtschaftsabteilung im Minister Klimas Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Sektionsrat Dr. Gernot Grimm.

Die Gattin von SIEMENS – Verkehrstechnik – Direktor Triplat ist die "rechte Hand" von Finanzminister Lacina, der über die Vergabe von Krediten an jene Länder entscheidet, die sich für die von der ARE vermittelte österreichische Eisenbahntechnologie interessieren. Von diesen Geschäften profitiert wiederum überwiegend SIEMENS.

Nach vorliegenden Informationen ist Oberrat Dr. Gernot Grimm (BMöWuV) seit kurzem zweiter ARE-Geschäftsführer (Geschäftsführersprecher lt. Syndikatsvertrag) und wird unter anderem direkt von der Firma SIEMENS bezahlt. Zusätzlich erhält Dr. Grimm eine jährliche ARE-Gewinnbeteiligung.

Man muß sich vorstellen, daß hier ein Beamter, der die Interessen der gesamten Eisenbahnindustrie vertreten sollte, dem mit klaren Eigeninteressen ausgestatteten ARE-Syndikat verpflichtet ist und gleichzeitig in jenem Ministerium fungiert, welches für die Aufrechterhaltung der notwendigen Rahmenbedingungen des Syndikates maßgeblich verantwortlich ist.

Hier liegt eine völlig unzulässige Vermengung von politischen und wirtschaftlichen Interessen vor, welche für die übrige österreichische Industrie derselben Sparte in höchstem Maße schädlich ist.

Überdies ist durch die Tatsache, daß von SIEMENS bezahlte ÖBB-Direktoren in der ARE über die internationale Geschäftsanbahnung im Eisenbahntechnologiebereich entscheiden und gleichzeitig in ihrer Funktion als Manager der österreichischen Staatsbahnen über die Vergabe von inländischen Aufträgen entscheiden, eine Interessenskollision unvermeidlich.

ARE-Geschäftsführer DI Gerhard Baumrucker kommt von Siemens (Österreich) und wurde auch von diesem Unternehmen nominiert. Anfangsgehalt: ÖS 80.000.--, davon trägt die ARE ÖS 50.000.--, SIEMENS zahlt ÖS 35.000.--. Sein Jahresbruttoeinkommen: ÖS 1,4 Mio.

Wenn Herr Baumrucker in Pension geht, wird eine Abfertigung in Höhe von einer Million Schilling fällig, SIEMENS (Österreich) zahlt davon die Hälfte.

Als neuer Aufsichtsratsvorsitzender der ARE ist SC Dr. Wittmann (BMöWuV) im Gespräch, zum Stellvertreter avancierte Dipl. Ing. Hochleitner (SIEMENS AG Österreich).

Um das ARE-Syndikat am Leben zu erhalten, soll mit Hilfe ministerieller Stellen für die

ARE gegenüber der übrigen Eisenbahnindustrie ein "Alleinvertretungsrecht" errichtet werden. Dieses Alleinvertretungsrecht soll sich auf sogenannte "Kooperationsverträge" gründen, die, "unverbindlich", den potentiellen Kunden während eines "Mittagessen" (dies sind offizielle Direktiven an ÖBB-Direktoren, die als Geschäftsführer in Diensten der ARE stehen) zur Unterschrift vorgelegt werden sollen.

Wenn sich ein heimisches Unternehmen an einem Auftrag beteiligen möchte, darf es dies nur, wenn eine "Einschreibgebühr" und Provision bezahlt werden.

Die ARE finanziert sich unter anderem mit Auftragsprovisionen von 2 bis 5% (Agenturgeschäfte). Das heißt, bei Zustandekommen eines Auftrages entsteht für die damit betraute Firma eine Provisionsverpflichtung. Der überwältigende Anteil der Auftragssummen soll jedoch (steuerschonend?) an SIEMENS fließen.

Im Bericht der Geschäftsführung wird für die ARE für das Jahr 1993 trotz des geringen Geschäftsrisikos ein Jahresverlust ausgewiesen (Bilanzverlust per 31. 12. 1993: ÖS 4.016.407,29).

Die ARE kündigt in diesem Papier an, den "im Vorjahr eingeschlagenen Weg, Eisenbahnkooperationen auf Ministeriumsebene mit potentiellen Abnehmerländern österreichischer Eisenbahntechnologie abzuschließen", weiterverfolgen zu wollen; "im kommenden Jahr wird die Akquisitionstätigkeit in Südostasien verstärkt werden. Geplant sind Missionen nach China, Taiwan, Indonesien, Malaysia, Thailand und Vietnam". Das ARE-Syndikat darf sich darüber freuen, nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, daß das Haftungsrisiko für diese Geschäfte vom Steuerzahler getragen wird.

Wirklich bedenklich wird der ARE-SIEMENS-Pakt zur Marktbeherrschung, greift man aus der 8. Syndikatssitzung die Konkurrenzklausel "Kooperationsverträge mit Firmen" heraus. In diesem Punkt wird nicht mehr und nicht weniger beschlossen – und dies mit Zustimmung und Befürwortung von BM Klima – als daß überhaupt nur jene Nicht-Syndikatsfirmen bei Aufträgen zum Zuge kommen dürfen (selbst wenn sie bereit wären, Agio- und Provisionsgeld zu zahlen), die keine Konkurrenz zu den Syndikatsmitgliedern darstellen.

Es ist in keiner Weise einsehbar, daß Firmen, die sich an dem Algeriengeschäft 1979 nicht beteiligen wollten, nun von einer Vertretung durch die ARE im Ausland ausgeschlossen werden, bloß weil der "Kuckuck" SIEMENS im Nest sitzt.

Aufgrund der oben skizzierten Situation werden Geschäfte wie folgendes abgewickelt: Aus dem Artikel 4 (2) eines interministeriellen Abkommens zwischen dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und dem Ministerium für Transport der Tunesischen Republik geht hervor, daß als Partner der SNCFT (Tunesische Eisenbahn) einzig und allein die ARE fungieren muß. Dieses Abkommen trägt die Unterschrift von Bundesminister Klima.

Durch den Syndikatsvertrag würden mit Zustimmung von Minister Klima sämtliche Nicht-ARE-Mitglieder von einer Teilnahme an diesem Projekt ausgeschlossen, der Eintritt in die ARE wird den Konkurrenten der Syndikatsfirmen jedoch gleichzeitig verwehrt.

Informationen zufolge will die Tunesische Regierung jedoch für die ausstehenden Projekte

den üblichen Weg der internationalen Ausschreibung beschreiten.

Die von Österreichs Finanzminister vorsorglich (letztlich zur Bedeckung für ARE-Aufträge) bereitgestellte Kredit-Milliarde wollen die Tunesier nun anscheinend nicht mehr "konsumieren" – jedenfalls nicht zugunsten des Syndikats. Diese Milliarde wurde als soft-loan-Kredit im April 93 genehmigt und auf 2 Jahre befristet. Mit massiven Druck will das Ministerium nun gegen Tunesien vorgehen, damit endlich diese Milliarde für ARE-Syndikats-Projekte ausbezahlt werden kann.

Aus einem Schreiben der Österreichischen Botschaft in Tunis an das Außenministerium:

"Die Botschaft ist wie in der Vergangenheit gerne bereit, neuerlich bei Gesprächskontakten behilflich zu sein, muß jedoch realistischerweise melden, daß die tunesische Seite bis heute kein konkretes Interesse an der Ausschöpfung des österreichischen Milliardenkredites erkennen ließ und der Gefertigte ebenso wie der ho Handelsdelegierte sehr skeptisch ist, daß es gelingen wird, "die Tunesier zu ihrem Glück zu zwingen". (...)

Um allfällige Sprachregelung wird gebeten".

Wenn die ARE nicht – wie es der eigentliche Geschäftszweck sein sollte – die gesamte österreichische Eisenbahntechnologie-Industrie (Alcatel, Jenbacher, Zelisko, Kapsch, ITT, Bombardier etc.) vertritt, stellt sich die Frage, ob hier, mit Wissen, unter Duldung oder sogar Förderung der Bundesregierung, ein defacto-Kartell zwischen der Politik und einem von einem Multi-Konzern dominierten Syndikat, welches in unerhörtem Ausmaß bevorteilt wird, installiert werden soll.

Gegenwärtig hat die ARE 27 Kooperationsverträge abgeschlossen oder in Verhandlung, das induzierte Projektpotential beträgt für die nächsten 5 Jahre ÖS 37 Mrd., durch Finanzierungen darstellbar sind derzeit ÖS 17 Mrd. (46%).

Es erhebt sich auch die Frage, inwieweit das Finanzministerium als Geldgeber in diese seltsame ARE-ÖBB-SIEMENS-Konstruktion eingebunden ist, da dieses ARE-Syndikat nicht zuletzt mit Zustimmung des Finanzministers die jeweilig notwendigen Haftungskredite erhält.

In Zukunft, so scheint es vorgesehen zu sein, sollen diese Eisenbahnprojekte betreffenden Haftungen und Kredite nur noch an ARE-Projekte vergeben werden, und damit, fast ausschließlich, indirekt an SIEMENS. Was dies für die übrige österreichische Eisenbahnindustrie bedeutet, braucht wohl nicht extra ausgeführt zu werden.

Es liegt der Schluß nahe, daß die Bundesministerien für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und für Finanzen und selbst die Bundesregierung aktiv, unter Inkaufnahme der Konsequenzen für die benachteiligten Firmen und deren Arbeitnehmer, massiv in den Wettbewerb eingreifen.

Inkaufgenommen wird aber auch ein möglicher, durch Vertrauensverlust begründeter, schwerer Schaden für andere österreichische Wirtschaftszweige, der entstehen kann, wenn international bekannt wird, daß hinter vorgeblich "offiziellen" österreichischen Unternehmungen internationale Multis stehen.

Zum Einen wird die Verwirklichung der internationalen Geschäftsinteressen österreichischer

Unternehmer im Eisenbahntechnologiebereich behindert und jenen des SIEMENS-Konzernes und seiner Syndikatspartner untergeordnet, zum Anderen werden die defizitären Österreichischen Bundesbahnen als Käufer von Eisenbahntechnologie langfristig gebunden und den Vorgaben des SIEMENS-Konzerns ausgeliefert.

Im Interesse der gesamten österreichischen Industrie, der Klein- und Mittelbetriebe, sowie im Interesse einer tatsächlich freien Marktwirtschaft sind derartige Verbindungen zwischen Politik und einem einzelnen Konzern aufs vehementeste abzulehnen.

Daß ein Unternehmen derartige Möglichkeit wahrnimmt, ist, solange dies auf dem Boden der gültigen Rechtsordnung geschieht, im Sinne einer maximalen Verwirklichung der Firmeninteressen, legitim.

Von seiten der Regierung sind derartige Vorgangsweisen in jedem Fall unzulässig. Es liegt der Verdacht nahe, daß auf Betreiben und unter Mitwirkung der Herren Dipl. Ing. Helmut Hainitz, Dr. Übleis, Drechsler sowie der Minister Streicher und Klima grundlegende österreichische Wirtschaftsinteressen beeinträchtigt wurden.

Um umfassende Auskünfte hinsichtlich der erwähnten Verdachtsmomente zu erhalten, richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

A n f r a g e

1. Welche "politischen Ziele" hinsichtlich des "arabischen Raumes, der PLO und Libyens" wurden mit der Gründung der ARE verfolgt?
Konnten diese Ziele erreicht werden?
2. Halten Sie es für richtig, die sogenannte "Auslandsgesellschaft der Österreichischen Bundesbahnen" (ARE) mit der Verfolgung von "politischen Zielen" im Nahen Osten und in Nordafrika zu betrauen?
3. Die ARE nennt als ihre aktuelle Zielsetzung das "politische backing für die österreichische Eisenbahnindustrie bei Interventionen".
Wie und unter Einsatz welcher Mittel versucht die ARE dieses Ziel zu erreichen?
Welche Unterstützung gewähren Sie der ARE zur Erreichung dieses Zieles?
4. Im Konzeptpapier für die Neustrukturierung der ARE werden das "Öffnen der potentiellen Kunden auf Ministeriumsebene" sowie "die Eröffnung von Kreditlinien auf Ministeriumsebene" genannt.
Welche Rolle spielen Sie bei diesen Vorhaben, welche Hilfestellung geben Sie der ARE bei der Anbahnung und Abwicklung ihrer Geschäfte?
Welche Rolle spielt dabei das Finanzministerium?
5. Entspricht es den Tatsachen, daß mehrere Ministerien, die österreichischen Botschaften im Ausland und die ÖBB zur Akquisition von Aufträgen für die von der Firma Siemens maßgeblich bestimmte ARE herangezogen werden?

6. Was halten Sie davon, daß die Bundesministerien, Botschaften und österreichischen Außenhandelsstellen die Rolle des "Keilers" für die ARE und SIEMENS spielen dürfen?
7. Entspricht es den Tatsachen, daß von seiten des Finanzministeriums Kredite in Milliardenhöhe an Geschäftspartner der ARE zur Finanzierung von Bahnprojekten vergeben werden?
Welche Beträge wurden konkret für welche Projekte bereitgestellt bzw. vergeben?
8. Warum werden in offiziellen ARE-Vorstellungspapieren die Banken CA-BV und Bank Austria als Haupteigentümer genannt, obwohl diese Institute tatsächlich nur als Treuhänder fungieren, wie aus einem Memorandum unmißverständlich hervorgeht?
9. Sind Sie der Ansicht, daß Art, Umfang und Intensität der Zusammenarbeit zwischen ARE, Siemens und dem Ministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den im Bereich der Eisenbahntechnologie international üblichen Usancen entsprechen?
10. Erfüllt die ARE Ihrer Ansicht nach ihre ursprüngliche Aufgabe, die gesamte österreichische Eisenbahnindustrie im Ausland zu vertreten? Wenn ja, mit welchem Erfolg tut sie dies?
Wenn nein, welche Konsequenzen werden Sie daraus ziehen?
11. Wie stehen Sie zur Behauptung der ARE, "die Auslandsgesellschaft der Österreichischen Bundesbahnen" zu sein, und welche Legitimation hat die ARE, diesen "Titel" zu führen?
12. Wenn die ARE nicht die Berechtigung zur Führung der Bezeichnung "Auslandsgesellschaft der ÖBB" hat,
was haben Sie unternommen, um diesen Etikettenschwindel der ARE zu verhindern?
Haben Sie die ARE in dieser causa auf Unterlassung geklagt?
13. Welche Unternehmen, welche Institutionen profitieren in welchem Ausmaß von den über die ARE vermittelten Geschäften?
14. Welchen unmittelbaren Nutzen ziehen die ÖBB aus den Geschäften der ARE?
15. Wie entwickelten sich die Anteile von SIEMENS und deren Tochterfirmen an den gesamten Zukäufen von Eisenbahntechnologie durch die ÖBB in den letzten Jahren?
16. Welcher Anteil an dem von der ARE an Land gezogenem Auftragsvolumen kam seit dem Ausstieg diverser Baufirmen und sonstiger Unternehmen nach dem Ende des Projektes in Algerien der Fa. SIEMENS bzw. deren Töchtern zugute, und welcher Anteil davon wurde an die übrige österreichische Industrie vergeben?
17. Wie stehen Sie zur Tatsache, daß aus der Tätigkeit einer "halboffiziellen", außenhandelsfördernden Institution wie der ARE, deren erklärtes Ziel es sein sollte, die gesamte österreichische Eisenbahntechnologie-Industrie im Ausland – quasi als

Generalvertreter – zu repräsentieren, ein multinationaler Konzern (SIEMENS) zusammen mit wenigen anderen Syndikatsfirmen den weitaus größten Nutzen zieht?

18. Stimmen Sie der Ansicht zu, daß der von der ARE vordringlich vertretenen Firma SIEMENS durch Ausnützung der Akquisitionsreferenz der österreichischen Bundesbahnen wesentliche Wettbewerbsvorteile am internationalen Markt für Eisenbahntechnologie eröffnet werden?
19. Ist Ihnen bekannt, daß die von Ihrem Ministerium massiv bevorzugte Firma SIEMENS "aus konzernpolitischen Gründen", wie sie selbst es ausdrückt, z.B. die Rahmen für die neue Verschublock – Generation Reihe 1163 nicht wie geplant bei SGP, sondern in Deutschland von Krauss Maffei und in Tschechien von Skoda herstellen läßt?
Wie stehen Sie dazu, daß SIEMENS diesen wichtigen Auftrag trotz der permanenten Förderung durch Ihr Ministerium im Ausland fertigen läßt?
20. Welcher Art sind Ihrer Ansicht nach die Vorteile, die die ARE-Syndikatsfirma VAE aus der Zugehörigkeit zum Syndikat zieht?
21. Entspricht es den Tatsachen, daß es einen Vertrag des Inhalts gibt, nach dem die ÖBB wesentliche verkehrstechnische Anlagen künftig ausschließlich bei SIEMENS (Deutschland) beziehen dürfen?
22. Welche besonderen Vergünstigungen genießt SIEMENS als Lieferant der ÖBB?
23. Inwieweit bestehen Syndikatsbeschlüsse, die vorsehen, daß die ÖBB verpflichtet wird, die Firma SIEMENS zumindest als Hauptlieferanten zu bevorzugen und damit die übrige Industrie als Anbieter "auszugrenzen"?
24. Wie bewerten Sie die "Konkurrenzklausele" im Syndikatsvertrag, die vorsieht, daß an Syndikats-Nichtmitglieder nur dann – unter Bezahlung von "Einschreibgebühr" und Provision – Aufträge von der ARE vermittelt werden dürfen, wenn die begünstigten Unternehmen nicht in Konkurrenz zu den ARE-Syndikatsfirmen stehen?
25. Wie bewerten Sie die Pläne der ARE, denen zufolge sich die übrige österreichische Industrie an internationalen Ausschreibungen im Eisenbahnbereich nur noch über die ARE beteiligen darf?
Teilen Sie die Einschätzung, daß es sich hierbei um einen wettbewerbsfeindlichen Versuch handelt, über den Weg der Vermittlungsprovisionszahlung den Markt im Sinne eines kartellartigen Gebildes zu kontrollieren?
26. Teilen Sie die Ansicht, daß die nicht als Gesellschafter in der ARE vertretene österreichische Eisenbahnindustrie unter den gegebenen Verhältnissen kaum noch konkurrenzfähig sein kann, da einerseits die von der ARE geforderten "Einschreib"- und Provisionsgebühren sich selbstverständlich auf den Anbotspreis auswirken, andererseits potentielle Auslandskunden schon jetzt in der Lage sind, die eigentlichen ARE-Intentionen zu durchschauen und sich dies auf die gesamte österreichische

Eisenbahnindustrie ruf- und geschäftsschädigend auswirken kann?

27. Entspricht es den Tatsachen, daß die ARE plant, die "Kosten der ARE durch besondere Beiträge von Nichtmitgliedern" abzudecken, sodaß die Gesellschafter selbst zu keinem Fixum verpflichtet wären bzw. nicht mit Gesellschafterzuschüssen rechnen müßten"?
28. Wie beurteilen Sie den ARE-Plan, mit sogenannten Kooperationsverträgen potentielle Auslandskunden "unverbindlich" an die ARE zu binden und daraus eine "ministeriell verordnete" Alleinvertretung abzuleiten, die die gesamte übrige Eisenbahnindustrie letztendlich in ihrer Geschäftstätigkeit massiv einschränkt?
29. Wie beurteilen Sie diese "Kooperationsverträge mit Firmen", die ein Alleinvertretungsrecht der ARE bewirken sollen?
30. Halten Sie es auch für problematisch, daß bei einer eventuellen Auftragsvermittlung durch die ARE an nicht in die ARE eingebundene österreichische Industriefirmen Vermittlungsprovisionserträge einem Syndikat, welches als dominierender Konkurrent dieser österreichischen Firmen auftritt, über die ARE-Konstruktion zugute kommen?
31. Halten Sie die im Syndikatsvertrag (S. 5, Pkt. f) für Mitglieder vorgesehene Informationspflicht über die eigene Geschäftstätigkeit außerhalb des Syndikats für wirtschaftlich sinnvoll und den Prinzipien des fairen Wettbewerbes förderlich?
32. Entspricht es den Tatsachen, daß die ARE die Firmen Jenbacher, Alcatel, Zelisko, Kapsch, ITT, Bombardier u.v.m. im Ausland nicht vertritt?
33. Wie will das in diesem Syndikat maßgeblich involvierte Ministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der gesamten übrigen Eisenbahnindustrie gegenüberreten und eine neutrale Haltung gegenüber den Nicht-Syndikatsmitgliedern einnehmen?
34. Entspricht es den Tatsachen, daß die österreichischen Bundesbahnen Schuldner des Siemens-Konzerns sind und wenn ja, welche Verbindlichkeit bestehen gegenwärtig gegenüber diesem Unternehmen?
35. Welches Interesse hat die VA MCE, die über ein eigenes weltweites Vertriebssystem verfügt, am Abschluß eines teuren Kooperationsvertrages mit der ARE?
36. Wenn Sie glauben, daß das ARE-Syndikat erfolgreich internationale Geschäfte abwickelt, wie erklären Sie sich dann die Tatsache, daß z. B. eine E-Lok einem Interessenten über die ARE um 50 Mio. Schilling (erfolglos) angeboten wurde, obwohl der dafür übliche Preis um die Hälfte, also um 25 Mio. Schilling, niedriger lag?
37. Sehen Sie die Möglichkeit, daß der österreichischen Wirtschaft Schaden durch Unglaubwürdigkeit entstehen kann, wenn hinter einer "Auslandsgesellschaft der ÖBB" ein multinationaler Konzern steht und sich ein Ministerium als Agent dieses

Konzernes mißbrauchen läßt?

38. Welchen praktischen Wert hätte unter den üblichen internationalen Ausschreibungsbedingungen die derzeitige ARE-Konstruktion, wenn den Auslandspartnern klar wird, daß hinter der halboffiziellen österreichischen Eisenbahn-Industrievertretung ARE defacto der SIEMENS-Konzern steht?
39. Welches Interesse haben die ÖBB bzw. die ARE als "Auslandsgesellschaft der ÖBB" daran, daß Tunesien eine vom Finanzministerium bereitgestellte Kreditmilliarde für Eisenbahntechnologie – im wesentlichen zugunsten von Siemens – konsumiert?
40. Was versprechen Sie sich von dem im interministeriellen Abkommen zwischen Österreich und Tunesien angeführten Artikel 6 (3), dem zufolge eine gemischte Kommission die Projektdurchführung eilig vorantreiben soll, angesichts der Tatsache, daß die Tunesische Republik, den gültigen gesetzlichen Bestimmungen nach, diese Projekte international ausschreiben muß und dadurch nicht automatisch die Syndikatsfirmen (SIEMENS?), sondern eben der Bestbieter zum Zug kommen soll?
41. Entspricht es den Tatsachen, daß selbst heute noch ARE-Verträge mit Algerien von der Republik Österreich finanziert werden, obwohl die vereinbarte 10-Jahresfrist für die diversen Projektverwirklichungen längst abgelaufen ist?
Wird dieser abgelaufene Vertrag tatsächlich mit sogenannten "Zusatzverträgen" perpetuiert, für welche die österreichische Republik noch immer die Kreditierung und die Haftung übernimmt?
42. Ist es richtig, daß für das Algerien-Geschäft, im Rahmen der Eisenbahnkooperation, bereits die Kontrollbank einspringen muß, da Algerien seit mehr als einem Jahr keine Zahlungen mehr leistet?
43. Ist Marokko in der Lage, Leistungen aus Geschäften mit der ARE zu bezahlen oder müssen voraussichtlich Haftungen dafür in Anspruch genommen werden?
44. In der im Vortext erwähnten Aufsichtsratssitzung wurde von Dr. Grimm bekanntgegeben, daß es industriepolitische Interessen der ARE in Libyen gäbe. Ägypten stelle die strategische Absicherung der Libyen-Aktivitäten dar. Geschäfte welcher Art werden von der ARE mit Libyen und Ägypten getätigt?
45. Die ARE tritt in ihrem Werbeprospekt als Gesamtvertreter der österreichischen Eisenbahnindustrie auf. Welche Industriekapazität haben die darin vorgestellten Firmen ARS und NBC?
46. Entspricht es der Tatsache, daß hinter der ARE-Tochterfirma ARS (Geschäftsführer: Dipl. Ing. Steindl, ÖBB) die Firma SIEMENS steht?
47. Welche Art von Geschäftstätigkeit entfaltete die (Briefkasten-)Firma NBC?
Entspricht es den Tatsachen, daß der Geschäftsführer von NBC, Herr Schuster, ein ehemaliger Sekretär von Dipl. Ing. Hainitz (ÖVP), für einen deklarierten Null-

Umsatz dieses Unternehmens einen mehr als angemessenen Gehalt bezog?

48. Völlig gleichlautende Schreiben an Kunden werden einmal mit dem Briefkopf der ÖBB und einmal mit jenem der ARE versandt; dies scheint ein Verhalten zu sein, welches nur im Dunstkreis von "Schwindelfirmen" üblich ist. Halten Sie solche Vorgangsweisen einer vorgeblich offiziellen Auslandsvertretung der ÖBB für angemessen?
49. Wieso wurde im Jahr 1990 von den ARE-Statuten abgegangen, denen zufolge der Geschäftsführer der ARE eine international anerkannte Persönlichkeit sein sollte? Warum wird seit diesem Zeitpunkt akzeptiert, daß SIEMENS einen aus dem eigenen Konzern stammenden Geschäftsführer nominieren kann?
50. Wie ist es zu vertreten, daß in der im wesentlichen von einem einzigen Konzern bestimmten Eisenbahngesellschaft ARE Oberrat Dr. Grimm vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Geschäftsführer wirken kann?
51. Im Syndikatsvertrag wird festgehalten, daß Oberrat Dr. Grimm nebenberuflich "die volle Arbeitsleistung bringen" soll. Wie läßt sich dies mit dem sicherlich anstrengenden Dienst im Ministerium vereinbaren?
52. Wird zumindest ein Geschäftsführer der ARE tatsächlich (zumindest teilweise) von SIEMENS entlohnt bzw. wurde dies geplant?
53. Werden außer dem in der ARE beschäftigten Herrn Sektionsrat Dr. Gernot Grimm auch noch andere Mitarbeiter ihres Ministeriums von der Firma Siemens (teilweise oder zur Gänze) entlohnt?
54. Halten Sie es für problematisch, daß ein Beamter, der die Interessen der gesamten österreichischen Eisenbahnindustrie vertreten sollte, einer mit klaren Eigeninteressen ausgestatteten Gesellschaft vorsteht und gleichzeitig als Beamter in jenem Ministerium beschäftigt ist, welches für die Aufrechterhaltung dieses Syndikates entscheidend ist?
55. Halten Sie die Verbindung von staatlichen Stellen und einem einzelnen internationalen Konzern, der von diesen Kontakten enorm profitiert, für politisch vertretbar, volkswirtschaftlich erstrebenswert und wettbewerbskonform?
56. Stimmen Sie der Ansicht zu, daß die Zusammenarbeit der ÖBB, des ARE-Syndikats und der Firma SIEMENS unter Berücksichtigung der im Vortext angeführten engen personellen Verflechtung ein wettbewerbsverzerrendes Konstrukt darstellt?
57. Welchen Umfang hatten die Geschäfte, die bisher von der ARE angebahnt wurden insgesamt?
58. Welche Geschäftserfolge hat die ARE-Konstruktion seit Ende ihrer Koordinationsfunktion im Algeriengeschäft bis zum heutigen Tag erzielen können?

59. Wie erklären Sie sich die Tatsache, daß die ARE trotz des geringen Geschäftsrisikos einen Jahresverlust für 1993 ausweist?
60. Bei der 7. Aufsichtsratssitzung der ARE am 19. Mai 1993 stellte Dipl. Ing. Auli die Frage, ob den die ARE schon im Ausgleich sei, da der Reinverlust mehr als 50% des Stammkapitals betrage. Wie ist es möglich, daß die Auslandsgesellschaft der ÖBB ein derartig katastrophales Betriebsergebnis erzielt hat?

Wien, am 17. Juni 1994