

II-11010 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

FERDINAND LACINA  
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN  
GZ. 11 0502/252-Pr.2/93

1010 WIEN, DEN 31. August 1993  
HIMMELPFORTGASSE 8  
TELEFON (0222) 51 433

An den

Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

Parlament  
1017 Wien

5027 IAB

1993-08-31

zu 5296 J

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene - schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dipl.-Kfm.DDr. Friedrich König und Kollegen vom 15. Juli 1993, Nr. 5296/J, betreffend zeitgerechtes Mitwirkungsrecht des Nationalrates in bezug auf die Zukunft der Austrian Airlines, beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

Zunächst möchte ich grundsätzlich festhalten, daß für die Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen über die Handlungsoptionen der Austrian Airlines die Bestimmungen des Aktienrechtes, und zwar in erster Linie die dort festgelegten Pflichten von Vorstand und Aufsichtsrat, maßgebend sind. Weiters ist festzustellen, daß ungeachtet der regional- und fremdenverkehrspolitischen Aspekte und der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der AUA die Interessen der Aktionäre nicht beeinträchtigt werden dürfen. Die besondere Verantwortung gilt sowohl für den Aktienbesitz vieler kleiner inländischer sowie institutioneller in- und ausländischer Anleger als auch für den Aktienbestand der Republik Österreich.

Wie mir von Austrian Airlines mitgeteilt wird, ist die Darstellung der Variante Alcazar in der Einleitung der Anfrage unrichtig. Das Kernstück dieser Variante ist ein zweistufiges Vorgehen. In einer ersten Stufe ist vorgesehen, daß die vier Fluggesellschaften Swissair, SAS, KLM und Austrian Airlines eine gemeinsame Tochtergesellschaft gründen - die Managementgesellschaft - und dieser das gesamte Management der vier Unternehmen einschließlich der Tochtergesellschaften übertragen. Der Integrationsvertrag würde weiters die Vereinbarung eines Ergebnis-pools und eines Dividendenausgleichs enthalten. In einer zweiten Stufe sollte eine Holding-Struktur geschaffen werden, und zwar in der Weise, daß die bisherigen Aktionäre der vier Flug-

- 2 -

gesellschaften durch Aktientausch Aktionäre der Holdinggesellschaft werden. Die Holdinggesellschaft würde dann - bis auf einige wenige Minderheitsaktionäre, die den Aktientausch nicht vornehmen - alleiniger Aktionär oder beinahe alleiniger Aktionär der vier Fluggesellschaften. Die vier Fluggesellschaften blieben auch in der Holdingstruktur als rechtlich selbständige Aktiengesellschaften - allerdings unter einheitlicher Leitung durch die Holdinggesellschaft - weiter bestehen.

Die Einflußnahme in der Managementgesellschaft wäre für die Austrian Airlines wie folgt gesichert:

Austrian Airlines soll - wie mir berichtet wird - eines der vier Vorstandsmitglieder und zwei der vierzehn Aufsichtsratsmitglieder der Managementgesellschaft stellen. Die übrigen drei Fluggesellschaften stellen jeweils vier Aufsichtsratsmitglieder und auch jeweils ein Vorstandsmitglied. Die Abstimmungsmodalitäten im Aufsichtsrat der Managementgesellschaft sind so vorgesehen, daß gültige Beschlüsse nur mit einer qualifizierten Mehrheit von neun von vierzehn Stimmen zustande kommen können. Damit können zwar die Aufsichtsratsmitglieder von drei Partnergesellschaften jene des vierten Partners überstimmen, Austrian Airlines ist aber in dieser Hinsicht um nichts schlechter gestellt als die anderen drei - größeren - Partner. Eine analoge Regelung soll auch - wie seitens des Vorstandes der AUA mitgeteilt wird - in Bezug auf den Aufsichtsrat für die Holdinggesellschaft erreicht werden. Das Entsendungsrecht in den Vorstand gilt auch für die ersten drei Jahre der Holdinggesellschaft, es sei denn, die Managementgesellschaft bleibt länger als fünf Jahre in Kraft. In diesem Fall ist die Gesamtdauer des Entsendungsrechts in den Vorstand auf acht Jahre limitiert.

Zu den einzelnen Fragen möchte ich - allerdings mit dem Hinweis, daß entscheidungsreife Unterlagen noch nicht vorliegen - feststellen:

Zu 1.:

Die Befassung des Nationalrates muß bei jeder Variante dann erfolgen, wenn dies nach den geltenden Rechtsvorschriften notwendig ist bzw. sofern Änderungen geplant sind. Die Gesellschaftsorgane werden bei ihren Entscheidungen diesen Gesichtspunkten Rechnung tragen müssen.

- 3 -

Zu 2.:

Wie mir berichtet wird, ja.

Zu 3., 4. und 6.:

Diesen Fragestellungen liegen zum Teil Annahmen zugrunde, die nicht nachvollzogen werden können, weil sie - wie seitens des Vorstandes mitgeteilt wurde - durch den Gesprächs- und Verhandlungsstand nicht gedeckt sind, bzw. überhaupt nicht Inhalt von Gesprächen gewesen sind. Ich ersuche daher um Verständnis dafür, daß im Interesse einer ausgewogenen Verhandlungsführung dem Ergebnis der noch nicht abgeschlossenen Gespräche nicht vorgegriffen werden soll. Selbstverständlich muß bei der Entscheidungsfindung das Verhalten allfälliger Konkurrenten bei allen Varianten abgeschätzt und in die Überlegungen einbezogen werden.

Zu 5.:

Eine Entscheidung darüber, wer im Fall der Realisierung der Alcazar-Variante als Vertreter von Austrian Airlines in den Alcazar-Vorstand entsendet werden würde, ist noch nicht getroffen. Es wurden auch - wie mir mitgeteilt wird - noch keinerlei Gespräche über diesbezügliche Vertragsbedingungen geführt.

Zu 7.:

Ja, wenn die mit dieser Einbindung die angestrebten Ziele und positiven Auswirkungen für Österreich und des Unternehmens erreicht werden können.

Zu 8.:

Wie meinem Ressort vom Unternehmen mitgeteilt wird, liegt aufgrund des Fehlens gesicherten Datenmaterials keine derartige Studie vor.

Zu 9.:

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr entsendet als Aufsichtsbehörde gemäß § 141 Luftfahrtgesetz einen Vertreter zu den Aufsichtsrats-sitzungen der Austrian Airlines. Dieser ist daher über alle Unterlagen und Diskussionen im Aufsichtsrat informiert. Darüber hinaus finden meines Wissens Gespräche der Leiter der Luftfahrtbehörden Hollands, der Schweiz, Schwedens, Norwegens, Dänemarks und Österreichs über die luftverkehrsrechtlichen Aspekte des Projekts Alcazar statt. Ich möchte aber darauf hinweisen, daß diese Frage nicht in meine Zuständigkeit fällt.

- 4 -

Zu 10.:

Nach meinen Informationen wird diese Frage auch in der Schweiz grundsätzlich diskutiert, über die dortige politische Entscheidungsfindung kann ich keine Auskunft geben.

BeilageA handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. G. Schmid', is positioned to the right of the 'Beilage' heading.

## BEILAGE

### ANFRAGE:

1. Werden Sie sicherstellen, daß vor einer Entscheidung der Organe von Austrian Airlines der Nationalrat die für diese Entscheidung relevanten Unterlagen erhält und die Organe nicht vor einer Willensäußerung des Nationalrates präjudizielle Beschlüsse fassen?
2. Trifft es zu, daß die Vorschläge der Lufthansa auch eine Einbindung weiterer österreichischer Fluggesellschaften, nämlich Lauda Air und Tyrolean Airways, in die Kooperation ermöglichen?
3. Trifft es zu, daß die Bedeutung des Flughafen Wien als Verkehrsdrehscheibe sowohl bei einer Kooperation mit Air France als auch mit Lufthansa voll erhalten werden kann, wobei sich Lufthansa zu einer Abstimmung mit dem Flughafen München verpflichten würde, während im Falle der Fusion dies nicht gewährleistet ist?
4. Trifft es ferner zu, daß im Falle der Kooperationsvarianten mit Air France oder Lufthansa das Personal von Austrian Airlines in Österreich weiterhin Beschäftigung finden würde, während im Falle der Fusionsvariante eine weitgehende Verlagerung an andere Standorte insbesondere nach Schiphol/Amsterdam erfolgen würde?
5. Wurde im Zusammenhang mit den Vorgesprächen für die Fusionsvariante in Aussicht genommen, Herrn Dir. Dr. Bammer in den Vorstand der neuen Gesellschaft nach Amsterdam zu transferieren und wenn ja, zu welchen Vertragsbedingungen?
6. Welche Auswirkungen hätte im Falle der Fusionsvariante die zu erwartende massive Ausweitung der Lufthansaflüge nach Österreich und der Verlust der in jahrelanger Aufbauarbeit erworbenen Flugrechte von Austrian Airlines als National Carrier nach Osteuropa?
7. Teilen Sie die Auffassung, daß die im Rahmen der Lufthansakooperation angestrebte einvernehmliche Einbindung der weiteren österreichischen Fluggesellschaften eine aus österreichischer Sicht erstrebenswerte Entwicklung darstellt?
8. Gibt es seitens des Flughafen Schwechat eine Studie/Stellungnahme zu den erwarteten Auswirkungen der einzelnen Varianten auf den Flughafen Schwechat und den österreichischen Tourismus?
9. Ist das Verkehrsministerium in die Prüfung der einzelnen Varianten hinsichtlich der verkehrspolitischen Konsequenzen im Detail eingeschaltet und wenn ja, wann ist mit einer Stellungnahme zu rechnen?
10. Trifft es zu, daß derzeit auch in der Schweiz hinsichtlich der Swissair über die betriebswirtschaftlichen Überlegungen einer Fusion hinaus von den politischen Instanzen die in den obigen Anfragen angesprochenen volkswirtschaftlichen Konsequenzen geprüft werden und gegebenenfalls mit einem Referendum zu rechnen ist?