

II-1989 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1101 W

1991-05-15

D R I N G L I C H E A N F R A G E

der Abgeordneten DI Schmid, Apfelbeck
an den Bundesminister für Arbeit und Soziales
betreffend Zwischenergebnis der Förderung des Eurostar-Projek-
tes in Graz

Die Eurostar Ges.m.b.H. & Co. KG, die je zur Hälfte im Eigentum der Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik Ges.m.b.H. und der amerikanischen Chrysler Austria Ges.m.b.H. steht, plant die Errichtung eines Montagewerkes für das Chrysler Großraumfahrzeug Mini-Van T 115 in Graz-Thondorf. Der Bund, das Land Steiermark und die Stadt Graz haben sich am 22. Jänner 1990 grundsätzlich bereiterklärt, ein Drittel der Gesamterrichtungskosten von ca. 4,3 Mrd. zu übernehmen. Demnach soll der Bund letztlich 60,6 % dieser Subventionen bezahlen (ca. 866 Mio.), das Land Steiermark 30,3 % (ca. 430 Mio.) und die Stadt Graz 9,1 % (ca. 129 Mio.). Die Subventionen des Bundes werden vom Bundesminister für Arbeit und Soziales gemäß §§ 39 a und 39 b AMFG als Zuschüsse gewährt; 1990 wurden bereits gut 10 Mio. als Zuschuß ausgeschüttet.

Angeblich wurde - soweit den Anfragestellern bekannt - mit Eurostar vereinbart, daß der Aufbau des Werkes in vier Phasen erfolgen soll, deren zeitliche Verteilung zwischen 1990 und 2000 aber mehrheitlich Eurostar überlassen bleibt; der volle Produktionsbetrieb der Phase I muß aber spätestens am 1. Juli 1992 aufgenommen werden. Für die Phasen I und II ist Eurostar ab 30. Juni 1992 zur Beschäftigung von 1.200 Arbeitnehmern verpflichtet. Die österreichische Wertschöpfung muß ab 1. Juli 1992 mind. 35 % betragen. Sowohl die Beschäftigtenzahl als auch die Wertschöpfung können aber um 10 % unterschritten werden.

Bereits am 25. Jänner 1990 richteten die Abgeordneten Dr. Gugerbauer, Haigermoser und Dkfm. Bauer eine dringliche Anfrage an den Bundesminister für Arbeit und Soziales, mit der die Sinnhaftigkeit dieser gewaltigen Förderung hinterfragt werden sollte; die Antworten auf die dabei gestellten Fragen konnten nicht voll befriedigen.

Die Investition beträchtlicher Steuermittel in das angeführte Projekt ist in der Zwischenzeit noch riskanter geworden, da die EG wegen zu hohen Förderungen und mangelnder europäischer Wertschöpfung die produzierten Autos mit einem beachtlichen Strafzoll oder auch einer Mengenbeschränkung des Importes zu belegen droht, was das Werk insgesamt für Chrysler unrentabel machen würde. Eine Entscheidung der EG ist angeblich frühestens im Juli zu erwarten.

Inzwischen ist der Bau der Betriebsanlagen nahezu fertiggestellt - freilich ohne die dafür notwendigen bau-, gewerbe- und wasserrechtlichen Genehmigungen, weshalb die Baubehörde die Baueinstellung verfügt haben soll. Der angekündigte Beginn der Fertigung wird statt im September voraussichtlich erst mit 28. Oktober 1991 erfolgen; auch soll die Zahl der Arbeitnehmer und die österreichische Wertschöpfung unter dem angekündigten Ausmaß liegen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Arbeit und Soziales die nachstehende

Anfrage:

1. Sind Sie bereit, den letztendlich unterzeichneten Vertrag über die Förderungszusagen zwischen dem Bund, dem Land Steiermark und der Stadt Graz einerseits und der Eurostar Ges.m.b.H. & Co. KG andererseits den

- einzelnen Fraktionen des Nationalrats zur Verfügung zu stellen?
2. In welchem Zeitraum und in welchen Raten soll demnach der Zuschuß gemäß § 39 a AMFG gewährt werden?
 3. Welche Zahlungen gemäß § 39 a AMFG wurden bisher schon an die Eurostar geleistet?
 4. Ist es richtig, daß die Aufbringung der Eigenmittel der Eurostar durch Aufnahme von Krediten bei österreichischen Banken erfolgt?
 5. Wie sind die vertraglich ausbedungenen Rückforderungsansprüche der öffentlichen Hand für die ausbezahlten Zuschüsse besichert? Ist dadurch gewährleistet, daß der Wert der Eurostar Ges.m.b.H. & Co. KG nicht ausgehöhlt werden kann und die Zuschüsse im schlimmsten Falle in voller Höhe wieder zurückbezahlt werden könnten?
 6. Wurde die Forderung der Steiermärkischen Fachabteilung für Wirtschaftsförderung in der gültigen Fassung des Förderungsvertrages berücksichtigt, die Aufnahme von Bankkrediten und ihre Verbücherung ab einer bestimmten Grenze von der Zustimmung der Förderungsgeber abhängig zu machen?
 7. Ist vertraglich gesichert, daß - wo immer das möglich ist - vor allem Zulieferbetriebe in den wirtschaftliche schwächeren Gebieten der Steiermark Aufträge erhalten?
 8. Ist es richtig, daß entgegen der Ankündigungen zahlreicher Politiker in der Startphase mehrheitlich ausländische Zulieferfirmen zum Zug kommen sollen?
 9. Hat der Chrysler-Konzern seine - nach Meinung der EG und zweier namhafter Forschungsinstitute - überzogenen Absatzerwartungen für den in Graz künftig produzierten Fahrzeugtyp schon revidiert; wenn ja, von welchen Verkaufszahlen bis zum Jahr 2000 wird derzeit ausgegangen?
 10. Kann demnach noch mit der Durchführung der Phasen III und IV gerechnet werden?
 11. Welche Gesamtförderung entfielen auf einen neu geschaffenen Arbeitsplatz, wenn diese - arbeitsmarktpolitisch wichtigsten - Phasen nicht umgesetzt werden und die

- Firma Eurostar das Recht in Anspruch nimmt, um 10 % unter den vertraglich vereinbarten Beschäftigtenzahlen zu bleiben?
12. Welche Summe entfällt bei den bisher zu Ende geführten Förderungsprojekten nach § 39 a AMFG durchschnittlich auf einen Arbeitsplatz?
 13. Wie ist der Stand der Verhandlungen mit der EG über die drohende Belegung der Exporte mit Strafzöllen oder auch Einfuhrbeschränkungen derzeit zu beurteilen?
 14. Welche Konsequenzen würde die negativste mögliche Entscheidung der EG für den Förderungsvertrag haben und würde für den Fall, daß Chrysler sich ganz aus dem Projekt zurückzieht, die Rückforderung der bereits ausbezahlten Förderungen möglich sein?
 15. Mit welchen Beschäftigungszahlen ist im Vergleich mit den Prognosen von Eurostar bis Juli 1992 nach Ihren Informationen tatsächlich zu rechnen? Wieviele Mitarbeiter werden dabei neu aufgenommen, wieviele von der Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik übernommen?
 16. Ist es richtig, daß sich der Beginn der Produktion verzögern wird und welche Möglichkeiten haben die Förderungsgeber, dies zu verhindern bzw. welche Konsequenzen können nach dem abgeschlossenen Vertrag gezogen werden?
 17. Welche Kosten sind der Arbeitsmarktverwaltung aus Schulungen und allen anderen AMFG-Förderungsmaßnahmen für die künftigen Arbeitnehmer der Firma Eurostar bisher erwachsen und welche Kosten werden für die Zukunft noch erwartet?
 18. Welche Arbeitslosenrate bei einschlägigen Facharbeitern gibt es derzeit einerseits im Großraum Graz und andererseits in der Obersteiermark, welche Entwicklungen erwarten Sie nach Betriebsbeginn bei Eurostar?
 19. Wie stellt sich die von Eurostar angebotene Entlohnung der künftigen Mitarbeiter im Vergleich mit den in der Steiermark sonst bei gleicher Qualifikation bezahlten Löhnen und Gehältern dar?
 20. Ist es richtig, daß zunehmend dringend benötigte

Facharbeiter zu Eurostar abwandern, weil dort aufgrund der hohen staatlichen Projektförderungen eine bessere Bezahlung geboten werden kann?

21. Aus welchen Gebieten werden die Mitarbeiter nach den bisherigen Erwartungen stammen? Wird die in manchen Gegenden der Steiermark, insbesondere in der Obersteiermark, extrem hohe Arbeitslosenrate nach Produktionsbeginn merklich sinken?
22. Ist es richtig, daß der im Eurostar-Werk zu produzierende Autotyp im Vergleich mit den vorhandenen Konkurrenzprodukten um 25 - 38 % mehr Treibstoff verbraucht?
23. Halten Sie die Produktion eines Autos bis zum Jahr 2000 für vertretbar, das nachweislich deutlich über zehn Liter Benzin verbraucht, zumal sie im Widerspruch zur Aussage von Bundeskanzler Vranitzky stünde, im Jahr 2000 nur noch Autos zuzulassen, die nicht mehr als drei Liter Benzin verbrauchen?
24. Gibt es Studien, die die Auswirkungen derart hoher Subventionen für Einzelprojekte mit denen einer Auszahlung derselben Beträge an Klein- und Mittelbetriebe in Hinblick auf den Arbeitsmarkt (auch den Zwang zum Pendeln), das Steueraufkommen und die Außenhandelsbilanz vergleichen? Wenn ja, ist die Förderung einzelner Großprojekte demnach günstiger als die Aufteilung der Gelder?
25. Ist es richtig, daß für die schon erfolgten Baumaßnahmen keine ausreichende Baubewilligung vorliegt?
26. Können Sie bestätigen, daß auch die wasserrechtlichen und gewerberechtlichen Verfahren noch nicht abgeschlossen sind?
27. Welche Auswirkungen könnte es auf den Betrieb des Werkes haben, wenn die Baubewilligung - etwa wegen der mangels einer Verhandlung noch nicht geltend gemachten Nachbarrechte - auch nachträglich nicht erteilt werden kann? Welche Folgen sind für die schon ausbezahlten Förderungen dann zu erwarten?
28. Weshalb haben sich die Förderungsgeber im abgeschlossenen Vertrag die Beachtung inländischer Gesetze nicht

ausdrücklich ausbedungen und bei eklatanten Verstößen dagegen eine Rückforderung der Subventionen vereinbart, zumal auch die Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes ausdrücklich im Vertrag erwähnt ist?

29. Halten Sie es für vertretbar, staatliche Förderungen an einen Betrieb auszubezahlen, der bereits seit mehr als einem Jahr ohne die für jeden anderen Betrieb verpflichtend vor Baubeginn notwendigen Bewilligungen gebaut wird?
30. Ist Ihrer Ansicht nach das Verhalten der zuständigen Behörden mit dem Grundsatz der Gleichheit vor dem Gesetz vereinbar, von sich aus, selbst ohne Vorliegen der entsprechenden Anträge, für Eurostar tätig zu werden und die Verfahren in einer Zeit abzuwickeln, von der ein "normaler" Betrieb nur träumen kann?
31. Ist es richtig, daß das Werk der Firma Eurostar den österreichweit größten Kohlenwasserstoffausstoß erzeugen würde, sollte die Lackiererei nach den vorliegenden Plänen gebaut werden?
32. Ist Ihnen bekannt, daß die Automobilwerke von VW, Opel und Mercedes in der BRD bereits mit wasserlöslichen Lacken arbeiten? Werden Ihres Wissens nach die zuständigen Behörden Eurostar gleichartige Auflagen machen? Wurden diesbezüglich im Förderungsvertrag Vereinbarungen geschlossen?
33. Halten Sie es für demokratiepolitisch vertretbar, wenn ein Sozialminister ohne parlamentarische Beschlußfassung eine Förderung zusagt, die in der versprochenen Höhe das für derartige Maßnahmen vorhandene Budget des entsprechenden Jahres überschreitet?
34. Aus welchen Budgetmitteln werden Sie die zugesagte Förderung finanzieren, sollten die §§ 39 a und 39 b AMFG - die jährlich verlängert werden müssen - vor dem Jahr 2000 ablaufen?

7

In formeller Hinsicht wird beantragt, diese Anfrage gemäß § 93 der Geschäftsordnung des Nationalrates als dringlich zu behandeln und dem Erstunterzeichner vor Eingang in die Tagesordnung Gelegenheit zur Begründung zu geben.