

II- 9186 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4493 13

## DRINGLICHE ANFRAGE

1993 -03- 24

der Abgeordneten Rosenstingl, Trattner, Meisinger und Kollegen

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend: Preigabe österreichischer Interessen, insbesondere im Bereich der Verkehrspolitik, durch den Verkauf österreichischer Verkehrsunternehmen, speziell der AUA und der DDSG

Da die im (mehrheitlichen) Bundesbesitz befindlichen heimischen Verkehrsunternehmen wie die DDSG, ÖBB, etc., bekanntlich leider seit Jahren gewaltige Verlustbringer darstellen und sogar die einzige bisherige Ausnahme, die AUA, im vergangenen Jahr auch Verluste in der Höhe von rund einer Viertelmilliarde Schilling hinnehmen mußte, ist die Absicht, diese Unternehmen schrittweise aus dem unmittelbaren Staatbereich auszugliedern und zu privatisieren, zunächst grundsätzlich zu begrüßen.

Dabei war jedenfalls bisher immer unbestritten, daß die Interessen Österreichs an nationalen Verkehrsunternehmen im Sinne eines Einflusses auf die Verkehrspolitik gewahrt bleiben müssen, wörtlich liest sich das im Arbeitsübereinkommen der Koalition 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"*. Und: *"Die Personenschifffahrt der DDSG (inklusive Kreuzfahrtschiffe) ist ohne Bundessubventionen (...) zu führen"*

So weit die Theorie, in der Praxis des Finanzministers ist, wie sich leider herausstellte, von der Wahrung österreichischer Interessen kaum etwas zu bemerken: die DDSG-Cargo wird, nachdem sich der Aufsichtsrat – aus sachlicher Sicht unverständlicherweise – gegen weitere Verhandlungen mit dem mehrheitlich österreichische Konsortium Pisee/UDP, das wesentlich günstigere Bedingungen als Stinnes geboten hatte, entschieden hat, an die deutsche STINNES-Gruppe verkauft.

Nicht einmal die vorgesehene Sperrminorität in österreichischer Hand wird voraussichtlich zustande kommen, da die AI kein Interesse zeigt und es sich auch bei dem in diesem Fall zum Zuge kommenden, scheinbar österreichischen Minderheitsaktionär Schenker um eine 80% Stinnes-Tochter handelt.

Dieser Abverkauf ins Ausland wird sich vor allem deshalb besonders nachteilig auswirken, weil die Firma Stinnes von vorneherein erklärte, den Personalstand (um ein Drittel!), den Schiffspark und damit zwangsläufig den gesamten Schiffsverkehr drastisch einschränken zu wollen, eine Absicht, die aber dem erklärten Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Schiff, kraß widerspricht.

Vielmehr geht es dem neuen Eigentümer, wie auch frohlockenden Zeitungsmeldungen aus Deutschland zu entnehmen ist, lediglich darum, einen lästigen Konkurrenten auf der Donau unschädlich zu machen.

Bei der Personenschifffahrt ist eine verlustfreie Führung der Kreuzfahrten mit dem Kabinenschiff allein deshalb nicht möglich, weil dieses, die 'Mozart', gerade um rund ein Viertel des Anschaffungspreises ins Ausland verschleudert werden soll, dies abermals trotz eines günstigeren Angebotes einer mehrheitlich österreichischen Interessentengruppe, wobei der Aufsichtsrat hier vor seiner Entscheidung nachweislich unvollständig informiert wurde.

Tatsächlich handelt es sich bei diesem nun zum Verkauf stehenden Schiff um eine bewußt getätigte Fehlinvestition des damaligen Finanzministers Vranitzky, die mittlerweile einen Schaden von rund einer halben Milliarde Schilling verursachte. Dieser erklärte nämlich trotz massiver Bedenken und nicht erfüllter Vorbedingungen der Organe der DDSG ausdrücklich in einem Brief an den Vorstand *"daß ich mit der dargelegten Vorgangsweise hinsichtlich der Kabinenschiffe einverstanden bin und die geplante Investition begrüße"*.

Ähnlich dramatisch verläuft nun die Entwicklung bei der nationalen Fluglinie, der AUA: Nach den Verlusten des Vorjahres in der Höhe hunderter Millionen Schilling soll diese nun nach Geheimverhandlungen unter dem Decknamen 'ALKAZAR' gemeinsam mit Swissair, KLM und SAS zu einer neuen Gesellschaft, in welcher der AUA-Anteil gerade 10 % der Aktien darstellt, fusioniert werden.

Dies bedeutet aber nicht nur das Ende der AUA als eigenständigen Fluglinie Österreichs, vielmehr wird dies unweigerlich zu einem erheblichen Personalabbau sowohl bei der AUA selbst als auch im Bereich des Wiener Flughafens, der an Bedeutung verlieren wird, führen, da die supranationale Gesellschaft ihre Sparprogramme zweifellos auf Kosten des mit 10% schwächsten Teils durchführen wird.

Die dadurch drohende Reduktion des Angebotes an Flugverbindungen wird einen nicht zu unterschätzenden Standortnachteil für Österreichs Wirtschaft bewirken – auch dies steht also klar im Widerspruch zu den Zielen der österreichischen Verkehrspolitik.

Es bleibt also insgesamt festzustellen, daß durch die Veräußerung bzw. Vergesellschaftung der wichtigsten österreichischen Luft- und Schifffahrtsunternehmen, für deren Schicksal der Finanzminister die Verantwortung trägt, an ausländische Unternehmen die Interessen der heimischen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik in nicht zu rechtfertigender Weise verletzt werden.

Völlig inakzeptabel ist in diesem Zusammenhang die Vorgangsweise des Bundesministers für Finanzen, der 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:

*"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"*

Eine so 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

*fpc106/auaddsg2.ros*

## Dringliche Anfrage:

1. Wann und in welcher Form haben Sie an den Gesprächen über die geplante Verschmelzung der AUA mit KLM, SAS und Swissair teilgenommen bzw. wann wurden Sie persönlich – direkt oder beispielsweise von Ihrem im Aufsichtsrat von Austrian Airlines vertretenen Mitarbeiter Sektionschef Dr. Haslinger – informiert?
2. Wie begründen Sie Ihre Aussage der Anfragebeantwortung 4004/AB vom 24.2.1993, derzufolge "die Kooperationüberlegungen 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 längerer Zeit gegebenen Kenntnisstand hinsichtlich der geplanten Fusion der AUA?
  - a. Falls Ihnen die geplante Fusion der AUA Ende Februar tatsächlich noch nicht bekannt war, halten Sie die Unkenntnis eines Ministers über derart wichtige Vorgänge in seinem Ressortbereich wie die Vergesellschaftung einer nationalen Fluglinie für vertretbar?
3. Ist es richtig, daß nach derzeitigem Planungsstand nach der in einem ersten Schritt geplanten Schaffung einer 'Managementgesellschaft' eine Verschmelzung mit entsprechender Kapitalverflechtung der betroffenen Gesellschaften 1996 stattfinden wird, wobei KLM, Swissair und SAS je eine Kapitalbeteiligung von 30 % und AUA eine solche von lediglich 10 % aufweisen wird?
4. Ist es richtig, daß bereits diese Managementgesellschaft des ersten Schrittes der Verschmelzung eine einheitliche Geschäftsführung, die über das Gesamtvermögen verfügen kann, erhalten soll, die aus vorerst vier Personen besteht, wovon – vorerst – ein Vertreter seitens Austrian Airlines nominiert werden kann, was aber – im Hinblick auf den geringen Anteil von 10% kein dauerhaft garantiertes Recht der AUA darstellt; welche Minderheitenrechte werden allgemein im einzelnen für die AUA vorgesehen?

5. Ist es richtig, daß die AUA innerhalb der neuen Gesellschaft zwar solidarisch für alle Geschäftsschulden zu 100% haften wird, an den Gewinnen aber nur zu 10% beteiligt sein wird?
6. Ist es richtig, daß jene beiden Vorstandsmitglieder Bammer und Urbanski, die nunmehr im Gegensatz zu den beiden übrigen, Heschgl und Mara für die Fusion eintreten erst vor kurzem zu Vollmitgliedern im AUA-Vorstand wurden, wenn ja, mit welcher Begründung bzw. zur Erfüllung welcher zusätzlicher Aufgaben?
7. Ist es richtig, daß ausgerechnet Bammer, der im Vorstand mit der Abwicklung der Fusion beauftragt wurde, sich um den Posten des Generaldirektors der AUA bewirbt und halten Sie dies im Hinblick auf die klare Interessenskollision für vertretbar?
8. Welche Garantien für einen vollwertigen Weiterbestand Wicns als Hauptflughafen der neuen Gesellschaft, welche hinsichtlich der Beschäftigung des derzeitigen Personals in welchem Umfang haben Sie bzw. werden Sie als Mehrheitseigentümer der AUA verlangen; wo wird die neu zu gründende Gesellschaft ihren Sitz haben und nach dem Gesellschaftsrecht welchen Staates wird sie eingerichtet sein?
9. Ist es richtig, daß der künftigen Partner Swissair zuletzt zwei Drittel seiner wiener Belegschaft abgebaut hat, die KLM ihre wiener Direktion aufgelöst hat und Wien nun von Zürich aus mitbetreut wird und welche Auswirkungen auf den Standort Wien erwarten Sie angesichts dieser Entwicklungen, 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?
10. 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; ist es richtig, daß seitens der Belegschaft – ähnlich wie bei der deutschen Lufthansa – eine Bereitschaft zu Einsparungen bei der Entlohnung – unter Voraussetzung der Aufrechterhaltung der derzeitigen Unternehmensstruktur – besteht?

11. Können Sie ausschließen, daß strategisch wichtige Bereiche, wie Finanz-  
Buchaltungs- und Rechnungswesen in die – im Ausland befindliche – Zentrale  
abwandern, wenn ja, aufgrund welcher Vereinbarungen?
12. Welche Alternativkonzepte zur Verschmelzung, die allenfalls andere  
Kooperationsmöglichkeiten mit anderen Luftfahrtgesellschaften vorsehen, bestehen bei  
der AUA oder wurden geprüft; ist es insbesondere richtig, daß bereits sehr weit  
gediehene Gespräche über eine Kooperation mit der Lufthansa abgebrochen wurden,  
wenn ja, warum?
13. Ist es richtig, daß für die Verschmelzung eine 3/4-Mehrheit in der  
Hauptversammlung, also jedenfalls eine Zustimmung der institutionellen Anleger wie  
Austria Tabak, Wiener Städtische Versicherung, Bank Austria, CA-BV, usw.  
erforderlich wäre und wurden diese Aktionäre bereits über die geplante Transaktion  
informiert, wenn ja, wann und in welcher Form, wenn nein, wann wird dies erfolgen?
14. 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?
15. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen auf das Börsenklima und damit auf den  
österreichischen Kapitalmarkt, zumal mit den von dieser Fusion betroffenen  
Gesellschaften AUA und Wiener Flughafen nach der ÖMV abermals zwei für  
Kleinaktionäre attraktive, aber noch im mehrheitlichen Bundesbesitz befindliche  
Werte durch undurchsichtige Aktionen in Gefahr geraten?
16. Ist es richtig, daß der Aufsichtsrat bei seiner Entscheidung, das DDSG-Schiff  
'Mozart' an den deutschen Reeder Deilmann zu verkaufen, nicht über die Bereitschaft  
des anderen Interessenten, Titjen, sein Angebot, ebenso wie dies seitens Deilmanns  
geschehen war, zu verbessern, informiert war, wenn ja, warum?

17. Welche Kosten sind der DDSG aufgrund der Anschaffung des Schiffes 'Mozart' insgesamt entstanden, welche werden – unter Zugrundelegung der Konditionen des geplanten Verkaufs an Deilmann noch entstehen und welche Einnahmen aus dem Verkauf stehen dem gegenüber?
18. Würden Sie, ebenso wie Ihr Vorgänger, Bundeskanzler Vranitzky, angesichts eines Briefes des verantwortlichen Vorstandes, aus dem klar hervorgeht, daß eine Investition nur im allergünstigsten Fall ein ausgeglichenes Finanzierungssaldo ergeben wird, realistischlicherweise aber Defizite in der Höhe von jährlich 20–50 Mio.S zu erwarten sind und darüberhinaus selbst die dafür erforderlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind, sich 'mit der dargelegten Vorgangsweise einverstanden' erklären 'und die geplante Investition begrüßen'?
19. Über welche einschlägigen Erfahrungen verfügte die mit der Erstellung der Studie über die Beschaffung der 'Mozart' beauftragte Firma EFS, deren Gutachten eine der wesentlichsten Grundlagen für die (Fehl-) Entscheidung zum Aunkauf der 'Mozart' war?
20. Warum wurde der Bau des Schiffes 'Mozart' letztlich an die Werft Deggendorf vergeben, obwohl die Korneuburger Schiffswerft, die nun aus Auftragsmangel geschlossen werden muß, bereits damals erhebliche Verluste schrieb, die vom Steuerzahler getragen werden mußten?
21. In welchem Umfang und mit welchem Erfolg wurden die diversen Sanierungskonzepte für die DDSG, beispielsweise DDSG Kurs 2000 von 1987, in jeweils welchem Zeitraum realisiert; ist es richtig, daß 1991 ein Konzept vorlag, aber nicht umgesetzt wurde, das mit einem Aufwand von rund 1,3 Mrd.S sowohl die Sanierung sämtlicher finanzieller Altlasten als auch den Anforderungen entsprechende Investitionen ermöglicht hätte?
22. Ist es richtig, daß die DDSG 1987 auf Wunsch des Eigentümers 130 Mio.S an Finanzreserven auflösen mußte und damit ihre ohnedies dünne Kapitaldecke weiter verringert wurde, wenn ja, warum erfolgte dies?

23. Welche Verluste entstanden im Detail in jeweils welchen Bereichen der DDSG in den letzten Jahren und welche finanziellen Folgen werden für den Steuerzahler durch Übernahme von Pensions – und sonstigen Verpflichtungen in der Zukunft – trotz des Verkaufs – noch entstehen?
24. Wie verhielt sich die Arbeitsproduktivität (Nettotonnenkilometer pro Beschäftigter) der österreichischen zur deutschen Binnenschifffahrt in den letzten Jahren?
25. Ist es richtig, daß die Interessentengruppe Piscce/UDP im Gegensatz zur unverständlicherweise bevorzugten STINNES unter anderem folgende zweifellos günstigere Übernahmekonditionen geboten haben:

	Stinnes	Piscce
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

26. Welche Gründe waren offiziell dafür maßgeblich, daß trotz dieses günstigeren Angebotes von Piscce seit Dezember nur mehr mit der STINNES-Gruppe über eine Übernahme der DDSG-Frachtschifffahrt verhandelt wird?
27. Ist es richtig, daß der Leiter der DDSG-Verkaufsverhandlungen, Generaldirektor Fuhrmann, vom 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?

28. 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?
29. Welche Sicherheiten für einen Weiterbestand der DDSG-Frachtschiffahrt mit Standort Wien wurden Ihrerseits gefordert, welche seitens STINNES zugesagt und gibt STINNES eine Beschäftigungsgarantie für die verbleibenden zwei Drittel der Belegschaft, wenn ja, für wie lange?
30. 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?
31. Wie begründen Sie , wie beurteilt - aufgrund Ihres Kenntnisstandes - der Verkehrsminister die Vorgangsweise, einerseits die AUA mit ausländischen Fluglinien zu fusionieren, andererseits die DDSG ins Ausland zu verkaufen, im Hinblick auf die verkehrspolitischen Gestaltungsmöglichkeiten, insbesondere die Zielsetzung der Regierung, den Güterverkehr auf das Schiff zu verlagern, wozu es jedenfalls unerlässlich wäre, die DDSG im österreichischen Einflußbereich zu halten?
32. 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 und in welchem Umfang ist dies mit dem Koalitionspartner akkordiert?

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