

324/J

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend Geldvernichtung durch die Flughafen Wien AG

Die ungehemmte Verschwendungspolitik der sozialistischen Koalitionsregierung hat zu einer völligen Zerrüttung des Bundeshaushaltes geführt und die Staatsverschuldung in eine unverantwortliche Höhe getrieben. So betrug daher die Verschuldung der öffentlichen Hand Ende 1995 bereits rund 1,6 Bio. öS (das sind 68,5 % des BIP). Die Neuverschuldung lag im Jahr 1995 bereits nahe der 6 %-Grenze des BIP. Die Folgen der "Schwindelbudgets" der vergangenen Jahre zeigen sich jetzt so deutlich, daß sich die Bundesregierung veranlaßt sah, den Österreichern ein Belastungspaket zu verordnen, welches in den Jahren 1996/97 einnahmenseitige Belastungen im Ausmaß von ca. 80 Mrd. Schilling und Ausgabeneinschränkungen von rund 65 Mrd. Schilling vorsieht. Erforderliche Strukturmaßnahmen wurden nicht nur in der öffentlichen Verwaltung, im Krankenanstalten- und Sozialversicherungsbereich sondern auch beim österreichischen Pensionssystem wiederum auf die lange Bank geschoben. Das hindert diese Koalitionsregierung aber nicht daran, trotz gegenteiliger Behauptungen, gerade die sozial Schwächsten und gewerkschaftlich nicht entsprechend organisierten Bevölkerungsgruppen wie z.B. die Familien, Studenten und Behinderten überverhältnismäßig zur Budgetsanierung heranzuziehen. Einsparungen bzw. Maßnahmen zur Effizienzsteigerung in geschützten Bereichen (Kammern, Sozialversicherungsanstalten) sowie bei der Nationalbank sind nach wie vor nicht erkennbar.

Die Regierungsparteien haben außerdem bislang keinerlei Konsequenzen aus den wirtschaftlichen Katastrophen von in ihrem Nahebereich angesiedelten Firmen gezogen. Erwähnt seien: das durch Spitzenfunktionäre der Sozialdemokratischen Partei wesentlich mitverursachte wirtschaftliche Ende des "Konsum" mit den einhergegangenen Milliardenverlusten bei tausenden Zulieferern, auch hat die Bundesregierung aus dem Debakel rund um das Passagierschiff "Mozart" der DDSG, welches dem Steuerzahler einen Schaden von ca. 500 Mio. Schilling verursacht hat, keine Lehren gezogen,

außer, daß der Herr Bundeskanzler Dr. Vranitzky die "politische Verantwortung" für dieses Debakel übernahm.

Weiters beweisen die Vorgänge um die HTM-Gruppe, auf welche Art und Weise die zuständigen Bundesminister für Finanzen Dr. Lacina und Dr. Staribacher in ihrer Eigenschaft als Eigentümervertreter der Republik Österreich es verstanden, dem Steuerzahler einen Schaden von zumindest 3,5 Mrd. Schilling zuzufügen.

Die Liste der für den Steuerzahler zum sprichwörtlichen "Faß ohne Boden" verkommenen Milliardenverschwendungen soll nur um weitere demonstrative Beispiele ergänzt werden:

- . Debakel um die veterinärmedizinische Fakultät
- . Verschwendung bei der Errichtung der A-4 Ostautobahn
- . Belastung der öffentlichen Haushalte durch die mutwillige Vernichtung von Arbeitsplätzen im Zusammenhang mit der Verlagerung und dem damit verbundenen unnötigen Neubau der Staatsdruckerei
- . Belastung der öffentlichen Haushalte durch die von staatlichen Banken verursachte Megapleite des Maculan-Konzerns
- . Milliardenverschwendung durch den unnötigen Neubau einer Notendruckerei bei der Österreichischen Nationalbank usw.

Zum Ausgleich für diese Mißwirtschaft müssen jedoch im Rahmen des Belastungspaketes beispielsweise Behinderte, die in Pflegeheimen untergebracht sind, eine Kürzung des Taschengeldes um 50% hinnehmen, wobei gerade die Erfinder dieser unsozialen Belastungsmaßnahmen zumeist auch die angeführten Milliardenverschwendungen politisch und rechtlich zu verantworten haben. Besonders deutlich wird dieser Umstand am Beispiel des jüngsten Verschwendungsskandals rund um die Flughafen Wien AG, wo gerade jene Vertreter der Republik in den Aufsichtsorganen jämmerlich versagt haben, die in den Ministerien als Erfinder des Belastungspaketes abgefeiert werden.

Den jüngsten Höhepunkt an Verantwortungslosigkeit und Mißwirtschaft dieser Bundesregierung stellt nämlich der gestern in der Fernsehsendung "Report" aufgezeigte Skandal beim Vienna International Airport dar.

So wurde u.a. daraufverwiesen, daß
durch freihändige Vergaben von Planungs- und Bauaufträgen,
durch Verletzung der Vergabebestimmungen,
durch die Außerachtlassung eines ordnungsgemäßen Wettbewerbs bzw.
durch Bevorzugung bestimmter Unternehmen und Unternehmensgruppen,
durch die Vernachlässigung von unabdingbaren Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Abwicklung des Baugeschehens (Raum- und Funktionsprogramm etc.),
durch mutwillige Herbeiführung von Planungsunsicherheiten,
durch fehlende definitive Kostenvorgaben,
durch unzureichende Kostenermittlungen,
durch falsche Grundlagenermittlungen,
durch das Nichtabverlangen von Planungsteilleistungen, wie z.B. Vorentwurf, Entwurf und Einreichplan etc.,
wiederum Zig-Millionen an Mitteln eines mehrheitlich öffentlichen Unternehmens verschleudert wurden.

Angesichts des Umstandes, daß der Gesamtaktienbesitz der öffentlich-rechtlichen Eigentümer Republik Österreich, Stadt Wien und Land Niederösterreich am Vienna International Airport bei über 50% liegt, erhebt sich die Frage, warum der als Eigentümerversorger der Republik fungierende Bundesminister den oben aufgezeigten Mißständen jahrelang tatenlos zugesehen hat? Dies um so mehr, als durch diese Mißstände die genannten Gebietskörperschaften, sowie die privaten Aktionäre in empfindlichem Ausmaß geschädigt wurden.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Herrn Finanzminister nachstehende

d r i n g l i c h e A n f r a g e :

1. In welchen Organen ist/war die Republik Österreich in der Flughafen Wien AG bzw. ihrer Rechtsvorgängerin der Flughafen Wien-BetriebsgesmbH. vertreten?
2. Welche Vertreter welcher Bundesministerien sind seit wann im Aufsichtsrat und der Hauptversammlung der Flughafen Wien AG (bzw. ihrer Rechtsvorgängerin) und in welcher Funktion tätig?
3. Wer nahm in den letzten Jahren die aufsichtsbehördlichen Aufgaben gegenüber dem Unternehmen wahr und wie erfolgte diese Tätigkeit in der Praxis?
4. In welchen Abständen ist/war dieser Vertreter der Aufsichtsbehörde zu Berichten und an wen verpflichtet und welchen Inhalt hatten diese Berichte?
5. Ist es mit den Aufgaben eines Vertreters der Aufsichtsbehörde vereinbar, daß dieser gleichzeitig als Eigentümerversorger im Aufsichtsrat des von ihm aufsichtsbehördlich zu kontrollierenden Unternehmens fungiert?
6. Wurden in der Flughafen Wien AG (bzw. ihrer Rechtsvorgängerin) Beiräte eingerichtet?
. Wenn ja, wofür, in welchem Umfang, zu welchem Zweck und in welcher personellen Zusammensetzung?
7. Wurde Ihnen aufgrund Ihrer Eigentümerversorgerfunktion bzw. der Ihnen übertragenen Kontrollrechte oder der Ihnen persönlich erstatteten und übermittelten Berichte des Vertreters der Aufsichtsbehörde bzw. des Vorsitzenden des Aufsichtsrates bekannt, daß bei der Abwicklung der Bauvorhaben (Bewältigung der einzelnen Bauphasen) gravierende Mängel eingetreten sind?
. Wann und wie erhielten Sie solche Berichte?
. Wurde darauf reagiert?

. Wenn ja, wann, in welcher Weise und von wem?

. Wenn nein, warum nicht?

8. Wurde vom Vertreter der Aufsichtsbehörde bzw. dessen Vorgesetzten von allfälligen Mängeln bei der Abwicklung (Dokumentation) des Baugeschehens berichtet?

9. In welcher Form wurden die Eigentümer über die beabsichtigten Bauaufträge bzw. den Baufortschritt informiert?

10. In welcher Höhe wurden in den letzten zehn Jahren Mittel von der Flughafen Wien AG (bzw. ihrer Rechtsvorgängerin) in den Flughafenausbau investiert?

11. Wer war mit der Planung der diesbezüglichen Bauvorhaben beauftragt?

12. Worauf ist es zurückzuführen, daß in den einzelnen Bauvorhaben z.B. nur ein Drittel der Bauleistungen im Zuge von Ausschreibungen, jedoch zwei Drittel der Bauleistung nachträglich freihändig vergeben wurde. und welche Mehrkosten entstanden durch diese Nachvergaben?

13. Welche Konsequenzen werden Sie daraus ziehen, daß durch diese Nachvergaben die Vergabenormen eindeutig verletzt wurden und hieraus unvermeidbare Mehrkosten für das öffentliche Unternehmen entstanden sind?

14. Können Sie ausschließen, daß es durch diese freihändigen Nachvergaben zu Begünstigungen und Bevorzugungen einzelner Anbieter bei der Auftragserteilung gekommen ist?

15. Auf welche Art und Weise erfolgte die Baukostenabschätzung durch die Flughafen Wien AG (bzw. ihrer Rechtsvorgängerin), und mit welchen Ergebnissen?

16. Können Sie ausschließen, daß durch überhöhte Baukostenabschätzungen zu hohe Baukostenabrechnungen kaschiert werden sollten?

. Wenn ja, was begründet Ihre Einschätzung?

17. Kam es im Zusammenhang mit der Erstellung von Planungsteilleistungen (Vorentwurf, Entwurf Einreichplan) zu Verzögerungen?

. Wenn ja, in welchem Ausmaß?

. Worauf sind die Verzögerungen zurückzuführen?

. Hatten diese Verzögerungen Auswirkungen auf die Bezahlung der Honorare?

18. Auf welche Art und Weise erfolgte die Kontrolle der Planungs- und Bauausführung, welche Kontrollmechanismen wurden diesbezüglich vorgesehen und wie wirkten diese?

19. Ist Ihnen der Bericht aus dem Jahre 1992 über die Abwicklung des Bauvorhabens Speditionsgebäude 4 bekannt, wurde dieser der Hauptversammlung bzw. dem Aufsichtsrat zugänglich gemacht und hat der Vorstand daraufhin reagiert?

. Wenn ja, in welcher Form und wann?

. Wenn nein, warum nicht?

20. Welche sonstigen Berichte, die sich mit Bauvorhaben am Flughafen Wien beschäftigen, wurden darüber hinaus erstellt, wann wurden Sie bzw. Ihr Ministerium von diesen informiert und welche Mängel werden/wurden in diesen aufgezeigt?

21. Wurden aufgrund dieser Berichte Konsequenzen gezogen?

. Wenn ja, von wem, in welcher Art und Weise und wann?

. Wenn nein, warum nicht?

22. Sind Sie bereit, die in der Sendung "Report" (ORF, 19.03.1996, 21.10 h) zitierten Berichte der Öffentlichkeit, zumindest jedoch dem Parlament, zugänglich zu machen?

23. Sind Ihnen allfällige Bestrebungen bekannt, wonach der Aufsichtsrat im Sinne des § 75 Abs. 4 des Aktiengesetzes die Notwendigkeit des Widerrufs der Bestellung eines oder beider Vor-

standsmitglieder erwogen hat?

24. Würden Sie die groben Mißstände bei der Abwicklung des Baugeschehens über Jahre hindurch, die nicht zuletzt nunmehr auch vom Rechnungshof aufgezeigt wurden, als grobe Pflichtverletzung im Sinne des § 75 Abs. 4 des Aktiengesetzes werten, zumal bei der Abwicklung der Bauvorhaben trotz entsprechender Warnung diese Mängel nicht behoben und auch keine personellen Konsequenzen gezogen wurden?

25. Beabsichtigen Sie als Eigentümervertreter im Sinne des § 75 Abs. 4 des Aktiengesetzes die Frage des Vertrauensverlustes des Vorstandes zu relevieren?

26. Nach welchen Kriterien ist der Aufsichtsrat der Flughafens Wien AG zusammengesetzt, und wieviele Beamte sind in demselben tätig bzw. gibt es ein betriebswirtschaftliches (unternehmensspezifisches) Konzept für die Besetzung des Aufsichtsrates und des Vorstandes?

27. Nach welchen Kriterien erfolgte die Nominierung und die Wahl des Vorsitzenden des Aufsichtsrates?

28. Welche besonderen Qualifikationen waren ausschlaggebend, den Generaldirektor für die öffentliche Sicherheit zum Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafen Wien AG zu nominieren?

29. Wer sind die Vertreter der Kleinaktionäre im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG?

30. Bestehen im Rahmen der von Ihnen wahrzunehmenden Eigentümervertreterfunktion Richtlinien für die Besetzung von Aufsichtsrats- und Vorstandsposten?

. Wenn ja, welche?

. Wenn nein, sind Sie bereit, solche ausschließlich nach objektiven und fachlich orientierten Gesichtspunkten einzuführen?

31 . Wann wurden in den vergangenen Jahren Anteile der Republik Österreich an der Flughafen Wien AG zu welchen Konditionen und in welcher Höhe abgegeben und ist beabsichtigt, weitere Anteile in der nächsten Zukunft abzugeben?

. Wenn ja, in welchem Ausmaß und wann soll dies erfolgen?

32. Welche betriebswirtschaftlichen Auswirkungen sehen Sie als Vertreter der Miteigentümerin Republik Österreich an der Flughafen Wien AG durch die beabsichtigte intensivere Zusammenarbeit des Flughafens Wien mit dem Flughafen Bratislava, um damit die unter Umständen benötigte dritte Start/Landebahn einzusparen?

In formeller Hinsicht wird verlangt, diese Anfrage im Sinne der Bestimmungen der GOG § 93 Abs. 4 des Nationalrates zum frühest möglichen Zeitpunkt dringlich zu behandeln.