universität wien

DISSERTATION

Titel der Dissertation

„Der „Austro-Porsche“. Bruno Kreiskys Scheitern beim Neuaufbau einer österreichischen Automobilindustrie.“

Verfasser

Mag. phil. Laurenz Fürst

angestrebter akademischer Grad

Doktor der Philosophie (Dr. phil.)

Wien, 2014

Studienkennzahl lt. Studienblatt:	A 792 312
Dissertationsgebiet lt. Studienblatt:	Geschichte
Betreuerin / Betreuer:	a. o. Univ. -Prof. Dr. Lothar Höbelt

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung 5

II. Thesen und Fragestellung 14

III. Quellen, Forschungsstand und Methode 17

IV. Österreichs Innenpolitik in den 1970er-Jahren 24

A. Die Wahl 1970, Neuordnung Österreichs 25

B. Die Ära Kreisky kann beginnen: 12 Jahre absolute Mehrheit für die SPÖ 29

V. Österreichs Wirtschaft in den 1970er-Jahren: Zwischen Hochkonjunktur, Öl-Schock und Rezession 38

A. Hartwährungspolitik oder die Entstehung des Alpendollar 39

B. Öl-Schock und „Austro-Keynesianismus“ 45

C. Der „Austro-Keynesianismus“ 47

VI. Der „Austro-Porsche“ 54

A. Die Anfänge 57

B. Exkurs Langzeitauto / Studie Club of Rome 62

C. Der Partner: Firma Porsche 70

D. Der Partner des Partners: Die ÖIAG 74

VII. Der Weg zur Realisierbarkeitsstudie oder Franz Geist kämpft für sein Projekt 79

A. Exkurs: Franz Geist: Die treibende Kraft hinter dem „Austro-Porsche“-Projekt 85

B. Interesse und Ablehnung oder der „Austro-Porsche“ als Fall für die Zeitungen 86

C. Von der Wirtschaft zur Politik, der „Austro-Porsche“ wird politisch 93

D. Contra „Austro-Porsche“: Die politische Opposition 97

E. Der Zwischenbericht 101

VIII. 1977: Jahr der Entscheidung 113

A. Die Studie erscheint oder der „Austro-Porsche“ wird endgültig zum Politikum 117

B. Die Studie im Detail 121

C. Die Standort-Frage 138

D. Exkurs ÖIAG-Vergleichsstudie mit anderen Konkurrenten 146

E. Überlegungen der ÖIAG zur Studie 148

IX. Kreisky übernimmt das Steuer 160

A. Geist in Wolfsburg oder wer bringt den „Austro-Porsche“ an den Mann 174

B. Exkurs: Land of the Free oder die Chancen für den Absatz des „Austro-Porsche“ in den USA 187

X. Österreich in Stuttgart oder die Hoffnung stirbt zuletzt 194

A. Exkurs: Die „profil-Affäre“ 200

B. Die letzte Fahrt des „Austro-Porsche“ 210

XI. Ferdinand Piëch vs. Bruno Kreisky oder das Ende des „Austro…..?“ 217

A. Und er rollt doch 225

XII. Zusammenfassung 233

XIII. Literaturverzeichnis 239

XIV. Quellenverzeichnis, Zeitungen und Zeitschriften / Magazine, Interviews 243

XV. Abstract 248

XVI. Anhang / Bilder 251

XVII. Lebenslauf 259

I. Einleitung

Bis zum heutigen Tag scheint von der Produktion einer nationalen Automarke eine große Faszination auszugehen. Wirtschaftlicher Mehrwert, genauso wie der Prestigeeffekt, eine nationale Automarke zu besitzen, spielen hierbei eine Rolle. Der Rolle des Automobils in der Gesellschaft wird zumeist eine rein nutzenstechnische oktroyiert. Der deutsche Philosoph Peter Sloterdijk hingegen sieht die Rolle des Fortbewegungsmittels „Auto" unter einem ganz anderen Aspekt. Auf die Frage, ob die Erfindung des Automobils oder der mobilen Instrumente und deren Nutzung eine Art Antidepressivum darstellt, meint Sloterdijk*: „Durchaus, denn das Auto ist eine Maschine zur Steigerung von Selbstbewusstsein, nur dass jetzt ein äußerer Motor für die Bewegung sorgt. Das Auto gibt seinem Piloten ein Plus an Kraft und Reichweite. Es herrscht heute leider ein Übergewicht an naiven verkehrssoziologischen Theorien, die in Automobilen vor allem Transportmittel erkennen wollen. Aber solange man bloße Transportwissenschaften betreibt, kommt man an die wesentlichen Schichten der modernen Automobilität nicht heran. Ich glaube, man muss in den Fahrzeugen der Menschen in erster Linie Verklärungsmittel und Intensivierungsmittel sehen, mithin kinetischer Antidepressiva. Und sicher kommt die große Nachfrage nach Automobilität von Menschen, die mit dem Fahrzeug ihren Aktions- und Könnensradius vergrößern wollen. Hierzu spricht die Statistik eine deutliche Sprache: Von drei Verkehrsbewegungen mit dem Automobil steht nur eine in Zusammenhang mit Arbeit und mit dem, was man im ökonomischen Sinn Transport nennt. Zwei von drei Bewegungen sind Evasion, man fährt zu seiner Geliebten, man fährt ins Grüne und in die Ferien, man macht Besuche, man benutzt das Auto als Mittel zu Abreaktion. Man möchte glauben, mit dem Auto rächt man sich jetzt an den lästigen Zumutungen der Sesshaftigkeit.*"[1]

Steigerung von Selbstbewusstsein sowie die Vergrößerung des Aktions- und Könnensradius beinhalten die wirtschaftliche und die Prestigekomponente. Obwohl die große Mehrheit der im 21. Jahrhundert operierenden Automobilkonzerne ihre Wurzeln in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat, gibt es auch im 21. Jahrhundert Bestrebungen, nationale Automobilproduktionen zu errichten. Eine recht erfolglose Kooperation besteht seit wenigen Jahren zwischen dem Iran und Venezuela. Dieses Joint Venture-Unternehmen eröffnete in der Nähe der venezolanischen Stadt Maracay eine Automobilproduktionsstätte.[2] Name dieser neuen Automobilmarke ist Venirauto.

[1] Peter Sloterdijk im Gespräch mit Mateo Kries. Wir fahren immer auf dem Maternity Drive. In: Sloterdijk, Peter. *Ausgewählte Übertreibungen. Gespräche und Interviews 1993 – 2012.* Suhrkamp Verlag: 2013 Berlin., S. 87

[2] Zelik, Raul. *Zwölf Jahre Chavismus in Venezuela. Versuch einer realistischen Bilanz.* (Online) Verfügbar unter: http://www.monde-diplomatique.de/pm/2011/05/13.mondeText.artikel,a0056.idx,17. (zuletzt abgerufen am 16. Juni 2014)

Bislang stehen die Erfolge jedoch aus und das erklärte Ziel, mit einer nationalen Automarke die nationale Industrie zu stärken, scheint in weite Ferne gerückt zu sein. Neben dem iranisch-venezolanischen Joint Venture versuchte noch der ehemalige libysche Machthaber Muamar al-Gaddafi, Libyen als Produzenten einer eigenen Automobilmarke zu etablieren.[3] Dieses als „bestes Auto der Welt“ von Seiten Gaddafis angekündigte Gefährt ging über einen Prototyp jedoch nicht hinaus.

Diese beiden eben zitierten Beispiele mögen als exzentrische Versuche autokratisch regierender Herrscher gewertet werden. Dennoch zeigen sie, inwiefern die Idee und der Wunsch einer Produktion einer nationalen Automarke bis ins 21. Jahrhundert präsent sind. Wirtschaftlicher Sinn lässt sich bei solchen Unternehmungen selten erkennen, ist es doch schwierig, als Neuling den großen Automobilkonzernen Konkurrenz zu bereiten. Eher spielt Stolz und Prestige eine übergeordnete Rolle. Die Unternehmung, eine nationale Automarke im 21. Jahrhundert zu errichten, scheint ohne großen Erfolg zu bleiben. Die Wahrscheinlichkeit, in wenigen Jahren eine Autoproduktionsstätte zu errichten, die mehrere Millionen Autos produziert und somit auf dem Klein- bis Mittelklassewagen konkurrenzfähig ist oder ein Produkt der Oberklassewagen zu entwickeln, ist gering. Bei einem Blick auf die globale Automobilindustrie scheint es eher zu viele Autoproduzenten, zu geben als zu wenige. Des Öfteren wird von einer Automobilwelt der zwei Geschwindigkeiten gesprochen.[4] Einerseits gibt es eine Handvoll von Autoproduzenten die jedes Jahr Rekordgewinne erwirtschaften, während andererseits die Konkurrenz sich in drastischen ökonomischen Schwierigkeiten befindet. Inwiefern dass mit den selbstverschuldeten Fehlern mancher Autoproduzenten zusammenhängt, müsste genauer untersucht werden. Am Phänomen ändert das wenig.

Ebenso ist eine Verschiebung der attraktiven Verkaufsmärkte im Gange. Während in Westeuropa und zum Teil auch in den Vereinigten Staaten die Autokäufe stagnieren oder sich sogar im Rückgang befinden, steigen die Verkaufszahlen in Schwellenländern rapide an.

In den 1970er-Jahren gab es mehrere Versuche, eine nationale Autoindustrie aufzubauen. Der indische Autoproduzent Maruti Suzuki kann seine Wurzeln auf das Jahre 1968 zurückführen. Durch die Initiative des indischen Lebemanns Sanjay Gandhi, berühmt dafür, regelmäßig in seinem Jaguar, wenn zu Besuch in England, zu schnell zu fahren und der Sohn der indischen Premierministerin Indira Gandhi zu sein, wurde 1971 die Autofirma Maruti mit Sanjay Gandhi als

[3]DER SPIEGEL, 2009. Libyscher Staatschef als Auto-Designer: Gaddafi stellt "Auto der Zukunft" vor. (Online) Verfügbar unter: http://www.spiegel.de/auto/aktuell/libyscher-staatschef-als-auto-designer-gaddafi-stellt-auto-der-zukunft-vor-a-646319.html (zuletzt abgerufen am 18. Juni 2013)

[4] DER SPIEGEL 7/2013

managing director gegründet.[5] Korruption und Misswirtschaft ließen das Projekt 1977 scheitern. Der Grundstein war jedoch gelegt. Anfang der 1980er Jahre kam es zu einer Kooperation mit Suzuki. Anfänglich fungierte Maruti Suzuki nur als Autoimporteuer. Mit der Zeit wurde Maruti Suzuki zum Autoproduzenten. Im Jahre 2010 hatten Maruti Suzuki Fahrzeuge einen Marktanteil von 48 % in Indien, und obwohl der japanische Autoproduzent Suzuki 54 % der Firma besitzt, bewahrte sich Maruti Suzuki seine indische Identität.[6]

Neben so einer Erfolgsgeschichte wie Maruti Suzuki, die mit Anfangsproblemen kämpfen mussten, gab es auch Projekte in den 1970ern die scheiterten bei dem Versuch, eine nationale Automobilindustrie mit eigener Marke zu errichten.

1974 erging von Seiten des Ministeriums für Industrie und Energie der demokratischen Volksrepublik Algerien ein Auftrag an den Autohersteller Porsche. Über einen Zeitraum von zwei Jahren kam es zu mehreren Versuchsaufträgen zur Erprobung von Fahrzeugen und zu Beratungstätigkeiten. Algerien hatte zur Errichtung einer PKW-Produktionsstätte von mehreren Automobilproduzenten Angebote eingeholt.[7] Bei diesem Projekt wurde Porsche angehalten, Fahrzeuge dieser Firma zu beschaffen und auf Eignung zu testen sowie deren Angebote, Pläne und Vorschläge bezüglich Größe und Anlauf des Werkes, Personalbedarf, heimische Fertigung und Einfuhr zu prüfen und kritisch zu bewerten.[8] Aus den Akten geht hervor, dass (Stand 1979) dieses Projekt nicht verwirklicht wurde. Bis zum heutigen Tag wird in Algerien keine eigenständige Automobilmarke produziert.

Ungefähr im gleichen Zeitraum, als man den Versuch unternahm, in Algerien eine PKW-Produktionsstätte zu errichten, wurde auch in Österreich der Versuch unternommen, an die lange und glorreiche Tradition der österreichischen Automobilgeschichte anzuknüpfen und eine eigenständige österreichischen Automobilmarke zu gründen. Die Geschichte eigenständiger österreichischer Automarken geht noch auf die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück. Federführend beim Bau von Automobilen waren die Firmen Steyr, Puch, Austro-Daimler sowie Gräf & Stift. Ohne eine vollkommene Darstellung der Geschichte der österreichischen Automobilindustrie bis in die 1970er-Jahre liefern zu wollen, soll ein kleiner Überblick über die oft komplexe Geschichte des österreichischen Automobilbaues erfolgen.

Von großer Bedeutung für den österreichischen Automobilbau und im kollektiven Gedächtnis in Österreich bis zum heutigen Tag präsent ist der Konzern Steyr-Daimler-Puch. Dieser Mischkon-

[5] The Economist. *Indian carmakers. The four wheeled survivor*. 02. Feber.2013
[6] Ibid.
[7] Historisches Archiv Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche AG. Bestand Fremdentwicklung, Dokumentationsband 23, Typ 2505 bis Typ 2583, „Algerienprojekt“.

zern wurde im Jahre 1934 aus den Marken Steyr (vormals Oesterreichische Waffenfabriks-Gesellschaft, die 1926 in Steyr-Werke umbenannte wurde), Austro-Daimler und Puch gegründet. Schon sechs Jahre vorher fusionierten die Firmen Austro-Daimler, Puch sowie die Oesterreichischen Flugzeugfabrik AG zum Austro-Daimler-Puchwerke AG-Konzern. 1934 folgte der Zusammenschluss mit Steyr.

Die Geschichten der ehemals eigenständigen Firmen ähneln einander in mancherlei Punkten. Die Firma Austro-Daimler wurde 1899 als Tochter-Gesellschaft der Daimler-Motoren-Gesellschaft, die ihren Ausgangspunkt in der Nähe von Stuttgart nahm, in Österreich gegründet. 1900 gelang es der Firma, das erste Automobil herzustellen. Da Austro-Daimler - die Trennung vom deutschen Mutterkonzern folgte im Jahre 1909 - neben PKWs auch Flugmotoren sowie militärisches Gerät produzierte, war dieser laut Friedensvertag von St. Germain gezwungen, die Rüstungsfertigung aufzugeben und sich auf eine zivile Produktion zu konzentrieren.[9] Von Seiten Austro-Daimlers knüpfte man an den Bau von Luxusautomobilen an, die man vor allem vor dem Ersten Weltkrieg gebaut hatte. Mitte 1934 stellte Austro-Daimler die Autobausparte ein ,und kurz darauf kam es zur Fusion von Steyr und Austro-Daimler-Puch.[10]

1928 fusionierten die Marken Austro-Daimler und Puch. Im Unterschied zu Austro-Daimler wurde die Firma Puch nicht durch ein Tochterunternehmen mit großzügigem Kapital gegründet, sondern durch den untersteirischen Fahrrad-Reparateur, Johann Puch. Dieser schickte sich an, Ende des 19. Jahrhunderts vom Fahrrad-Reparateur zum Fahrrad-Produzenten aufzusteigen.[11] 1899 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, und ab 1906 wurde mit der Erzeugung von Automobilen begonnen, nachdem Johann Puch 1900 sein erstes Automobil gebaut hat.[12] Nach dem Ersten Weltkrieg konzentrierte man sich zumeist auf das ursprüngliche Geschäft, nämlich den Bau von Fahrrädern und Motorrädern. Nach der Fusion mit Austro-Daimler 1928 wurde die Automobilproduktion in Graz aufgegeben.

Der Dritte und wohl bedeutendste österreichische Automobilhersteller war Steyr. Gegründet in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Waffenfabrik, wurde diese dann 1869 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und fungierte unter dem Namen Oesterreichische Waffenfabriks-

---

[8] Ibid.

[9] Pfoertner, André. *Die Steyer-Daimler-Puch AG (SDPAG). Der Traum vom österreichischen Automobil*. In: Brix, Emil. Bruckmüller, Ernst. Steckl, Hannes (Hg.*). Memoriae Austria III. Unternehmen, Firmen, Produkte*. Verlag für Geschichte und Politik: Wien 2005, S. 313

[10] Vgl. Seper, Hans. Pfundner, Martin. Lenz, Hans Peter. *Österreichische Automobilgeschichte*. Eurotax Verlags AG: Pfäffikon 1999. 2. Auflage, S. 275 - 303

[11] Vgl. Seper, Hans. *100 Jahre Steyr-Daimler-Puch A.G. 1864 bis 1964*. Herausgegeben von der Steyr-Daimler-Puch A. G., Wien. S. 40 - 58

[12] Pfoertner, André. *Die Steyer-Daimler-Puch AG (SDPAG). Der Traum vom österreichischen Automobil*. In: Brix, Emil. Bruckmüller, Ernst. Steckl, Hannes (Hg.*). Memoriae Austria III. Unternehmen, Firmen, Produkte*. Verlag für Geschichte und Politik: Wien 2005, S. 314

Gesellschaft. Ebenso wie Austro-Daimler war das auferlegte Verbot von der Herstellung von Kriegsmaterial nach dem Friedensvertrag von St. Germain eine schwere Bürde für das Unternehmen. So entschied man sich, den schon 1916 ins Auge gefassten Plan, Automobile zu bauen, in die Tat umzusetzen. Ab 1920 liefen die ersten Steyr-Automobile vom Band. 1926 kam es zur Umbenennung von Oesterreichische Waffenfabriks-Gesellschaft in Steyr-Werke AG.[13] Der spätere Gründer der Firma Porsche, Ferdinand Porsche, arbeitete von 1906 bis 1923 bei Austro-Daimler und ein Jahr bei den Steyr-Werken von 1929 bis 1930.
Neben den drei Autoproduzenten Austro-Daimler, Steyr und Puch war auch die Firma Gräft & Stift früh bei der Entwicklung von Automobilen zugegen. 1897 gelang es Gräf & Stift, den ersten PKW zu entwickeln. Nach dem Zweiten Weltkrieg entschied man sich, die PKW-Produktion nicht mehr aufzunehmen. Neben den erwähnten Firmen gab es noch eine große Anzahl anderer kleinerer Firmen, die ebenso bei der Erzeugung und Entwicklung von Automobilen beschäftigt waren. Diese alle näher zu beschreiben würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

Generell entschied man sich nach dem Zweiten Weltkrieg, die PKW-Produktion nicht wieder aufzunehmen. Der Mischkonzern Steyr-Daimler-Puch, der auch nach dem Zweiten Weltkrieg weiter bestand, war keine Ausnahme. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es eine große Nachfrage an Nutzfahrzeugen und Lastkraftwägen. Hierbei erkämpfte sich Steyr-Daimler-Puch eine Führungsposition und erzeugte neben Nutzgütern militärische Güter. Wie zum Beispiel Truppentransporter und Panzerfahrzeuge.
Der Nichtaufbau einer PKW-Industrie nach dem Zweiten Weltkrieg hat vor allem mit einer nicht vorhandenen Nachfrage zu tun. Da der wirtschaftliche Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg langsamer als in der Bundesrepublik vonstatten ging, wurde die Nachfrage nach Automobilen später präsent. Als dieser PKW-Bedarf durch eine stärker werdende Kaufkraftentwicklung vorhanden war, gab es bereits in der BRD eine PKW-Industrie, die den österreichischen Markt mit marktgerechten und kostengünstigen Fahrzeugen versorgen konnte. Aber nicht nur in Österreich, auch in Deutschland gab es industrielle Mischkonzerne, die nach dem Zweiten Weltkrieg die Automobilproduktions-Sparte nicht wieder aufnahmen. Ein berühmtes Beispiel hierfür sind die Adlerwerke aus Frankfurt am Main.
Der eben beschriebene, ab den 1950er-Jahren einsetzende, PKW-Bedarf wurde versucht, durch eine Kooperation mit dem italienischen Autokonzern FIAT abzudecken. Ab 1957 wurde der FIAT Nuova 500 oder besser gesagt, die Karosserie des FIAT Nuova 500 von FIAT nach Öster-

[13] Vgl. Pfundner, Martin. *Austro Daimler und Steyr. Rivalen bis zur Fusion: die frühen Jahre des Ferdinand Porsche*. Böhlau Verlag: Wien 2007, S.

reich geliefert. In Graz wurde in die FIAT-Rohkarosserie ein österreichischer Motor eingebaut, und das Kultauto Steyr-Puch 500 ward geboren. Diese Kooperation mit FIAT sollte bis in die Mitte der 1970er-Jahre dauern. Die Produktion des FIAT Nuova 500 oder Steyr-Puch 500, wie er in Österreich hieß, dauerte bis 1973. Das Nachfolgemodell, das auf der selben Geschäftsgrundlage fußte, und zwar italienische Karosserie und österreichischer Motor, der FIAT 126, musst nach schwacher Nachfrage 1975 wieder eingestellt werden. Durch die immer stärker werdende Kaufkraft der Bevölkerung und durch den steigenden Wohlstand war das Modell eines Kleinfahrzeugs, wie es der Steyr-Puch 500 darstellte, ab den 1970er-Jahren aus der Mode gekommen. Es kam die Zeit der komfortablen Limousinen.

Österreich, das keine eigene Automobilproduktion hatte und bis 1975 durch einen Assembling-Vertrag mit FIAT ausgestattet war, bekam die 100 % Autoimportquote auf der Handelsbilanz zu spüren. 1975 wurden 15 Milliarden Schilling pro Jahr von Österreichern für den Kauf von Automobilen ausgegeben. Dieser Wert machte 6 % der Einfuhren aus und ließ sich durch entsprechende Ausfuhren nicht ausgleichen. 1970 wies die Handelsbilanz ein Defizit von 18 Milliarden Schilling aus, 1977 wuchs dieses Defizit auf 73 Milliarden Schilling. In der Tat waren wenige Produktgruppen die Hauptursache für die Verschlechterung der Handelsbilanz. Die Hauptgruppe war der Import von Automobilen. 1970 wurden Autos im Wert von 5 Milliarden Schilling importiert, 1977 waren es Autos im Wert von 20 Milliarden Schilling. Wirtschaftsminister Josef Staribacher wies auf das immer größer werdende Handelsdefizit hin, das vor allem durch den Import von Automobilen vergrößert wurde. Es ist schwer, die genauen Anfänge des letzten Versuchs einer eigenständigem österreichischen Automobilmarke und Produktion zu eruieren. Der damalige Finanzminister Hannes Androsch erzählte dem Autor, dass der Generaldirektor der Österreichischen Industrieholding AG (ÖIAG), Franz Geist, in Zusammenarbeit mit dem Generaldirektor der Firma Porsche, Ernst Fuhrmann, Bundeskanzler Bruno Kreisky auf die Idee einer eigenständigen österreichischen Automarke aufmerksam machte.[14] In der recht spärlich vorhandenen Literatur wird oft der Eindruck vermittelt, dass es Bruno Kreisky war, der die Herren von der ÖIAG und Porsche von diesem Projekt überzeugen musste. Dem war nicht so. Franz Geist und die verstaatliche Industrie waren die federführende und triebende Kraft hinter diesem Projekt. War die Reduzierung des Handelsdefizits eine der Erwartungen, die man in die zukünftige Automobilproduktion legte, gab es dazu noch andere. Durch die Schaffung einer Automobilproduktionsstätte wollte man Arbeitsplätze schaffen und die Vollbeschäftigung aufrecht erhalten. Im

[14] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013

Zusammenhang mit Fragen der Umstrukturierung in der verstaatlichen Industrie und in Verbindung mit der Suche nach neuen, im Inland zu fertigenden Produkten wurde im Mai 1976 das Projekt eines in Österreich herzustellenden PKW begonnen. Der Partner, die Firma Porsche, war von Seiten der Österreicher der ideale Partner. Durch familiäre Bande war die Familie Porsche mit Österreich eng verbunden. Ebenso war die Achse Franz Geist und Ernst Fuhrmann für die Etablierung einer Automobilproduktionsstätte in Österreich von Vorteil. Und drittens wusste man, dass Österreich nur durch die Herstellung eines exklusiven Produkts und nicht eines Kleinwagens auf dem internationalen Markt reüssieren konnte.
Der Versuch, Mitte der 1970er-Jahre in Österreich eine Automobilindustrie mit eigener nationaler Marke zu errichten, war der letzte Versuch seiner Art.
Im Mai 1976 kam es zum ersten Besuch von Franz Geist bei der Firma Porsche in Stuttgart. Dort wurde ein Konzept vorgestellt, das die Produktion eines Mittelklassewagens aus österreichischer Produktion vorsah. Einen Monat später wurde eine schriftliche Vorlage dieses Konzeptes an den Vorstand der Österreichischen Industrie Holding AG (ÖIAG) verschickt. Ende Juni 1976 wurde von der Firma Porsche der ÖIAG ein Angebot unterbreitet, eine Realisierbarkeitsstudie für die Produktion eines neuen PKWs in Österreich durchzuführen. Diese Studie wurde Mitte Juli vom Vorstand der ÖIAG genehmigt und Ende Juli der Firma Porsche der Auftrag erteilt.
Diese Studie wurde Anfang März 1977 der ÖIAG vorgelegt und kam zu folgenden Aussagen:

- „Es werden realistische Absatzchancen für ein in Österreich hergestelltes Auto gesehen.
- Die industriellen Möglichkeiten unseres Landes bilden eine solide Grundlage hierfür.
- Allerdings müssen gewisse Voraussetzungen dafür erfüllt sein:
- die Einführung unter einem prominenten Markennamen;
- Vertrieb über ein passendes, weltweit bestehendes Vertriebs- und Kundennetz.“[15]

Im September 1976 bekam dieses Projekt, das bis dato noch im Geheimen operierte, öffentliche Aufmerksamkeit. In einem Gespräch mit der „Kronen-Zeitung“ offenbarte Franz Geist zum ersten Mal den Plan, in Österreich eine Automobilindustrie wieder zu errichten. Geists Interviewpartner, der Wirtschaftsredakteur der „Kronen-Zeitung“, Georg Wailand, gab an Anlehnung an den Partner der ÖIAG, nämlich der Firma Porsche, diesem Projekt den Namen „Austro-

[15] ÖStA (ÖStA), Archiv der Republik (AdR), Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Information für GD Geist, 14. November 1977

Porsche“. Obwohl die auszuarbeitende Studie bei der Firma Porsche unter dem Namen „Projekt Austria“ firmierte, setze sich die Bezeichnung „Austro-Porsche“ durch und blieb bis zu dem Scheitern des Unternehmens dem Projekt anhänglich.
Bevor die Porsche-Studie im März 1977 der ÖIAG übergeben wurde, wurde im Dezember 1976 ein Zwischenbericht an die ÖIAG abgeliefert. Schon in der Zwischenstudie kam es zu der Erkenntnis, dass es theoretisch möglich wäre, in Österreich eine PKW-Industrie zu errichten, unter folgenden Prämissen jedoch:

1. „Die Produktionsquote jährlich sollte sich in einer Größenordnung von 50.000 Einheiten bewegen.
2. Das Projekt Austria wird in den Karosserievarianten Limousine / Variant (Kombi) angeboten, um die wesentlichen Marktsegmente abdecken zu können.
3. Das Projekt Austria wird unter einer Herstellerbezeichnung vertrieben, die ein hohes Maß an Exklusivität gewährleistet.
4. Das Projekt Austria wird vertriebstechnisch in eine bestehende Organisation integriert, um ein Höchstmaß an Vorbesitz-Chance (Aufsteiger/Umsteiger) zu ermöglichen.
5. Das Projekt Austria sollte sich im Fahrzeugangebot sowie in den damit verbundenen Image-Kriterien vom bisherigen Angebot, auch innerhalb der Vertriebseinheit, unterscheiden.
6. Das Projekt Austria muss sich sämtliche Exportchancen offen halten.
7. Die Weiterentwicklung von politischer und konjunktureller Stabilität wird vorausgesetzt.
8. Es treten in Zukunft keine zusätzlichen Belastungen durch den Gesetzgeber auf.
9. Das Automobil wird längerfristig als Träger des Individual-Verkehrs in noch steigendem Maße seine Rolle als bestgeeignetes und somit meistnachgefragtes Beförderungsmittel ausfüllen und weitere Bevölkerungsschichten erschließen.“[16]

40 Jahre später erscheint es dem Beobachter, als ob die Beschäftigung mit dem „Austro-Porsche“ das maßgebliche Ereignis der späten 1970er Jahre gewesen ist. Das ist wohl darauf zurückzuführen, dass nach langer Beschäftigung mit den Quellen und Zeitungsberichten der damaligen Zeit ein gewisser verzerrter Blick sowie eine „Betriebsblindheit“ sich ergeben haben. Bei Gesprächen mit dem damaligen Finanzminister Hannes Androsch, dem ehemaligen ÖIAG-Generaldirektor Oskar Grünwald oder auch dem Beauftragten für das „Austro-Porsche“-Projekt

innerhalb der ÖIAG, Erich Staska, erklärten diese unisono, dass der „Austro-Porsche“ ein eher kleines und ein Projekt von geringer Bedeutung war. Durch die intensive Beschäftigung mit dem Thema 40 Jahre später dürfte beim Autor hie und da eine falsche Wahrnehmung entstanden sein.

[16] Historisches Archiv Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche AG. Bestand Fremdentwicklung, Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion, Anlage I: Zusammenfassung der Marketing-Prämissen, S. 2ff.

II. Thesen und Fragestellung

Im Zuge der Auseinandersetzung mit diesem Thema, stellt der Autor neben Fragen auch vier Thesen auf, warum das Projekt „Austro-Porsche“ fehlschlug.

Die erste These beschäftigt sich mit der von der Firma Porsche in ihrer Studie kolportierten Stückzahl von 50.000 Fahrzeugen pro Jahr. Aus der Porsche-Studie ging hervor, dass 50.000 Autos pro Jahr zu einem Preis von 170.000 Schilling per Einheit produziert werden sollten. Der Austro-Porsche stand somit im direkten Preisvergleich seinen Konkurrenzmodellen in nichts nach. Von diesen 50.000 Stück waren jedoch nur 7.000 bis 9.000 Einheiten für den lokalen österreichischen. Markt vorgesehen. Der Rest sollte exportiert werden. Manch ein Autoexperte war der Meinung, dass die zu produzierende Stückzahl viel zu gering sei, um von Erfolg gekrönt zu sein. Zu diesen Stimmen gehörte VW-Chef Toni Schmücker, aber auch der Vorstand Steyr-Daimler-Puch fand die Stückzahl zu gering und somit das Projekt unrealistisch. Die nicht geklärte Stückzahl war nach ersten Erkenntnissen ein Grund des Scheiterns des „Austro-Porsche“.
Die zweite These geht auf das Vertriebsnetz ein. Ein weiteres Problem, mit dem sich der „Austro-Porsche“ konfrontiert sah, war das Vertriebsnetz. Um die 41.000 „Austro-Porsches“, die für den Export vorgesehen waren, an den Endverbraucher bringen zu können, musste ein internationales Vertriebssystem aufgebaut werden. Eine fast unmögliche Aufgabe, und so sollte man in Verbindung mit Porsche oder VW deren Vertriebssysteme mitbenützen, wie auch in der Studie angemerkt. Die Firma Porsche verwies auf VW und VW war gegen die Einbeziehung des zukünftigen „Austro-Porsches“ in sein Vertriebssystem. Die Nichtmiteinbeziehung des zukünftigen „Austro-Porsche“ in das Volkswagen-Vertriebsnetz war ein Grund, warum das Projekt „Austro-Porsche“ nicht reüssieren konnte.
Die dritte These dreht sich um den immateriellen Wert des „Austro-Porsche“. Dieser immaterielle Wert war vor allem im Namen wiederzuerkennen. Franz Geist und Bruno Kreisky erkannten von Anfang an, dass ein „Austro-Porsche“ ohne das Suffix Porsche mit wenig bis gar keinen Erfolg ausgestattet werden würde. Ebenso wäre der „Austro-Porsche“ in seiner ganzen Ausfertigung ein Konkurrenzgefährt von Audi geworden. Audi wurde aber seit Anfang der 1970er-Jahre von Ferdinand Piëch, einem Familienmitglied der Porsche/Piëchs geleitet, und dieser arbeitete dort eifrig an einer dem „Austro-Porsche“ ähnlichen Limousine, dem Audi 100. Durch Meinungsunterschiede innerhalb der Familie Porsche/Piëch beschloss man, dass ab 1972 kein Por-

sche/Piëch mehr im operativen Geschäft Porsches tätig sein sollte und das von nun Manager von außen das operative Geschäft Porsches leiten sollten. Dies gilt bis zum heutigen Tage.
Der „Austro-Porsche“ wäre ein gleichwertiges Konkurrenzprodukt zu dem von Piëch mitentwickelten Modell Audi 100 C2. Neben der unerwünschten Konkurrenz durch den „Austro-Porsche“ war die Familie Porsche Piëch auch nicht bereit, ihren Namen für eine angebliche wirtschaftliche Totgeburt herzugeben. Es ist hier zu bemerken, dass Ferdinand Piëch nicht den Namen Porsche für ein Konkurrenzunternehmen hergeben wollte. Vordergründig war Piëchs Argument, dem Projekt „Austro-Porsche“ nicht den Namen Porsche zu verleihen, weil er nicht einer „Totgeburt“ seinen Namen anhängen wollte. Es ist eine Kernthese, dass ein Österreich-Auto ohne den Namen Porsche zu tragen, kaum Erfolg haben konnte, und dass Ferdinand Piëch den „Austro-Porsche“ als Konkurrenz zu dem Audi 100 C2 sah und somit in keinerlei Art und Weise dieses Projekt, finanziell oder gar durch die Verleihung des Namen Porsche unterstützten wollte.
Die vierte und letzte These behandelt die politische Opposition. Sowohl die größte Oppositionspartei ÖVP, als auch die kleine Freiheitliche Partei unterstützte das Projekt „Austro-Porsche“ nicht. Durch die Ablehnung des Austro Porsches seitens der Oppositionsparteien wurde die Durchführung des Projekts „Austro-Porsche“ noch unrealistischer.

Durch die intensive Beschäftigung mit dem Quellenmaterial vor der Verschriftlichung dieser Arbeit stellt sich oftmals der verfrühte Eindruck eines angeblichen Kennens der Faktenlage ein. Die Thesen helfen dem Autor, keine voreiligen Schlüsse ziehen zu lassen. Die Thesen stellen eine Zwitterstellung zwischen Frage und Antwort dar. Sie sind in keiner Art und Weise bereits als Antwort, sondern als Verdacht zu verstehen. Dennoch lassen sich zu den aufgestellten Thesen leichter Antworten als zu den aufgeworfenen Fragen finden. Neben den Thesen bleiben noch Fragen bezüglich des „Austro-Porsche“-Projekt, die in dieser Arbeit behandelt und versucht beantwortet zu werden. Die natürlichste aller Fragen, bei einem Projekt, das scheiterte, ist die Frage nach dem Warum. Diese Frage wird neben den anderen offenen Fragen im Vordergrund stehen:

1. Warum gelang es der Bundesregierung Kreisky in enger Zusammenarbeit mit der Verstaatlichten Industrie trotz absoluter Mehrheit im Parlament und öffentlicher Themenführerschaft nicht, den Grundstein für den „Austro-Porsche“ zu legen? Waren die nicht geklärten Kompetenzen innerhalb der Public-Private-Partnership dafür ausschlaggebend?

2. Inwiefern waren die Automobilimporte, vor allem aus der BRD und Japan, ein volkswirtschaftliches Problem? Konnte die Handelsbilanz überhaupt durch die Produktion einer eigenständigen Automarke stabilisiert werden?

3. War im Zuge des wirtschaftlichen Abschwungs und der Öl-Krise die Absicht, neue, nachhaltige Arbeitsplätze zu schaffen, das eigentliche Hauptziel des Projekts „Austro-Porsche“?

4. Warum stieß das „Austro-Porsche“ Projekt auf Ablehnung der Opposition? Waren Parteienhader und politische Rivalität Grund für die Ablehnung oder war, wie von Seiten der Opposition kolportiert, die Angst vor einem Milliardengrab ausschlaggebend für abweichendes Interesse?

5. Inwiefern führte die Ablehnung der Namensrechte durch die Familie Porsche/Piëch zum Ende des Projekts? Wollte man den Namen Porsche nicht mit einem möglicherweise wirtschaftlichen Misserfolg in Berührung bringen? Oder waren vor allem der Wechsel Ferdinand Piëchs zu Audi und die Konkurrenz des „Austro-Porsches“ zum neuen Modell 100 C2 der Ingolstädter ausschlaggebend?

III. Quellen, Forschungsstand und Methode

Quellenlage

Diese Arbeit stützt sich zu einem Großteil auf Primärquellen. Von zentraler Bedeutung für diese Dissertation sind einerseits die vorhandenen Quellen im Österreichischen Staatsarchiv und andererseits jene im Bruno-Kreisky-Archiv. Diese beiden erwähnten Archive bilden das Fundament der Nachforschungstätigkeit. Des Weiteren ist das Porsche-Archiv in Stuttgart und das Archiv des Vereins für die Geschichte der Arbeiterbewegung von erheblichem Wert. Die Bestände dieser beiden Archive gewähren durch ihre Primärquellen einen Einblick in die Situation der zu behandelnden Zeit.
Da das Projekt „Austro-Porsche“ nicht ganz 40 Jahre zurückliegt, sind neben den schriftlichen Quellen auch Zeitzeugen von Bedeutung. Für die Erstellung dieser Arbeit wurden mit dem ehemaligen Sachbearbeiter des „Austro-Porsche“-Projektes innerhalb der ÖIAG, Erich Staska, dem ehemaligen Generaldirektor der ÖIAG, Oskar Grünwald, dem ehemaligen Vorstandsdirektor von GM-Österreich, Martin Pfundner, dem Finanzminister a.D. Hannes Androsch und Wirtschaftsminister a. D. Rudolf Streicher Gespräche geführt. Diese Interviews stellen einen wesentlichen Wert für den Autor da, da sie einerseits Fachwissen und Informationen aus erster Hand liefern und andererseits den Einblick ermöglichen, unter welchen Rahmenbedingungen das „Austro-Porsche“-Projekt damals verfolgt wurde.
Neben schriftlichen Quellen und Zeitzeugen sind auch Ton- und Video-Dokumente erhalten. Vor allem das Ö1-Mittagsjournal dient als bedeutsame Quelle. Von grundlegender Bedeutung ist der Pressespiegel. Das Projekt „Austro-Porsche“ emotionalisierte die Bevölkerung. Dies wird vor allem durch die rege Berichterstattung der Medien deutlich gemacht. Mehrere nationale und internationale Tageszeitungen sowie Zeitschriften / Magazine berichteten in regelmäßigen Abständen von dem Projekt. Durch diese Quellen lässt sich die damals herrschende Stimmung gut einfangen, und vor allem durch Interviews sind die Standpunkte und Meinungen der damals agierenden Personen erhalten.

Sekundärquellen kommen in dieser Arbeit selten vor, weil der „Austro-Porsche“ im Vergleich zu anderen gescheiterten Projekte der Ära Kreisky nie über ein Versuchsstadium hinausging und keine realen Fakten wie zum Beispiel das „Industriedenkmal“ Zwentendorf hinterließ. In dem Standardwerk zur Automobilgeschichte Österreichs von den Herren Seper, Pfundner und Lenz geht Martin Pfundner auf den „Austro-Porsche“ in dem Kapitel „Das Phantom und seine Kinder“

ein.[17] In ihrem Beitrag „Die Rolle der ÖIAG (Gesamtentwicklung zwischen 1970 und 1985)“ in dem Werk „Österreichs Verstaatlichte. Die Rolle des Staates bei der Entwicklung der österreichischen Industrie von 1918 bis 2008“, erwähnen der ehemalige Generaldirektor der ÖIAG, Oskar Grünwald, und der ehemalige Wirtschaftsminister Rudolf Streicher in einem Absatz den „Austro-Porsche“.[18] Der erwähnte Oskar Grünwald geht bei einem Vortrag über die Verstaatlichte Industrie in der Ära Kreisky, noch einmal kurz auf den „Austro-Porsche“ ein.[19] Des Weiteren findet der „Austro-Porsche“ kurz Erwähnung, bei André Pfoertners Beitrag „Die Steyr-Daimler-Puch AG (SDPAG). Der Traum vom österreichischen Automobil“.[20] Ebenso wird in dem populär-wissenschaftlichem Werk „Let’s be Frank. Die unglaubliche Geschichte des heimlichen Kaisers von Österreich“, einer Biographie über den Unternehmer Frank Stronach, auf den „Austro-Porsche“ eingegangen.[21] Bruno Kreisky berichtet in seinen Memoiren über den „Austro-Porsche“ lediglich in einem Absatz.[22]

Forschungsstand

Bezüglich des Forschungsstandes ist zu vermerken, dass die Person Bruno Kreisky sowie dessen Ära sehr gut beleuchtet sind. Im Zuge des Kreisky-Jahres 2011 wurde eine Vielzahl von Publikationen zu Bruno Kreisky veröffentlicht. Darunter 2011 erschienene Biographie des ehemaligen Sekretärs Bruno Kreiskys, Wolfgang Petritsch. Die Monographie des heutigen Bundespräsidenten Heinz Fischer: *„Die Kreisky-Jahre. 1967-1983“* ist ebenso eine persönliche Darstellung der Kreisky-Jahre. Schon während der Regierungszeit Bruno Kreiskys wurde im Jahr 1973 von Paul Lendvai eine Biographie über Bruno Kreisky geschrieben. Die Rolle, die Bruno Kreisky in der Außenpolitik spielte, ist sehr gut erforscht und hat in vielen Publikationen Widerhall gefunden. Ebenso ist die Rolle der Wirtschaft in der Ära Kreisky gut beleuchtet. Vor allem der „Austro-Keynesianismus“ und die dazugehörigen Maßnahmen haben ihren Eingang in die Literatur gefunden.

[17] Seper, Hans. Pfundner, Martin. Lenz, Hans Peter. *Österreichische Automobilgeschichte*. Eurotax Verlags AG: Pfäffikon 1999. 2. Auflage, S. 368-382

[18] Grünwald, Oskar. Streicher, Rudolf. *Die Rolle der ÖIAG (Gesamtentwicklung zwischen 1970 und 1985).* In: Turnheim, Georg (Hg.). *Österreichs Verstaatlichte. Die Rolle des Staates bei der Entwicklung der österreichischen Industrie von 1918 bis 2008*. MANZ’sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung: 2009 Wien, S. 74

[19] Grünwald, Oskar. *Die Verstaatlichung in der Ära Kreisky.* In: Weber, Fritz. Venus, Theodor (Hg.). *Austro-Keynesianismus in Theorie und Praxis.* Verlag Jugend & Volk: Wien 1993, S. 118 - 129

[20] Pfoertner, André. *Die Steyr-Daimler-Puch AG (SDPAG). Der Traum vom österreichischen Automobil*. In: Brix, Emil. Bruckmüller, Ernst. Steckl, Hannes (Hg.). Memoriae *Austria III. Unternehmen, Firmen, Produkte*. Verlag für Geschichte und Politik: Wien 2005, S. 332

[21] Mappes-Niediek, Norbert. *Let’s be Frank. Die unglaubliche Geschichte des heimlichen Kaisers von Österreich*. Campus Verlag: Frankfurt / New York 2004, S. 116-121

Neben den Werken, die über Bruno Kreisky publiziert wurden, sind vor allem die Memoiren Kreiskys eine wichtige Stütze und wichtige Quelle. Die dreibändigen Memoiren Kreiskys, *„Zwischen den Zeiten“*, *„Im Strom der Politik“* und *„Der Mensch im Mittelpunkt“* fokussieren zumeist, spiegeln den politischen Werdegang Kreiskys aus eigener Anschauung wieder.. Während *in „Zwischen den Zeiten“* Kreisky über sein Leben von klein auf bis zum Staatsvertrag schreibt, handelt es sich im zweiten Teil *„Im Strom der Politik“* um rein außenpolitische Themen. Im dritten Teil *„Der Mensch im Mittelpunkt“* geht Kreisky auf Kunst, Kultur, die Regierungsjahre sowie gesellschaftliche Phänomene ein. Die Wirtschaftspolitik wird im dritten Teil in einem Kapitel näher beleuchtet und nimmt auch sonst in den anderen Bänden der Memoiren eine untergeordnete Rolle ein. Die Rolle Bruno Kreiskys als Staatsmann und als Reformer der Innenpolitik sind zumeist die Teilbereiche, die am besten erforscht sind und im kollektiven Gedächtnis der Österreicher hängengeblieben sind.

Die Automobilgeschichte Österreichs ist ebenso wie die Person Bruno Kreiskys gut dokumentiert. Im Gegensatz zur Kreisky-Forschung ist die Automobil-Geschichte Österreichs zumeist auf populärwissenschaftliche Art und Weise erforscht. Das Standardwerk zur Automobilgeschichte Österreichs, der Herren Seper, Pfundner, Lenz ist ein gut strukturiertes, vielseitiges und gut aufbereitetes Werk und gibt einen klaren Überblick von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hans Seper publizierte daneben noch die Werke *„100 Jahre Steyr-Daimler-Puch A.G. 1864 – 1964“* sowie *„Von Austro Fiat zu ÖAF Gräf & Stift AG. Werdegang Personen Kraftfahrzeuge.“* Martin Pfundner publizierte das *Werk „Austro Daimler und Steyr. Rivalen bis zur Fusion. Die frühen Jahre des Ferdinand Porsche“*. Ein sehr gelungener und konziser Beitrag über die Automobilgeschichte Österreichs, ist von André Pfoertner aus dem Werk *„Memoria Austriae III“* von Emil Brix, Ernst Bruckmüller und Ernst Steckl. Gleichwohl wie bei der Person Bruno Kreisky kann nicht behauptet werden, dass die Automobilgeschichte Österreichs nicht ausreichend beleuchtet wurde. Dennoch geschah dies zumeist in einer populär-wissenschaftlicher Art und Weise. Dies soll aber keineswegs in irgendeiner Art und Weise wertend, weder positiv noch negativ, gesehen werden.

Ein Feld, das hingegen bis zum heutigen Tage wenig erforscht ist, ist die Geschichte der Verstaatlichten Industrie. Es gibt Werke zu den Anfangsjahren der Verstaatlichten Industrie, darunter das in den 1960er-Jahren publizierte *Werk „Die Verstaatlichung in Österreich“* von Edmond Langer, das ursprünglich auf französisch herausgegeben wurde. Im gleichen Zeitraum wurde von Wilhelm Weber der Sammelband *„Die Verstaatlichung in Österreich“* herausgegeben. Die

[22] Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). Kunz, Johannes (Hg.). Schmidt, Margit (Hg.). *Der Mensch im Mittelpunkt. Der Memoiren dritter Teil.* Verlag Kremayer & Scheriau: Wien 1996, S. 148f.

meisten Werke die sich mit der Verstaatlichenden Industrie in Österreich beschäftigen, wurden in den 1950er, 1960er sowie 1970er-Jahren publiziert. Neue Erscheinungen, die sich des Themas annehmen, sind das im Jahre 2009 von Georg Turnheim als Sammelband publizierte Werk *„Österreichs Verstaatlichte. Die Rolle des Staates bei der Entwicklung der österreichischen Industrie von 1918 bis 2008.“* Ein weiteres Werk jüngerer Erscheinung das sich mit der Verstaatlichung in Österreich auseinandersetzt, ist das im Jahre 2011 erschienene Werk *„Verstaatlichung und Privatisierung in Österreich: Illusion und Wirklichkeit“* von Dieter Stiefel.
Bis zum heutigen Tag fehlt jedoch ein umfassendes Werk, das die gesamte Geschichte der Verstaatlichten Industrie in Österreich wiederspiegelt.

Methode

In der Fachrichtung der Geschichtswissenschaften werden Methoden der Sozialforschung, primär im Bereich der Inhaltsanalyse von Texten, qualitative Interviews mit Zeitungen im Rahmen der „oral history“, statistische Auswertung von Daten der Wirtschatfs-, Sozial-, und Bevölkerungsgeschichte verwendet.[23] Im Vordergrund für diese Arbeit stand die Inhaltsanalyse von Texten. Die Inhaltsanalyse beschäftigt sich mit der schlüssigen Erhebung und den Auswertungen von Texten, Bildern und Filmen. Im Normalfall steht vor allem der geschriebene Text im Fokus. Das Hauptaugenmerk wird nicht allein auf die Erhebung von Daten gelegt, sondern umfasst Aspekte der Auswertung und die Analyse von Daten.[24] Im Gegensatz zur subjektiven Interpretation von schriftlichen Quellen, stehen bei der Methode der Inhaltsanalyse Systematik und intersubjektive Nachvollziehbarkeit im Vordergrund.[25] Der Ansatz der Systematik wird in einem frühen Werk der Inhaltsanalyse als: „objektive, systematische und quantitative Beschreibung des manifesten Inhalts von Kommunikation“ beschrieben.[26] Der Kommunikationswissenschaftler Werner Früh fasst die Methode der Inhaltsanalyse weniger restriktiv zusammen*: „Die Inhaltsanalyse ist eine empirische Methode zur systematischen, intersubjektiv nachvollziehbaren Beschreibung inhaltlicher und formaler Merkmale von Mitteilungen“*.[27] Der Psychologe Heiner Legewie, der seine an die Inhaltsanalyse orientierte Methode „Globalauswertung von Dokumenten“[28] nannte,

[23] Dieckmann, Andreas. *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen.* Rowohlt Taschenbuch Verlag: Hamburg 2012. 6. Auflage, S. 23
[24] Ibid., S. 576
[25] Ibid., S. 577
[26] Ibid., S. 577
[27] Früh, Werner. *Inhaltsanalyse. Theorie und Praxis.* UTB: Stuttgart 2001. 5. Auflage, S. 27
[28] Legewie, Heiner. *Globalauswertung von Dokumenten*. In: Boehm, Andreas (Hg.). Mengel, Andreas (Hg.). Muhr, Thomas (Hg.). *Texte verstehen. Konzepte, Methoden, Werkzeuge*. Universitätsverlag Konstanz: Konstanz 1994. S. 177-183

bestimmt diese wie folgt: „*Orientierung, Einbeziehen von Kontextwissen, Durcharbeiten des Textes, Einfälle ausarbeiten, Stichwortverzeichnis erstellen, Zusammenfassung niederschreiben, Bewertung durchführen, Auswertungsstichwörter erstellen, Konsequenzen folgern, Ergebnisdarstellung verfassen.*“.[29]Diese von Legewie beschriebene Methode, ermöglicht es eine rasche Analyse von Texten, Dokumenten oder Quellen vorzunehmen.

Da Sekundärquellen für das zu behandelnde Thema „Austro-Porsche“ kaum vorhanden sind, stützt sich diese Arbeit Großteils auf Primärquellen, die vor allem aus Archiven gewonnen wurden. Daneben standen dem Autor mehrere Zeitzeugen zur Verfügung. Mit den dargelegten Quellen und Literatur sowie den aufgestellten Thesen und Fragen wurde diese Arbeit wissenschaftlich-kritisch und ergebnisoffen gestaltet. Anfänglich ging der Autor davon aus, Fragen nach dem Scheitern des „Austro-Porsche“ anhand von Themenfeldern / Gründen abzuarbeiten. Dies hätte vorausgesehen, für jede aufgestellte Behauptung des Scheiterns, also entweder das nicht vorhandene Vertriebsnetz, die zu geringe Stückzahl etc., ein eigenes Kapitel anzuführen. Nachdem der „Austro-Porsche“ nie vom Band lief, hätte sich dieser aktionsfeldorientierte Ansatz als zutiefst kompliziert und vor allem spekulativ herausgestellt und hätte nicht zur erwünschten Erwartung geführt.
Stattdessen entschied sich der Autor, einen chronologischen Ansatz zu verfolgen. Dies hatte zur Folge, dass die vorhandene Dissertation in einer stark deskriptiven Darstellung verwirklicht wurde. Die deskriptive Darstellung wurde durch etwaige Exkurse, die in einer abgeschwächten Form aber dennoch direkt mit „Austro-Porsche“ zu tun hatten, ergänzt. Durch diese Exkurse wurde die Arbeit in den damaligen zeitlichen Kontext eingebaut und steht nicht als nackter Monolith im Nirgendwo.
Die Beschränkung auf den chronologischen Ansatz, der der spärlichen Quellenlage sowie der Klarheit halber verfolgt werden musste, barg die Gefahr einer zu sterilen und technischen Arbeit. Die Einschränkung auf den klaren zeitlichen Ablauf hat daneben auch die Sorge ausgelöst, Breite und Vielfalt einzubüßen.
Mit dem Einwurf der Exkurse wurde von Seiten des Autors versucht, dennoch den chronologischen Ansatz mit dem aktionsfeldorientierten Ansatz zu versöhne wobei der Schwerpunkt ganz klar auf Seiten des chronologischen Ansatzes beruht.

[29] Bortz, Jürgen. Döring, Nicola. *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler.* Springer Verlag: Berlin 2002. 3. Auflage, S. 331

Aus den aufgestellten Thesen und Fragen wurde die Gliederung der Arbeit erstellt. Es wurde versucht, anhand eines linearen zeitlichen Ablaufes ein möglichst breites und weites Bild der damaligen Ereignisse zu zeichnen.

Neben den zu analysierenden Archivbeständen waren Zeitzeugen von großem Wert für diese Arbeit. Das Fundament dieser Dissertation sind die gewonnen Quellen aus den verschiedenen Archivbeständen. Die Interviews mit den damals handelenden und aktiven Personen ermöglichtem es dem Autor, aus erster Hand Informationen zu erhalten und ein authentisches Bild der Zustände von vor 40 Jahren zu bekommen. Die Gefahren, die von der Methode der „oral history" ausgehen, sind bekannt, gleichwohl wäre es der Arbeit nicht dienlich gewesen, auf diese wertvollen Quellen zu verzichten.

In Bezug auf die Methode des Interviews definiert der Soziologe Erwin Scheuch das Interview wie folgt: *„Unter Interviews als Forschungsinstrument sei hier verstanden ein planmäßiges Vorgehen mit wissenschaftlicher Zielsetzung, bei dem die Versuchsperson durch eine Reihe gezielter Fragen oder mitgeteilter Stimuli zu verbalen Informationen veranlasst werden soll"*.[30] Neben der neutralen Interviewtechnik kann man des Weiteren unter einer „harten" und einer „weichen" Interviewführung unterscheiden.[31] Eine „harte" Interviewführung setzt auf Konfrontation und lässt die Neutralitätsforderung außen vor. Bei einer „weichen" Interviewführung hingegen versucht der Interviewer durch zustimmende Reaktionen Hemmungen abzubauen, das Gespräch zu unterstützen und ermuntert zu weiteren Antworten.[32] Scheuch vertritt die Meinung, dass die neutrale Interviewtechnik gepaart mit „weichen" Elementen der Normalfall sein sollte.[33] Von besonderem Informationsgewinn können Interviews nur sein, wenn folgende Bedingungen eintreten:

1. Kooperation der Befragten als Regelfall
2. Die Existenz einer „Norm der Aufrichtigkeit" in Gesprächen mit Fremden
3. Eine „gemeinsame Sprache" zwischen Interviewer und befragter Person.[34]

Neben den oben genannten Kriterien besteht auch die Möglichkeit des fokussierten Interviews. Vier Kriterien dienen zur Erfüllung verschiedener Bestandteile der Methode:

[30] Scheuch, Erwin. *Das Interview in der Sozialforschung*. In: König, Rene (Hg.). *Handbuch der empirischen Sozialforschung, Bd.2*. Thieme: Stuttgart 1973. 3. Auflage, S. 70f.
[31] Dieckmann, Andreas. *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen.* Rowohlt Taschenbuch Verlag: Hamburg 2012. 6. Auflage, S. 440
[32] Ibid., S. 440
[33] Ibid., S. 440
[34] Ibid., S. 440f.

1. Nichtbeeinflussung der Interviewpartner
2. Spezifität der Sichtweise und Situationsdefinition aus deren Sicht
3. Erfassung eines breiten Spektrums der Bedeutung des Stimulus
4. Tiefgründigkeit und personaler Bezugsrahmen aufseiten des Interviewten.[35]

Die statistische Auswertung von Daten der Wirtschaftsgeschichte stellt eine dritte Methode der Geschichtswissenschaft dar. Die gesamte Wirtschaftsstatistik ist ein Ergebnis einer routinemäßigen Sozialforschung der statistischen Ämter.[36] Um empirische Untersuchungen kritisch beleuchten zu können, benötigt es die Kenntnis der statistischen Methode. Die Statistik ist ein umfangreiches Feld und im Falle dieser Arbeit werden die einfachen Auswertungsmethoden (Tabellenanalyse und Korrelationsrechnung) im Vordergrund stehen.[37]

[35] Flick, Uwe. *Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung*. Rowohlt Taschenbuch Verlag: Hamburg 2011.4. Auflage, S. 195
[36] Dieckmann, Andreas. *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen.* Rowohlt Taschenbuch Verlag: Hamburg 2012. 6. Auflage, S. 21
[37] Ibid., S. 659

IV. Österreichs Innenpolitik in den 1970er-Jahren

Die österreichische Innenpolitik der 1970er-Jahre, die getrost auch als Ära Kreisky bezeichnet werden kann, stellte ein Novum in der Geschichte der Zweiten Republik da. Zum ersten Mal gelang es der Sozialistischen Partei Österreichs (SPÖ), bei den Wahlen im März 1970[38] zur XII. Gesetzgebungsperiode des österreichischen Nationalrates, als stimmen- und mandatsstärkste Partei zu reüssieren. Bei den Nationalratswahlen 1953 war die SPÖ zwar stimmenstärkste Partei geworden, durch die Wahlarithmetik aber mit einem Mandat weniger als die ÖVP ausgestattet. Bei den darauffolgenden Wahlen, 1971[39], 1975[40] sowie 1979[41], gelang es Bruno Kreisky und der SPÖ, die sowohl absolute Stimmenmehrheit und die absolute Mandatsmehrheit zu erringen. Dies stellte nicht nur in Österreich eine Zäsur dar, sondern suchte auch in gesamt West-Europa seinesgleichen. Die Sozialistische Partei Österreichs unter der Führung Bruno Kreiskys war somit die erfolgreichste sozialistische / sozialdemokratische Partei Europas. Der Politologe Peter Ulram schreibt über die Wahlerfolge der SPÖ Folgendes: *„Die SPÖ hat es geschafft, die sozialliberale Interessen- und Wertekoalition in eine mehr als ein Jahrzehnt andauernde Wählerkoalition zu transformieren und so zur hegemonialen Kraft des österreichischen Parteiensystems aufzusteigen.“*[42]

[38] Die Nationalratswahlen im Jahre 1970 brachten der SPÖ 48,4 % der Stimmen und 81 Sitze im Nationalrat. Die ÖVP landete auf Platz zwei mit 44,7 % und 78 Sitzen, und die Freiheitlichen errangen 5,5 % der Stimmen und waren mit sechs Abgeordneten im Nationalrat vertreten.

[39] Bei den vorgezogenen Nationalratswahlen 1971 erreichten die SPÖ zum ersten Mal in der Zweiten Republik die absolute Stimmenmehrheit mit 50,04 % und die absolute Mandatsmehrheit mit 93 Sitzen im vergrößerten Nationalrat. Die ÖVP wurde auf Platz zwei verwiesen und musste Verluste hinnehmen. Die Volkspartei kam auf 43,1 %, bekam aber durch die Wahlrechtsreform, bei der die Sitze im Nationalrat von 165 auf 183 erhöht wurden, zwei zusätzliche Mandate. Die FPÖ, die am meisten von der Wahlrechtsreform profitieren konnte, blieb bei 5,5 % der Stimmen, gewann jedoch vier Mandate dazu.

[40] Die Nationalratswahlen 1975 bestätigten die SPÖ und Bruno Kreisky und es gelang zum ersten Mal in der Zweiten Republik, dass eine Partei ihre absolute Stimmen- und Mandatsmehrheit verteidigen konnte. Die SPÖ gewann leicht hinzu, kam auf 50,4 % der Stimmen und hielt den Mandatsstand von 93 Sitzen halten. Die ÖVP kam nun zum dritten Mal in Folge auf Platz zwei und erhielt 42,9 %, konnte aber auch ihren Mandatsstand verteidigen und blieb bei 80 Vertretern im Nationalrat. Die Freiheitlichen verloren leicht und bekamen 5,4 % der Stimmen. Auch hier gab es keine Mandatsverluste.

[41] Zum dritten Mal in Folge gelang es der SPÖ und Bruno Kreisky, die absolute Mehrheit zu erringen. Die SPÖ konnte zulegen und kam auf 51,03 % der Stimmen. Es konnten zwei Mandate dazu gewonnen worden und die SPÖ war nach der Nationalratswahl mit 95 Abgeordneten vertreten. Die ÖVP verlor leicht und kam auf 41,9 %. Dies wirkte sich auf den Mandatsstand aus. Die Volkspartei verlor drei Sitze und hielt nun bei 77 Mandataren. Die FPÖ konnten leichte Zugewinne verbuchen und erreichte 6,1 % der Stimmen sowie 11 Mandaten.

[42] Ulram, Peter. *Hegemonie und Erosion. Politische Kultur und politischer Wandel in Österreich*. Böhlau Verlag: Wien 1990, S. 240

A. Die Wahl 1970, Neuordnung Österreichs

Die Wahl zum Nationalrat im März 1970 brachte viele Neuerungen in der österreichischen Innenpolitik hervor. Zum ersten Mal gelang es der SPÖ, die relative Stimmen- und Mandatsmehrheit zu erreichen. Neben dem Wahlerfolg der Sozialisten war vor allem das Zustandekommen der nächsten Regierung bis heute einzigartig in der Geschichte der Zweiten Republik. Da weder SPÖ noch ÖVP eine Mehrheit bei den Wahlen 1970 errang, ging die SPÖ auf die kleinste aller im Nationalrat vertretenen Parteien, die FPÖ, zu. Sowohl ÖVP als auch FPÖ hatten mit Aussagen im Wahlkampf mehrere Koalitionsoptionen zunichte gemacht. Die ÖVP unter Bundeskanzler Klaus schloss eine Regierung mit der FPÖ nach der Wahl kategorisch aus, und die Freiheitlichen plakatierten im Wahlkampf 1970, keinen „roten Kanzler" zu unterstützen sowie die „schwarze Allmacht" brechen zu wollen. So kam es nach der Wahl zu einer koalitionären Pattstellung. Da weder die ÖVP mit der FPÖ wollte und FPÖ in keine Koalition mit der SPÖ eintreten wolle, waren sich viele Beobachter und Spitzenfunktionäre der SPÖ einig, dass es abermals zu einer großen Koalition käme. Kreisky dachte anders und lud noch am Wahlabend FP-Parteichef Friedrich Peter in die SPÖ-Parteizentrale in der Löwelstraße ein. Dort unterbreitet Bruno Kreisky Peter ein unwiderstehliches Angebot. Wäre die FPÖ bereit, die SPÖ bei einer Minderheitsregierung zu unterstützen, so würden die Sozialisten das „unfaire" Wahlrecht[43], das dann zugunsten der FPÖ positiv ausfallen würde, ändern. Kreisky schriebt hierzu in seinen „Erinnerungen": *„(…) Hier müsste man die Frage stellen, ob man nun den nächsten Schritt wünsche, nämlich die Sozialdemokraten so stark zu machen, daß sie zum ersten Mal in ihrer langen Geschichte in die Lage versetzt würden, ihre Politik auf den Prüfstand zu bringen. Aber auch dafür benötigte man einen Partner, denn es müsste ja ein Parlament mit Mehrheit eine solche Entscheidung billigen. Und da kam uns ein Umstand zu Hilfe, der uns zu Gesprächen mit der Freiheitlichen Partei führte. Die FPÖ hatte das dringende Bedürfnis, in Österreich ein Wahlsystem zu schaffen, das sie davor bewahrte, ständig „in der Luft zu hängen". Alles die Klauseln und Einschränkungen schienen mir auch undemokratisch zu sein, denn es soll ja nicht das Prinzip einer Wahl sein, kleine Wählergruppen zu nullifizieren. Das Ziel ist vielmehr eine aufgefächerte politische Skala, ein aufgefächertes politisches Spektrum.*

[43] Die Änderung des Wahlrechts im Jahre 1970 brachte folgende Neuerungen zutage. Die Zahl der Abgeordneten wurde von 165 auf 183 erhöht, das Vorzugstimmenwahlrecht wurde eingeführt und die Proportionalität der Stimmen und Mandate gestärkt („alle Stimmen zählen gleich"). Im ersten Ermittlungsverfahren werden die Stimmen von nun an in 9 und nicht mehr in 25 Wahlkreisen vergeben und im zweiten Ermittlungsverfahren in zwei anstatt vier Wahlkreisverbänden. Um am zweiten Ermittlungsverfahren teilnehmen zu können, ist das Erlangen eines Grundmandates Voraussetzung.

Bei diesen Wahlen sind wir von zirka 42 % auf 48 % gestiegen, die Volkspartei ist von 48 % auf 44 % gefallen. Es war also ein Erdrutschsieg für uns. Es hat uns aber, da wir ein Wahlsystem hatten, in dem gewisse Wahlkreise so eingeteilt waren, dass die ÖVP im Jahre 1966 mit diesen 48 % eine starke Mehrheit von fünf Mandaten hatte, keine absolute Mehrheit gebracht. Wir haben dann das Wahlrecht den Freiheitlichen zuliebe geändert. Hätten wir es nicht getan, hätten wir zum Beispiel 1983 immer noch diese Mehrheit gehabt; wir haben es aber geändert, weil wir es seinerzeit den Freiheitlichen versprochen hatten. Es ist ja so, dass ich den Freiheitlichen in dieser kurzen Zeit der Minderheitsregierung nur konzediert habe, was wir ihnen schon früher in der Habsburg-frage versprochen hatten, nämlich einen Botschafter in Bonn, Wilfried Gredler, den Präsidenten des Rechnungshofes, das war Jörg Kandutsch, und als drittes ein Wahlrecht, das möglichst nahe an die Wahlgerechtigkeit kommt. (…) Das Wahlgesetz hatte also auch für uns positive Konsequenzen, wenngleich uns nach dem alten Wahlrecht auch im Jahre 1983 fast 48 % der Stimmen, somit die absolute Mehrheit der Mandate, sicher gewesen wäre. Das neue Wahlsystem war sicher ein Opfer unsererseits. Ich bin also, wenn man es so will, ein Opfer der eigenen Wahlrechtsreform geworden, aber bis heute bereue ich dieses gerechtere Wahlsystem nicht. Ich halte nichts davon, dass man die Politik im Nachhinein mit allen möglichen Mehrheitssurrogaten gestaltet, sondern man sollte es mit echten Mehrheiten probieren. Die Entwicklung gab mir auch recht, und bei einer Nachwahl am 4. Oktober 1970 in drei Wiener Wahlkreisen konnten die Freiheitlichen sogar ein weiteres Mandat dazugewinnen."[44]

Neben der Wahlrechtsreform und der versprochenen Postenbesetzungen durch den Freiheitlichen nahestehende Personen war auch die Zusammenarbeit bei der Erstellung des Budgets 1971 und 1972 zwischen SPÖ und FPÖ pragmatisch orientiert. In dem Gespräch, das der Autor mit dem ehemaligen Finanzminister Hannes Androsch führte, erzählte Androsch, dass er die Zustimmung der Freiheitlichen brauchte, um das Budget 1971 zu beschließen. Es kam zu Verhandlungen zwischen Androsch und Vertretern der FPÖ. Im SPÖ-Parteirat wurde vor der Wahl 1970 ein Finanzierungskonzept ausgearbeitet. Darunter befand sich auch eine Automobil-Sondersteuer. Androsch dazu: *„Also brauchte ich die Freiheitlichen und nun war die Frage, was die dafür im Austausch für ihre Zustimmung haben wollen. Also hab ich mit denen verhandelt, mit Peter und Zeilinger. Halbierung der Sondersteuer war das Ergebnis, obwohl die Position der Freiheitlichen eher zurückhaltend war. Und dann hab ich überlegt, weil dann „war es mir auch schon egal fiskalisch", wenn ich ihnen die ganze Abschaffung der Sondersteuer gebe und dafür die*

[44] Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). *Erinnerungen. Das Vermächtnis des Jahrhundertpolitikers*. Styria Verlag: Wien – Graz - Klagenfurt 2007, S. 377f.

Zustimmung für ein zweites Budget bekomme als Minderheitsregierung. Ich ging mit diesem Vorschlag zu Kreisky und fragte, ob er etwas dagegen hätte und Kreisky hatte nichts dagegen und die Freiheitlichen stimmten zu. Und so konnte ich im Wahlkampf 1971 das Budget 1972 machen, und so ist es auch beschlossen worden.“[45]

Das Rapprochement zwischen der SPÖ und der FPÖ nach der Wahl 1970, kann dem Wahlergebnis zugeschrieben werden. Da die SPÖ nicht die absolute Mehrheit erreichte, musste sie sich um einen Mehrheitsbeschaffer umsehen. Es können aber auch zwei andere Erklärungsmuster herangezogen werden. In seinen Memoiren schreibt Bruno Kreisky, dass die SPÖ einen ständigen Koalitionspartner braucht, um mit einer sozialdemokratischen Handschrift Österreich weiter zu prägen. Kreisky sah diesen in der FPÖ, frei nach dem Vorbild Willy Brandts, der seit 1969 in der Bundesrepublik einer sozial-liberalen Koalition vorstand.[46] Kreisky schrieb dazu: *„Da eine vorgezogene Neuwahl nur von der Mehrheit des Parlaments beschlossen werden kann, sicherten wir uns rechtzeitig die Stimmen der Freiheitlichen, in dem wir mit ihrer Hilfe die längst fällige Änderung des Wahlsystems durchsetzten. Damit habe ich ihnen konzediert, was ich ihnen seinerzeit in den Gesprächen im Zusammenhang mit dem Fall Habsburg versprochen hatte. Außerdem versprachen wir den Freiheitlichen den Posten des Botschafters in Bonn sowie den des Präsidenten des Rechnungshofs.*
Im übrigen war ich der Meinung, dass innerhalb der Freiheitlichen Partei denen eine Chance eingeräumt werden müsse, die aus ihr eine liberale Partei machen wollten. Dies schien mir um so notwendiger, als der politische Liberalismus in Österreich seit langem tot war und es diesbezüglich keinerlei Tradition mehr gab. Die katastrophale Folge davon war, daß bürgerliche Liberale, mit denen man ein ganzes Stück des Weges hätte gemeinsam gehen können, in die bürgerliche Front gedrängt worden waren und damit zur Verstärkung des klerikalen Elements beitrugen. Hätte man eine Partei gehabt, die ihnen einerseits in ihrer bürgerlichen Gesinnung entsprach, andererseits aber auch ihren Liberalitätstendenzen entgegenkam, so hätte man einen Partner gefunden. Das zumindest schwebte mit vor, aber durch schwere Fehler der Freiheitlichen wurde eine solche Entwicklung verhindert, und als es vor den letzen Wahlen zu einem Richtungswechsel kam, war dies manchem auf sozialistischer Seite sehr willkommen, um die ungeliebte Koalition zu beenden.“[47] Ein zweiter Grund für die Annäherung zwischen SPÖ und FPÖ unter der Ära Kreisky war, durch seine Zeit in Schweden maßgeblich beeinflusst, der Plan, gewisse Wäh-

[45] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013
[46] Kreisky, Bruno. *Im Strom der Politik. Der Memoiren zweiter Teil*. Verlag Kremayr & Scheriau: Wien 1988, S. 410
[47] Ibid., S. 410

lersegmente aus der ÖVP herauszubrechen. Kreisky hatte hierbei mehrere Gruppen im Gedanken. Darunter verstand Kreisky einerseits die bürgerlichen Liberalen, hierbei vor allem die Vertreter der Industrie, die nach Kreiskys Meinung nur ein Schattendasein im Wirtschafsbund fristeten.[48] Diese Gruppe sollte entweder direkt zur SPÖ wechseln oder in eine FPÖ, die nach bundesdeutschem Vorbild einen etwas liberaleren Anstrich bekommen sollte. Eine weitere Gruppe, die Kreisky aus dem ÖVP-Konglomerat herausstemmen wollte, waren die Bauern. Frei nach skandinavischem Vorbild, wo es eigenständige Bauernparteien gab, versuchte Bruno Kreisky durch erhebliche Zugeständnisse an die Bauern, diese aus dem ÖVP-Orbit zu befreien.[49] Die Zersplitterung der ÖVP in eine mögliche Bauernpartei und eine starke Abwanderung bürgerlich-liberaler Kreise Richtung FPÖ würde somit die Machtoptionen für die SPÖ deutlich verbessern. Der ehemalige CA-Chef Heinrich Treichl schreibt in seinen über diese Strategie Kreiskys Folgendes: *„(…) Sein Ziel war es, das christlich-soziale Bürgertum als politische Kraft zu vernichten. In diesem Sinne war er ein revolutionärer Klassenkämpfer.“*[50]
Dass nach dem Verlust der absoluten Mehrheit der SPÖ bei den Wahlen 1983 es zu einer Koalition aus SPÖ und FPÖ kam, ist in Anbetracht dieser Strategie Kreiskys kaum verwunderlich.

Neben der verabschiedeten Wahlrechtsreform wurden in der Minderheitsregierung Bruno Kreiskys weitere Reformoffensiven gestartet, die bis zum heutigen Tag ihren Widerhall in Österreich finden. Hier ist die Verkürzung der Wehrpflicht auf sechs Monate, die Reform des Familienrechts, das die Gleichstellung von unehelich geborenen Kindern garantiert. Schülerfreifahrten und der Entfall der Aufnahmeprüfung an AHS zu erwähnen. In den Sommermonaten 1971 wollte die SPÖ die gute Stimmung aus der gewonnen Bundespräsidentschaftswahl 1971[51], die von Kreisky auch als Votum über seine Minderheitsregierung angesehen wurde, nutzen und plante Neuwahlen für den Herbst 1971. Nebst der SPÖ waren auch die Freiheitlichen für Neuwahlen. Die Logik der SPÖ erscheint klar, da die Möglichkeit, bei den vorgezogenen Neuwahlen eine absolute Mehrheit zu erreichen durchaus realistisch war. Die FPÖ hingegen, beflügelt und dank der Wahlrechtsreform vor dem politischen Ende bewahrt, sah sich durch die Zusammenarbeit mit der SPÖ-Minderheitsregierung schon als zukünftiger Koalitionspartner der SPÖ. Es sollte anders kommen. Kreisky kommentierte den Sieg der SPÖ bei der Nationalratswahl 1970 in sei-

[48] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus.* Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 45
[49] Ibid., S. 45
[50] Treichl, Heinrich. *Fast ein Jahrhundert. Erinnerungen*. Paul Zsolnay Verlag: Wien 2003, S. 293f.
[51] Bei der Bundespräsidentschaftswahl im April 1971 kandidierte der SPÖ-Amtsinhaber Franz Jonas gegen den ÖVP-Kandidaten Kurt Waldheim. Es gelang Jonas im ersten Wahlgang die absolute Mehrheit mit 52,8 % zu gewinnen.

nen Erinnerungen recht nüchtern*: „Von 1971 an bedurfte es der Freiheitlichen Partei nicht mehr, die Sozialistische Partei gewann die absolute Mehrheit der Stimmen. Die Wahlgesetzänderung hat sich also auch für die Sozialistische Partei bezahlt gemacht.“*[52]

B. Die Ära Kreisky kann beginnen: 12 Jahre absolute Mehrheit für die SPÖ

Nachdem die SPÖ bei der Wahl 1971 die absolute Mehrheit erringen konnte, für Bruno Kreisky ein Jahrhundertereignis in der Geschichte der österreichischen Demokratie[53], wurden weitere Reformoffensiven gestartet. Unter dem Slogan „Für ein modernes Österreich“, brachten die Jahre der „roten“ Alleinregierung zahlreiche, bis zum heutigen Tage bestehende Veränderungen mit sich. Während schon in der Minderheitsregierung von 1970 bis 1971 eine „kleine Strafrechtsreform“[54] verabschiedet wurde, kam es unter der ersten SPÖ-Alleinregierung zur Verabschiedung der „großen Strafrechtsreform“. Federführend war Justizminister Christian Broda. Während die „kleine Strafrechtsreform“ unter Zusammenarbeit aller parlamentarischen Parteien sowie ohne größere Kontroversen im öffentlichen Diskurs ihren Lauf nahm, kam es bei der „großen Strafrechtsreform“ zwei Jahre später zu einem regelrechten Kulturkampf. Stein des Anstoßes war die geplante Regelung, die die Straffreiheit des Schwangerschaftsabbruchs in Aussicht stellte. Neben der politischen Opposition war es vor allem die katholische Kirche, die gegen dieses Gesetzesvorhaben heftig protestierte. Während Justizminister Broda anfänglich eine konsensuale Lösung des Problems anstrebte, erkannte dieser, dass diese Herangehensweise kaum Aussicht auf Erfolg hatte, da die Fronten zwischen der politischen Opposition, katholischen Organisationen sowie der Amtskirche als verhärtet galten. Broda entschloss sich, beim Parteitag der SPÖ in Villach im April 1972, den Initiativantrag der Frauenorganisation „Aktionskomitee sozialistischer Frauen“, die für die Straffreistellung des Schwangerschaftsabbruchs bis zum dritten Schwangerschaftsmonat[55] eintrat, zu unterstützen und somit von der Konsenspolitik Abschied zu nehmen. Justizminister Christian Broda meinte dazu*: „Es gehe eben manchmal nicht anders, wenn man die Gesellschaft verändern wolle, und das wollen wir ja; das ist auch unsere Standortbestimmung. Erinnern Sie sich daran, was man alles gegen unsere kleine Strafrechtsreform mit ihren großen Auswirkungen eingewendet hat, wie wir zu kämpfen hatten, und schließlich haben wir einen na-*

[52] Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). *Erinnerungen. Das Vermächtnis des Jahrhundertpolitikers.* Styria Verlag: Wien – Graz - Klagenfurt 2007, S. 364
[53] Kreisky, Bruno. *Im Strom der Politik. Der Memoiren zweiter Teil.* Verlag Kremayr & Scheriau: Wien 1988, S. 410
[54] Die „kleine Strafrechtsreform“ die im Sommer 1971 fast einstimmig, es gab neun Gegenstimmen von Seiten der ÖVP, verabschiedet wurde, sah die Entkriminalisierung der Homosexualität unter Erwachsenen sowie der Ehestörung vor.
[55] Besser bekannt auch als Fristenlösung

hezu einstimmigen Beschluss der österreichischen Volksvertretung zuwege gebracht."[56] Persönlich stand Kreisky der Fristenlösung distanziert, gar ablehnend gegenüber. Nachdem das Gesetz zur Fristenlösung 1974 die parlamentarische Beschlussfassung passierte, meinte Kreisky gegenüber dem SPÖ-Abgeordneten Heinz Fischer: *„Im Grunde ist ein 20jähriges Aufbauwerk von mir zerstört, nämlich die Aussöhnung mit der Kirche. Das kann uns die Kirche nicht verzeihen, nicht der Kardinal, aber jene, die an diesem guten Verhältnis zur Sozialdemokratie gar nicht so interessiert sind."*[57] Des Weiteren spricht Fischer davon, dass die Strafrechtsreform ein Politikbereich war, bei dem die Weichenstellung vollkommen ohne Bruno Kreiskys Zutun erfolgte.[58]
Bei der ersten Lesung im November 1973 wurde die „große Strafrechtsreform" mit Ausnahme der Fristenlösung, wo die Opposition ihre Zustimmung verwehrte, verabschiedet. Broda argumentierte gegenüber der Opposition damit, dass die Fristenlösung an sich schon eine Kompromisslösung sei, zwischen jenen, die sich eine vollkommene Freigabe der Abtreibung wünschen und jenen, die sich gegen jedwede Form der Abtreibung aussprechen.[59] Die ÖVP, die dazumal über die Mehrheit im Bundesrat verfügte, erhob Einspruch gegen das neue Strafgesetz, und so musste der Nationalrat das neue Strafgesetz im Jänner 1974 mittels eines Beharrungsbeschlusses verabschieden.

Neben der Strafrechtsreform war vor allem die Familienrechtsreform das Herzstück der Broda'schen Reformpolitik. Während schon in der SPÖ-Minderheitsregierung die Gleichstellung von ehelichen und unehelichen Kindern erwirkt wurde, kam es in Folge zu weiteren Änderungen im Familienrecht. Die Reformen im Familienrecht wurden in der Ära Kreisky über einen Zeitraum von acht Jahren beschlossen. Wie schon erwähnt, wurde das Gesetz zur Gleichstellung von ehelichen und unehelichen Kindern bereits 1970 beschlossen. 1973 wurde das Volljährigkeitsalter auf 19 herabgesetzt, 1975 folgte die Gleichstellung von Mann und Frau im bürgerlichen Recht. Diese Idee im Sinne der partnerschaftlichen Auslegung der Ehe implizierte eine weitreichende Veränderung im Familienzusammenleben. Die patriarchalischen Strukturen des Familienrechts wurden beseitigt, und dies hatte zur Folge, dass die Stellung des Mannes als Oberhaupt der Familie gesetzlich abgeschafft, die einvernehmliche Gestaltung der Ehe, die Möglichkeit der Annahme des Familiennamens der Frau durch den Mann sowie die gesetzliche Anerkennung der Haushaltsführung als Beitrag zur gemeinsamen Deckung der Lebenshaltungskosten

[56] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 163
[57] Fischer, Heinz. *Die Kreisky-Jahre. 1967 – 1983*. Löcker: Wien 1993, S. 108
[58] Ibid., S. 109f.
[59] Wirth, Maria. *Christian Broda. Eine politische Biographie*. V&R unipress: Göttingen 2011, S. 429

wurde.[60] Das Bundesgesetz über die Neuordnung der persönlichen Rechtswirkung der Ehe wurde im Nationalrat einstimmig beschlossen.[61] Im Bereich des Ehescheidungsrechtes wurde die bisherige Praxis des obligatorischen Scheidungsprozesses durch die Möglichkeit der einvernehmlichen Scheidung ergänzt. Das 1976 verabschiedete Bundesgesetz über die Änderung des Ehegesetzes führte zu einem weiteren Streitfall zwischen SPÖ und ÖVP. Durch die Reformen von Justizminister Broda sah das eingeführte Zerrütungsprinzip eine automatische Aufhebung der Ehe nach fünf Jahren vor. Aus mannigfaltigen Gründen widersprach die ÖVP dieser Herangehensweise und stimmte im Sommer 1978 im Nationalrat dagegen und durch eine Mehrheit im Bundesrat erhob sie, wie im Falle der Fristenlösung, dagegen Einspruch. Durch einen Beharrungsbeschluss der SPÖ und FPÖ trat das neue Gesetz dennoch in Kraft.[62]
Im Zuge des gesellschaftlichen Wandels in den 1960er und 1970er-Jahren lässt sich im Rückblick erkennen, dass die beschlossenen Reformen im Straf- und Familienrecht dem gesellschaftlichen Willen nach Änderung Ausdruck verlieh. Abgesehen von ideologischen Einwänden, die vor allem bei der Fristenlösung sowie bei der Neuordnung der persönlichen Rechtswirkung der Ehe artikuliert wurden, wurden alle Gesetze einstimmig beschlossen.

Neben den großen Gesetzesreformen in Bezug auf das Straf-, Familien- und Eherecht war vor allem der reformerische Ansatz im bildungspolitischen Bereich eine der großen Errungenschaften der Ära Kreisky. Der Historiker Robert Kriechbaumer fasste in seinem Standardwerk „Die Ära Kreisky“ die Ansätze der neuen Regierung Kreisky so zusammen: *„Die Schulpolitik der Ära Kreisky setze einerseits die bildungspolitische Offensive der Regierung Klaus fort, ergänzte sie jedoch durch die sich am schwedischen Modell orientierten sozialstaatlichen Elemente und einen ideologischen aufgeladenen breiten emanzipatorischen Bildungsbegriff. So wurden 1971 die Schülerfreifahrt sowie die kostenlosen Ausgabe der Schulbücher beschlossen.“*[63] Diese Leistungen führten jedoch zu einer weiteren staatlichen monetären Unterstützung der Schulen sowie einer staatlichen Subvention für den öffentlichen Verkehr. 1974 betrug der Aufwand für die Schülerfreifahrten 494,4 Millionen Schilling, im Jahre 1978 waren diese bereits auf 1.940 Millionen gestiegen.[64] Auch im Bereich der Gratis-Schulbücher stiegen die Kosten. Im Schuljahr 1973/74 wurden die Ausgaben dafür mit 701,7 Millionen Schilling bemessen, fünf Jahre danach,

[60] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 169f.
[61] Wirth, Maria. *Christian Broda. Eine politische Biographie*. V&R unipress: Göttingen 2011, S. 438
[62] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 170f.
[63] Ibid., S. 174
[64] Ibid., S. 174

im Schuljahr 1978/79, stieg der Betrag auf 918 Millionen Schilling.[65] Die Schulreform der „Ära Kreisky" fasste der schon erwähnte Robert Kriechbaumer wie folgt zusammen*: „Der Entfall der Aufnahmeprüfung in die AHS, die Schülerfreifahrt und die kostenlose Schulbuchaktion, die Etablierung der Koedukation im gesamten Schulwesen, die Herabsetzung der Klassenschülerhochzahlen, die Verlagerung der Lehrerausbildung an die neu geschaffenen Pädagogischen Akademien, die Einführung der leistungsdifferenzierten Hauptschule und die Angleichung der Lehrpläne der Hauptschule und der Unterstufe der AHS, die Durchlässigkeit des Bildungssystems durch die Etablierung des Oberstufenrealgymnasiums, die abnehmende Bedeutung kognitiver Fähigkeiten und des Leistungsprinzips zugunsten sozialer Kompetenz, die Etablierung der Schulpartnerschaft und das Schülervertretungsgesetz veränderten die österreichische Bildungslandschaft nachhaltig.*"[66] Die Etablierung der Gesamtschule, also einer gemeinsamen Ausbildungsstätte der 10- bis 14-Jährigen, konnte hingegen von der Regierung Kreisky, gegen den Widerstand der ÖVP, nicht durchgesetzt werden.[67]

Abseits der Schulen wurden auch die Universitäten Österreichs Schauplatz grundlegender Veränderungen. Mit dem Universitätsgesetzt aus dem Jahre 1975 legte Wissenschaftsministerin Hertha Firnberg, die erste Ministerin, die dem neu geschaffenen Ministerium vorstand, einen weitangelegten Reformvorschlag an. Einer der zentralen Punkte des Universitätsgesetzes war die sogenannte Drittelparität. Hierbei war gemeint, dass das Professorenkollegium auf Institutsebene, außer im Bereich Personal- und Budgetfragen, keine Sperrminorität in den Abstimmungen besaß. Neben den Professoren waren nun zum ersten Mal auch Vertreter der Hochschüler, Assistenten und nicht wissenschaftlicher Mitarbeiter am Entscheidungsprozess beteiligt. Für die Professoren war dies ein Angriff auf ihre althergebrachte Position und wurde fast einhellig von diesen auch abgelehnt. Von Seiten der Wissenschaftsministerin war diese „Politisierung" der Universitäten intendiert und wurde als demokratische Partizipation der Studenten gewertet. Diese Demokratisierungswelle an den Universitäten hatte zur Folge, dass zum ersten Mal eine Vielzahl von Personen, die nicht aus einem akademisch geprägten Elternhaus kamen, studierte. Auf dem Villacher Parteitag der SPÖ im Jahre 1972 erklärte Firnberg, das Bildungsprivileg der bürgerlichen Schichten beseitigen zu wollen, da dieses die stärkste Waffe zur Sicherung ihre gesellschaftlichen Monopols sei.[68] Die daraus resultierende Konsequenz war der freie Hochschulzugang. Das Budget für die Universitäten stieg rapide an. 1970 erhielten die Universitäten 2,3 Mil-

[65] Ibid., S. 174
[66] Ibid., S. 177
[67] Vocelka, Karl. *Geschichte Österreichs. Kultur – Gesellschaft – Politik*. Wilhelm Heyne Verlag: München 2011. 6. Auflage, S. 344
[68] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 180

liarden Schilling, im Jahre 1982 schon 10 Milliarden Schilling. Ebenso erhöhte sich die Anzahl der Studenten an den verschiedenen universitären Bildungseinrichtungen. Im Zeitraum von 1960 bis 1970 stieg die Anzahl der ordentlichen Hörer von 27.237 auf 40.889. Anfang der 1980er-Jahre waren bereits um die 150.000 Studenten inskribiert.[69]
Neben den weitreichenden strukturellen Veränderungen im Bildungsbereich erstreckten sich die Reformbemühungen der Regierung Kreisky auf weitere Bereiche der Gesellschaft. Die Schaffung einer Volksanwaltschaft im Jahre 1977, die Einführung des Zivildienstes, Prämien für Eheschließungen sowie für neugeborene Kinder, Pensionserhöhungen und die Verkürzung der Arbeitszeit auf 40 Stunden pro Woche im Jahre 1975 waren weitere nachhaltige Reformen der Regierung Kreisky.[70]

Die Erfolge in der Bildungsoffensive sowie andere Reformbemühungen der Regierung Kreisky schlugen sich auch in den Wahlresultaten nieder. Bei der Nationalratswahl 1975 gelang es zum ersten Mal einer Partei in der Zweiten Republik, die absolute Mehrheit zu verteidigen. Bruno Kreisky gelang dies mit einer Stimmen- und Mandatsmehrheit. Während die Reformoffensive in der Bundesregierung Kreisky III unvermindert ihren Lauf nahm, musste Kreisky gegen Ende seiner dritten Regierungszeit zum ersten Mal eine empfindliche Niederlage einstecken. Dabei handelte es sich um das Atomkraftwerk Zwentendorf. Im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs in den 1960er und 1970er-Jahren sowie einem absoluten, modernistischen Glauben an die Technik mehrten sich bereits in den 1960er-Jahren die Stimmen, die die Einführung der Atomkraft in Österreich forderten. Atomkraft galt als fortschrittlich, und da Wien ab 1957 Sitz der Atomenergiebehörde war, lag die Überlegung nahe, die Atomkraft auch in Österreich einzuführen. Das Energiekonzept der Regierung Klaus, (1964–1970) ─ ab 1966 regierte die ÖVP mit einer absoluten Mehrheit - sah den Bau eines Atomkraftwerks vor. 1967 wurde vom Bundeskanzler Josef Klaus mit der Zustimmung aller Parteien das Atomstromprogramm in Österreich in die Wege geleitet. Die Regierung Kreisky beschloss dann im März 1971 den Bau des Atomkraftwerkes Zwentendorf. Im Zuge Kreiskys industriellem Modernisierungskonzept wäre das Atomkraftwerk Zwentendorf das erste von drei Atomkraftwerken gewesen. Neben dem Standort Zwentendorf wäre auch das niederösterreichisch-oberösterreichische Grenzgebiet sowie Kärnten Standort eines Atomkraftwerkes geworden. Bezüglich der Standortfrage schrieb Bruno Kreisky in seinen Memoiren: *„Zwentendorf war übrigens heiß umstritten innerhalb der damaligen Regierungspartei, und als es schließlich als Standort festgelegt wurde, verkündete der Landes-*

[69] Ibid., S. 182

hauptmann von Niederösterreich das als großen Triumph. Das Kraftwerk sollte also in diesem relativ stark agrarischem Gebiet, das in der Monarchie zur Ansiedelung der neuen chemischen Industrie ausgewählt worden war, stehen, und Landeshauptmann Maurer war sehr stolz darauf.“[71] Der Bau des Atomkraftwerks verzögerte sich zunehmend, und zum ersten Mal in der Zweiten Republik bildete sich eine breite Bürgerallianz gegen das geplante Vorhaben, in Österreich die Atomkraft einzuführen. Obwohl die ÖVP ursprünglich die treibende Kraft hinter dem Atomstrom war, verabschiedete sich diese nach heftigen innerparteilichen Konflikten von ihrer Pro-Atomkraft-Linie. Bruno Kreisky notierte in seinen Memoiren den Richtungsschwenk des ÖVP-Obmanns Taus und dessen Partei wie folgt*: „Ich bin überzeugt, daß Taus gar kein Gegner der Atomenergie war, sondern dieses Thema einfach als politischen Schlagstock verwenden wollte. Diese durchaus unrealistische Einstellung, diese ausschließlich von Fragen der politischen Taktik diktierte Haltung hatte später weitreichende Konsequenzen.“*[72] Nachdem nun die ÖVP von ihrer ehemaligen Pro-Atomkraft-Haltung nichts mehr wissen wollte und auch die Freiheitlichen einen strammen Anti-AKW-Kurs fuhren, wurde ein gemeinsamer Beschluss im Nationalrat für die friedliche Nutzung der Atomenergie unmöglich. Die Verhandlungen zwischen SPÖ und ÖVP zogen sich über die Jahre 1977 und 1978 hinweg, und als diese von Seiten Kreiskys als gescheitert beachtet wurden, entschloss sich dieser, die Flucht nach vorne anzutreten. Bruno Kreisky schlug nun vor, die Abstimmung über die Inbetriebnahme von Zwentendorf dem Volk vorzulegen. Anfang 1978 war Kreisky noch gegen eine solche Volksabstimmung. Von Seiten der politischen Konkurrenz wurde die Abstimmung über das Atomkraftwerk Zwentendorf als Abstimmung über die Regierung Kreisky und die Person Bruno Kreiskys instrumentalisiert. Ob die Abstimmung über das AKW in Verbund mit seiner Person stand, beschreibt Kreisky wie folgt in seinen Memoiren: *„Es wird mir der Vorwurf gemacht, ich hätte im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Volksabstimmung über Zwentendorf geäußert, daß ich im Fall der Niederlage zurücktreten würde. Das ist eine sehr ungenaue Darstellung; ja, ich hatte auf die Frage eines Journalisten, ob ich auch eine Demission ins Auge fassen würde, erklärt, es wäre alles denkbar bei einem so unbestimmten Ausgang. Das trug mir die Kritik ein, dadurch die Mobilisierung der Volkspartei-Wähler hervorgerufen zu haben. Ich will das jetzt nicht diskutieren, aber Tatsache war, daß ich mich zu diesem relativ massiven Einsatz deshalb entschlossen habe, weil die Nachrichten, die wir von den Meinungsbefragungsinstituten erhielten, in höchstem Maße alarmierend waren. Es zeigte sich nämlich, daß unsere Kerngebiete diese Angelegenheiten nicht*

[70] Vocelka, Karl. *Geschichte Österreichs. Kultur – Gesellschaft – Politik*. Wilhelm Heyne Verlag: München 2011. 6. Auflage, S. 344f.
[71] Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). Kunz, Johannes (Hg.). Schmidt, Margit (Hg.). *Der Mensch im Mittelpunkt. Der Memoiren dritter Teil.* Verlag Kremayer & Scheriau: Wien 1996, S. 151f.

als die ihre betrachteten, das heißt, die Mobilisierung der sozialdemokratischen Wähler nicht geglückt war. Die Niederlage wäre in diesem Fall also eine sehr viel empfindlichere gewesen, also sie es dann wirklich geworden ist. Es war eine knappe Niederlage, aber sie wäre ohne diese Politisierung der Entscheidung wahrscheinlich verheerend, katastrophal ausgefallen. Das erst hat die Menschen im entfernten Kärnten und in anderen entfernten Gegenden aufgerüttelt, zur Wahl zur gehen."[73] Obwohl Kreisky anfänglich kein entschiedener Befürworter des AKW Zwentendorf war, wollte Kreisky mit seinem Engagement bei der Volksabstimmung einen drohenden Atomkraft-Wahlkampf verhindern. Des Weiteren wollte Bruno Kreisky, wie schon in seinen Memoiren erwähnt, die sozialdemokratische Basis wachrütteln und für die Wahl im darauffolgenden Jahr mobilisieren. Der damalige Klubobmann der SPÖ, Heinz Fischer, hält in seinen Erinnerungen fest, dass Kreisky: *„Die Inbetriebnahme von Zwentendorf mit halb so viel Energie und politischen Strapazen (hätte) durchsetzen können wie die Errichtung und Inbetriebnahme von UNO-City und Konferenzzentrum, wenn er ebenso klar und zweckorientiert darauf hingearbeitet hätte. Aber bei Zwentendorf lag der psychologisch interessante Fall vor, dass Kreisky persönlich eine Entscheidung für die Inbetriebnahme von Zwentendorf für richtig hielt, sie aber nicht mit jener Unbedingtheit und inneren Sicherheit anstrebte wie andere Projekte, sondern oft in einer Art und Weise zögerlich und unklar war, dass er der Emotionalität der Kernkraftwerksgegner beachtliche Entfaltungsmöglichkeiten einräumte."*[74] Die Volksabstimmung über die Inbetriebnahme des AKW Zwentendorf ging mit einem knappen „NEIN" aus. Und obwohl einerseits das „große" Projekt AKW Zwentendorf, das sich in das kollektive Gedächtnis Österreichs eingebrannt hat, und das „kleine" Projekt „Austro-Porsche" scheiterten, konnte Kreisky bei den Wahlen im Mai 1979 den größten Wahlerfolg der SPÖ in der Geschichte feiern und die absolute Stimmen- und Mandatsmehr sogar ausbauen. Kreisky dazu in seinen Erinnerungen*: „Wir haben im Jahre 1979 den größten Wahlerfolg gehabt, den jemals eine Partei in Österreich errungen hat. Wir haben 51% der Wählerstimmen bekommen. Und das, obwohl es in der Partei damals schon eine starke, für viele sichtbare Spannung zwischen dem damaligen Finanzminister und mir gab. Diese Spannung war so deutlich, daß nicht nur Androsch hoffte, sondern sogar manche Minister, na ja, fast möchte ich sagen, wünschten, dass die 79er-Wahl nicht so erfolgreich sein sollte."*[75] Mit dem überzeugenden Wahlsieg 1979 gelang es Bruno Kreisky, endgültig seine Rolle als erfolgreichster Politiker Österreichs zu zementieren. Die 1970er-Jahre standen voll und ganz unter der politischen Ägide der SPÖ und Bruno Kreisky. Die

[72] Ibid., S. 151
[73] Ibid., S. 153
[74] Fischer, Heinz. *Reflexionen*. Verlag Kremayr & Scheriau: Wien 1998, S. 266

Reformoffensiven, die alle Bereiche der Gesellschaft umfassten, wirken bis zum heutigen Tag nach.

Der Historiker Karl Vocelka schreibt in seiner „Geschichte Österreichs" folgendes über die Reformbemühungen der Ära Kreisky*: „Die 13 Jahre der Alleinregierung der Sozialisten in Österreich waren in der Anfangsphase getragen von der anhaltenden Hochkonjunktur und dem Reformwillen der Mehrheit der Österreicher. Die große Reform der SPÖ war auf vielen Gebieten sehr erfolgreich, auf anderen blieb sie stecken oder endete in Kompromissen, die langfristig nicht tragbar waren."*[76]

Bezogen auf die Person Bruno Kreisky kommt der Historiker Oliver Rathkolb in seinem Werk „Die paradoxe Republik" anhand von sieben Eckdaten (Authentizität, Integrität, Prinzipientreue, Aktive Beiträge leisten, Kooperativ – Teamgeist, Pionierleistung, Kommunikator, Idealbild und Spiegel der Wähler / innen) zu dem Schluss, dass Kreisky in all diesen Themenbereichen hohe Werte erzielte. In Puncto Authentizität wird Kreisky ein hoher Grad zugeschrieben. In Bezug auf Integrität schnitt Kreisky ebenso gut ab. Rathkolb dazu in seinem Buch: *„Bei Kreisky war Integrität ein zentraler Bestandteil seiner politischen Strategie als mehrfacher Außenseiter (Jude, Exilant, Intellektueller, Diplomat); das trug auch zu den Attacken gegen seinen geplanten Nachfolger Hannes Androsch bei. Dessen Steueraffäre, die rechtsgültig zu Androschs Nachteil entschieden wurde, stellte für Kreisky einen Bruch seiner Moralkriterien dar."*[77] Im Bereich „Aktive Beiträge leisten" bescheinigt Rathkolb, dass Kreisky: *„(…) einen besonderen Aktionismus entfaltete."*[78] Bei „Kooperativ – Teamgeist" wird Kreisky ein eher autokratischer Führungsstil zugeschrieben, der aber auf die Befugnisse seiner Minister einging und auch bereit war, andere Meinung zu übernehmen."[79] (siehe Abtreibungsfrage). Als Kommunikator war Kreisky laut Rathkolb: *„(…) der absolute Superstar."*[80] Weiter schreibt Rathkolb*: „Als verhinderter Journalist, blendender Erzähler und Alleinunterhalter gelang es ihm lange Zeit, via Medien, aber auch durch vielfältige persönliche Kontakte Kommunikation zu unterschiedlichen Mitgliedern der Gesellschaft aufzubauen. Dazu gehörte auch, dass Kreisky als Dauertelefonierer selbst direkt die Botschaften streute und sogar bei Anrufen in seiner Wohnung oft selbst das Telefon abhob. Die-*

[75] Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). *Erinnerungen. Das Vermächtnis des Jahrhundertpolitikers*. Styria Verlag: Wien – Graz - Klagenfurt 2007, S. 398
[76] Vocelka, Karl. *Geschichte Österreichs. Kultur – Gesellschaft – Politik*. Wilhelm Heyne Verlag: München 2011. 6. Auflage, S. 343f.
[77] Rathkolb, Oliver. *Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2010*. Haymon Taschenbuch: Innsbruck – Wien 2011, S. 164
[78] Ibid., S. 165
[79] Ibid., S. 166
[80] Ibid., S. 167

ser Zugang diente auch zur Kontrolle seines politischen Umfelds, dem er zunehmend nicht mehr traute. Immer wieder nützte er konkrete Beispiele aus der Bevölkerung, um seine Minister zu irritieren. Dazu kam, dass er sowohl bei öffentlichen Auftritten als auch im Fernsehen eine Art Bühnenpräsenz entwickelte und entsprechende Aufmerksamkeit auf sich zog.“[81] Bei den letzten der Eckdaten, Idealbild und Spiegel der Wähler, schreibt Rathkolb, dass Kreisky durch ein Übermaß an bürgernaher Aktivität (Anfragen, Bitten und Beschwerden von Bürgern direkt zu lösen), der Bevölkerung das Gefühl gab, konkrete Probleme in die Hand zu nehmen. Rathkolb schreibt weiters: *„Nur ein Bruchteil dieser Aktivitäten gelangten direkt zu Kreisky, aber im Schneeballeffekt verbreitete sich der Glaube, jederzeit per Brief oder Telefon mit Kreisky in Kontakt treten zu können und auch eine Antwort zu erhalten, die konkrete Maßnahmen signalisierte oder ankündigte.“*[82]

Das hohe Maß an Integrität, Führungsstärke und die Fähigkeit der Kommunikation von komplizierten Tatsachen machten Bruno Kreisky maßgeblich für das starke Abschneiden der SPÖ bei den Wahlgängen in den 1970er-Jahren verantwortlich. Neben den massiven strukturellen Veränderungen im Bereich des gesellschaftlichen Lebens sollte Kreisky auch auf die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs in den 1970er-Jahren maßgeblichen Einfluss nehmen.

[81] Ibid., S. 167
[82] Ibid., S. 168f.

V. Österreichs Wirtschaft in den 1970er Jahren: Zwischen Hochkonjunktur, Öl-Schock und Rezession

Die Ära Kreisky war in wirtschaftlichen Belangen von einem hohen Schwankungsgrad und großen Umbrüchen geprägt. Während zu Beginn der Ära Kreisky 1970 die Zeichen der Weltwirtschaft sowie der Wirtschaft Österreichs auf Wachstum standen, sollte sich dies mit dem Öl-Schock 1973 erheblich ändern. Kreisky argumentierte immer wieder, dass einer der Gründe, warum er sich maßgeblich für die Problematik im nahen Osten engagierte, die europäische Abhängigkeit von arabischem Öl sei und man dadurch die politischen Konsequenzen im nahen Osten nicht ignorieren dürfe.[83] Die wirtschaftlichen Gegebenheiten der sozialistischen Alleinregierung durchliefen alle möglichen Formen der ökonomischen Ausprägungen. Mehrere Wirtschaftsfachleute sowie eine große Anzahl der Wirtschaftshistoriker teilen die Wirtschaftspolitik der 1970er und der frühen 1980er-Jahre, also genau die Zeit, in der Bruno Kreisky und seine SPÖ in der Regierungsverantwortung standen, in drei Phasen. Die erste Phase nimmt ihren Anbeginn 1970 und endet 1974. Diese Phase wird auch als Phase der Hochkonjunktur tituliert. Die zweite Phase erstreckte sich über einen Zeitraum von fünf Jahren, 1975 bis 1980, und wird als Phase des eigenständigen „Austro-Keynesianimus" bezeichnet. Die letzte Phase, die von 1981 bis 1985 dauert, wird als Phase der differenzierten Anpassung gewertet.[84] Die Regierung Kreisky erbte von der Vorgängerregierung, der ÖVP-Alleinregierung, ein saniertes Budget, und das durchschnittliche Wirtschaftswachstum war mit 5 % für heutige Verhältnisse exorbitant hoch. Als Stephan Koren 1968 Finanzminister wurde, kam es zu dem berühmten „Koren'schen Paukenschlag". Koren, obwohl eigentlich Anhänger des Wirtschaftsliberalismus,[85] befürchtete eine weitere Staatsverschuldung, und so wurde mit einer Mischung aus Steuererhöhungen sowie durch konjunkturelle Mehreinnahmen ein ausgeglichenes Budget erreicht.[86] Die von der ÖVP-Alleinregierung eingeführten Steuererhöhungen waren mitunter ein Grund, warum die ÖVP bei der Nationalratswahl im Jahre 1970 die absolute Mehrheit verlor und nur auf Platz zwei hinter der SPÖ landete.

[83] Kreisky, Bruno. *Im Strom der Politik. Der Memoiren zweiter Teil*. Verlag Kremayr & Scheriau: Wien 1988, S. 307
[84] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 225
[85] Rathkolb, Oliver. *Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2010*. Haymon Taschenbuch: Innsbruck – Wien 2011, S. 96
[86] Seidel, Hans. *Der österreichische Weg in der Wirtschaftspolitik*. In: *Österreichs Wirtschaftspolitik 1970-1985. Erfolgreiche Wirtschaftspolitik unter erschwerten Rahmenbedingungen*. Jugend und Volk: Wien – München 1986, S. 12

Die Periode des „längsten Aufschwungs der Nachkriegszeit“[87] erfasste die ersten Jahre der Ära Kreisky. Die wirtschaftspolitische Strategie des „Austro-Keynesianismus“ war im Wahlkampf für die Nationalratswahl 1970 nicht existent.[88] Vor der Wahl 1970 wurde von Seiten der SPÖ und in Zusammenarbeit mit Fachleuten, mehrere Programme entworfen, die jeden Teilaspekt der gesellschaftlichen Lebens in Österreich abdecken sollten. Kreisky schreibt dazu in seinen Memoiren: „Am Ende konnten wir ein reiches Spektrum von Programmen für ein „modernes Österreich“ anbieten, die im Laufe von zwei Jahren von 1.400 Fachleuten ausgearbeitet worden waren: das Humanprogramm, das Wohnbauprogramm, das Kultur- und Bildungsprogramm, das Wirtschaftsprogramm mit dem Verkehrskonzept, die Programme zur Verbesserung der staatlichen Einrichtungen wie Parlament, Justiz, Verwaltung und Bundesheer und so weiter.“[89] Das Schlagwort von den 1.400 Experten machte die Runde, und das ausgearbeitete Wirtschaftsprogramm der SPÖ wies eine Reihe von Besonderheiten auf, die die SPÖ von anderen sozialdemokratischen/sozialistischen Parteien in Europa grundlegend unterschied. Weder war in dem Programm eine radikale Einkommensumverteilung zu finden noch war die immer wieder diskutierte Möglichkeit einer Zustimmung und Übernahme des französischen Konzepts einer Planwirtschaft dort zu finden.[90] Des Weiteren lehnte es Kreisky auch entschieden ab, Österreich zu einem Hochsteuerland à la Schweden zu transformieren. War sich Kreisky doch bewusst, dass ihm dies eventuell die absolute Mehrheit kosten könnte.[91] Das Wirtschaftsprogramm, das die SPÖ in der Opposition ausgearbeitet hatte, war auch eine klare Abkehr von der alten Wirtschafspolitik der SPÖ, die im Ruf stand, besonders vom Austro-Marxismus geprägt zu sein.[92]

A. Hartwährungspolitik oder die Entstehung des Alpendollar

Eine Besonderheit der Wirtschaftspolitik Österreichs in der Ära Kreisky war die Etablierung einer Hartwährungspolitik. Nachdem 1944 in Bretton Woods der US-Dollar als Leitwährung der westlichen Welt festgelegt worden war, wurden demnach die anderen Währungen westlicher Staaten am US-Dollar gemessen. Des Weiteren standen die anderen westlichen Währungen in einem festen Wechselkurs zum Dollar, der nur marginal im Bereich von 1 % abweichen durfte.

[87] Butschek, Felix. *Österreichische Wirtschaftsgeschichte. Von der Antike bis zur Gegenwart*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2012. 2. Auflage, S. 346
[88] Rathkolb, Oliver. *Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2010*. Haymon Taschenbuch: Innsbruck – Wien 2011, S. 95
[89] Kreisky, Bruno. *Im Strom der Politik. Der Memoiren zweiter Teil*. Verlag Kremayr & Scheriau: Wien 1988, S. 405
[90] Rathkolb, Oliver. *Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2010*. Haymon Taschenbuch: Innsbruck – Wien 2011, S. 95
[91] Ibid., S. 95

Die Republik Österreich war seit 1953 in dieses System eingebunden. Der Wechelkurs wurde mit 1 Dollar zu 26 Schilling angegeben.[93] Ebenso wurde von der Federal Reserve Bank die jederzeitige Einlösung des Dollars gegen Gold in Relation von 35 Dollar zu einer Unze Feingold garantiert. 1971 wurde das System von Bretton Woods von dem US amerikanischen Präsidenten Richard Nixon suspendiert. Gründe dafür sind mannigfaltig. Die immer stärker werdende Verstrickung der Vereinigten Staaten im Vietnam-Krieg sowie die Finanzierung der Pläne einer „Great Society" von Nixons Vorgänger Johnson wurden durch Kredite finanziert und erhöhten somit die vorhandene Geldmenge an Dollars. Daraus resultierte eine stark ansteigende Inflation, das Handelsdefizit der USA stieg, und der Dollar verlor an Kaufkraft.[94] Der Wirtschaftsforscher Robert Triffin, der früh in seinen Forschungsergebnissen auf Fehler des Bretton Woods-Systems hinwies, kam zu dem Ergebnis, dass durch den sich rasch ausweitenden Welthandel die Goldkonvertibilität des US-Dollars nicht aufrechterhalten werden konnte.[95] Der Dollar konnte solang als stabile Währung präsentiert werden, solang es möglich war, den fixen Umtauschkurs von 35 Dollar zu einer Feinunze Gold zu garantieren. Mit einem Überangebot an Dollar und den damit einhergehenden schrumpfenden Gold-Reserven kam das System von Bretton Woods 1971 zu einem Ende. Noch bevor das System von Bretton Woods Mitte 1971 aufgelöst wurde, kam es zu massiven Spekulationen gegen Währungen, die dem Dollar gegenüber als unterbewertet gegolten haben.[96] Zu den Spekulationen gegenüber jenen Währungen kam es in Folge der ab 1970 negativen Umkehrung der amerikanischen Zahlungsbilanz. Zu einer Zuspitzung dieser Spekulationen kam es im Mai 1971. Durch einen enormen Dollarzufluss sahen sich mehrere Staaten, darunter auch Deutschland und Österreich, gezwungen, den Erwerb von US-Dollars einzustellen.[97] Als der Vorschlag der BRD innerhalb der europäischen Gemeinschaft scheiterte, zu einem gemeinsamen Floaten gegenüber dem Dollar einzugehen, wurde der Wechselkurs der D-Mark gegenüber dem Dollar freigegeben.[98] Dies hatte auch weitreichende Folgen für Österreich. Zum ersten Mal seit 1953 wurde der fixe Wechselkurs von einem Dollar zu 26 Schilling aufgelöst und der

---

[92] Ibid., S. 141
[93] Dirninger, Christian. *Enwicklungslinien und Strukturelemente der österreichischen Wirtschaftspolitik in der Zweiten Republik*. In: Dirninger, Christian (Hg.). *Wirtschaftspolitik zwischen Konsens und Konflikt. Einsichten und Einblicke in die Strukturen und Abläufe der Wirtschaftspolitik der Zweiten Republik*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 1995, S. 48f.
[94] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 228
[95] Androsch, Hannes. *Wirtschaft und Gesellschaft. Österreich 1945-2005*. Studienverlag: Innsbruck – Wien – Bozen 2005, S. 40
[96] Androsch, Hannes. *Österreichische Währungspolitik. Vom harten Schilling zum Euro*. In: Bachinger, Karl. Stiefel, Dieter (Hg.). *Auf Heller und Cent. Beiträge zur Finanz- und Währungsgeschichte*. Wirtschaftsverlag Ueberreuther: Frankfurt – Wien 2001, S. 593
[97] Ibid., S. 593
[98] Ibid., S. 593

Schilling wurde gegenüber dem Dollar um 5,05 % aufgewertet.[99] Deutschland wertete schon 1969, 1971 und in späterer Folge 1973 die D-Mark gegenüber dem Dollar auf. Der schon erwähnte Finanzminister Stephan Koren (1968 bis 1970) versuchte schon 1969, als die erste Aufwertung der D-Mark gegenüber dem Dollar erfolgte, eine ebensolche mit dem österreichischen Schilling vorzunehmen. Dies scheiterte jedoch am Widerstand der Industrie. Nachdem das System von Bretton Woods im August 1971 suspendiert wurde, musste dieses durch ein neuartiges System der Wechselkurse ersetzt werden, und so kam es im Dezember zu einem Treffen der zehn wichtigsten Industrienationen (Group of Ten) im Smithsonian Institution. Dort einigten sich die Vertreter auf eine Wechselkursbereinigung, jedoch bei einer Beibehaltung von festen Wechselkursen bei einer Schwankungsbreite von 2,25 %.[100] Damit einhergehend wurde der US-Dollar um 8,75 % abgewertet. Zwei Jahre danach wurde dieser erneut um 10 % abgewertet. Im Zuge des „Smithsonian Agreement" wurde der Schilling um 11,59 % gegenüber dem Dollar aufgewertet.[101] Der Schilling wurde 1973 zum dritten Mal aufgewertet, nachdem es zu einem endgültigen Ende des festen Wechselkurses und zur Bildung eines innerhalb der EG bestehenden Währungsverbunds kam. Dieser Währungsverbund "floatete" gegenüber dem US-Dollar.[102] In diesem innerhalb der EG existierendem Währungsverband war die D-Mark die Leitwährung. Da Österreich 1973 kein Mitglied der EG war, wurde eine Politik der autonomen Orientierung an dem EG-Währungsverband praktiziert. Dies hatte im Jahre 1973 einer zweifachen Aufwertung des Schillings zufolge. Zuerst wurde der Schilling am 30. Mai 1973 um 2,25 % gegenüber dem Dollar aufgewertet und nachdem die D-Mark 1973 erneut gegenüber dem Dollar aufgewertet wurde wurde der Schilling um weitere 4,8 % gegenüber dem Dollar aufgewertet.[103]

Die Etablierung des Schillings als eine harte Währung kann im Zuge des Zusammenbrechens der Ordnung von Bretton Woods gesehen werden. Die Schwierigkeiten, denen sich die amerikani-

[99] Androsch, Hannes. *Aspekte des Geld- und Währungswesens als ökonomisches Rüstzeug und wirtschaftspolitisches Präzisionsinstrument*. In: Nölling, Wilhelm. Schachtschneider, Karl Albrecht. Starbaty, Joachim. *Währungsunion und Weltwirtschaft*. Lucius & Lucius: Stuttgart 1999, S. 231
[100] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 229
[101] Dirninger, Christian. *Enwicklungslinien und Strukturelemente der österreichischen Wirtschaftspolitik in der Zweiten Republik*. In: Dirninger, Christian (Hg.). *Wirtschaftspolitik zwischen Konsens und Konflikt. Einsichten und Einblicke in die Strukturen und Abläufe der Wirtschaftspolitik der Zweiten Republik*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 1995, S. 49
[102] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 229
[103] Dirninger, Christian. *Enwicklungslinien und Strukturelemente der österreichischen Wirtschaftspolitik in der Zweiten Republik*. In: Dirninger, Christian (Hg.). *Wirtschaftspolitik zwischen Konsens und Konflikt. Einsichten und Einblicke in die Strukturen und Abläufe der Wirtschaftspolitik der Zweiten Republik*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 1995, S. 49f.

sche Wirtschaft und vor allem der US-Dollar seit den 1960er Jahren ausgesetzt sahen, hatten zur Folge, dass die alte Ordnung im August 1971 ihr Ende fand. Im Zuge der Umstrukturierung der Wechselkurs-Thematik, gab es vor allem in Europa ein Umdenken und eine vorsichtige Emanzipation vom US-Dollar. Dies ändert nichts an der Tatsache, dass der US-amerikanische Dollar bis zum heutigen Tag die weltweite Leitwährung ist.

Die Gründe, warum man eine Verflechtung mit der EG-Währungsgruppe und hierbei eine Koppelung des Schillings an die D-Mark vollzog, waren naheliegend. Bis heute ist die BRD Österreichs wichtigster Handelspartner. Im Zuge des sich auflösenden Systems von Bretton Woods war es von entschiedener Wichtigkeit, den Schilling neu auf den internationalen Finanzmärkten zu positionieren. Die Entscheidung, aus dem Schilling eine Hartwährung zu machen, war vor allem auf das Engagement des Finanzministerns Hannes Androsch und des Österreichischen Gewerkschaftsbundes (ÖGB) und dessen Präsidenten, Anton Benya, zurückzuführen. Von Seiten der Proponenten einer Hartwährungspolitik wurden drei Argumente vorgetragen, um den Schilling aufzuwerten. Mit einer Aufwertung des Schillings sollte dem Inflationsimport entgegengetreten werden.[104] Bei einer Aufwertung des Schillings, würde dies jedoch die Exporte verteuern. Daraus jedoch sollten sich laut den Befürwortern der Hartwährungspolitik auch Chancen ergeben. Vor allem Investitionen in innovative Bereiche der Wirtschaft sowie schmerzvolle Maßnahmen der Umstrukturierung sollten dadurch unausweichlich werden.[105] Und drittens sollte mit einer Aufwertung des Schillings dem ausländischen Arbeitskräftesog durch eine Verringerung des Nominallohnrückstandes entgegengewirkt werden.[106]

Wie schon erwähnt machten sich vor allem Finanzminister Hannes Androsch und der ÖGB für die Aufwertung des Schillings und die Etablierung einer Hartwährungspolitik stark. Ebenso waren auch die führenden Kräfte der Oesterreichischen Nationalbank, Heinz Kienzl, Karl Waldbrunner und Georg Albrecht Verteidiger dieses Schrittes.[107] Dieser Kurs von Seiten des Finanzministers und der Gewerkschaft stieß nicht nur auf Wohlgefallen. Vor allem die Industrie beklagte die teuren österreichischen Exporte. Der größte Widersacher einer Hartwährungspolitik war jedoch Regierungschef Bruno Kreisky. Kreisky vermerkte in seinen Memoiren: *„Nun zur Währungspolitik: Unsere Hartwährungspolitik orientierte sich am Wert der Mark, und dieser war eine Folge der deutsch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen. Die Amerikaner haben die*

[104] Ibid., S. 49
[105] Ibid., S. 49
[106] Ibid., S. 49

Deutschen immer wieder gezwungen, aufzuwerten. Das geschah in regelmäßigen Abständen, und unser Mitziehen war meiner Ansicht nach überflüssig, und zwar auch in Hinblick auf den großen Import aus Deutschland überflüssig. Wir passten uns um einige Prozente zu sehr an, was zur Folge hatte, daß wir jetzt große Schwierigkeiten im Export haben, weil wir zu teuer sind. Ich habe diese Politik für falsch gehalten, das war auch einer der Gegensätze zum damaligen Finanzminister Androsch.“[108]

Bruno Kreiskys Ablehnung gegenüber der Hartwährungspolitik, die von Finanzminister Androsch eingeleitet wurde, führt dieser anhand eines Beispiels aus*: „(…) Die VEW*[109] *konkurrierte mit schwedischen und italienischen Stahlfirmen, mit Firmen aus Ländern, die abwerten, also wurde bei uns de facto aufgewertet. Damit haben wir die VEW in einer Weise geschädigt, daß ein Teil ihrer momentanen Probleme darauf zurückzuführen ist.“*[110] Kreisky geht noch genauer auf die Lage der VEW ein, kommt aber vorher noch auf die unterschiedlichen Meinungen zwischen ihm, Koren und Androsch zu sprechen*: „Wir Sozialdemokraten waren damals in der Regierung, und bei der „wirtschaftspolitischen Aussprache“ vertrat der spätere Nationalbankpräsident Koren als Vertreter der Österreichischen Volkspartei und ehemaliger Finanzminister intensiv die Forderung, die er später weit von sich wies, dass der Schilling die Aufwertung der DM nicht mitzumachen hätte. Ich selber trat Koren in dieser Sache nicht sehr energisch entgegen, weil ich verstand, dass unsere Zukunft im Export liegt und wir uns im Interesse unseres Exports eine so harte Währung gar nicht leisten können. Ich fand damals auch Verständnis bei Leuten, die heute keinerlei Verständnis mehr für diese Haltung haben. Ich war der Meinung, daß man immer ein bißchen hinter der Mark bleiben müsse, denn wir hatten ja nicht die gleichen politischen Verpflichtungen wie die Deutschen. Diese Politik wurde auch von einem Teil der Gewerkschaften akzeptiert. An einem heiklen Beispiel, jenem der VEW, kann man diese Situation zeigen: Die Vereinigten Edelstahlwerke waren ein im höchsten Maße exportorientiertes Unternehmen, 80 % gingen in den Export, und Fachleute schätzten den Währungsnachteil der VEW im Vergleich zu schwedischen und italienischen Konkurrenten auf ungefähr 300 Millionen Schilling. Sie mußten also diesen Währungsnachteil selber tragen, was sie schließlich nicht mehr konnten. Mir wurde entgegengehalten, dass die VÖEST nicht unter diesem Währungsnachteil leiden würde, und zwar, weil sie Dollarkäufe tätigen mußte, weiters Einnahmen aus Hartwäh-*

---

[107] Androsch, Hannes. *Wirtschaft und Gesellschaft. Österreich 1945-2005*. Studienverlag: Innsbruck – Wien – Bozen 2005, S. 41

[108] Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). Kunz, Johannes (Hg.). Schmidt, Margit (Hg.). *Der Mensch im Mittelpunkt. Der Memoiren dritter Teil.* Verlag Kremayer & Scheriau: Wien 1996, S. 147

[109] Vereinigte Edelstahlwerke AG

[110] Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). Kunz, Johannes (Hg.). Schmidt, Margit (Hg.). *Der Mensch im Mittelpunkt. Der Memoiren dritter Teil.* Verlag Kremayer & Scheriau: Wien 1996, S. 147f.

rungsländern hätte, vor allem aber, weil sie unter der Führung Apfalters[111] *als Kassachef praktisch wie eine Bank fungieren würde und sich daher Währungsnachteile für sie vermeiden läßt.*"[112]

Des Weiteren vollzieht Bruno Kreisky noch einen Vergleich zwischen der schwedischen und österreichischen Wirtschaft. Während Österreich ab den 1970er-Jahren aufwertet, hat Schweden tendenziell abgewertet. Kreisky dazu: *„Es ist gar keine Frage, daß die starke Entwicklung der schwedischen Industrie, vor allem in den letzten Jahren, und ihre Modernisierung trotz ungünstiger Entwicklung, wie bei den Erzvorkommen usw., auf die starke Abwertungspolitik Schwedens zurückzuführen ist. Natürlich hatte das auch Nachteile. Ich erinnere mich noch an die Zeit, in der die Schwedenkrone 5 Schilling kostete, während ihr Schillingwert zum Beispiel 1986 nur noch 2 Schilling betrug. Ich weiß auch, daß es über einen längeren Zeitraum keine beträchtliche Reallohnsteigerung geben konnte, aber damit ersparte sich Schweden die Arbeitslosigkeit. Inwieweit hier auch eine gewisse Renommiersucht eine Rollte spielte, kann ich nicht sagen; die Eitelkeit, an der Seite der Mark zu wandeln, hat aber sicher eine gewisse Rolle gespielt. Trotzdem glaube ich, daß wir ein wirtschaftliches Ansehen erreicht hatten, das es uns erlaubt hätte, eine eigenständigere Währungspolitik zu machen, als sie tatsächlich gemacht wurde.*"[113]

Obwohl Bruno Kreisky nicht mit der Hartwährungspolitik seines Finanzministers einverstanden war, ließ er diesen gewähren. Dieses Gewährenlassen war wohl eine Komponente des Kreisky'schen Führungsstil, wie schon der Historiker Oliver Rathkolb in seinem Werk „Die paradoxe Republik" über den Führungsstil Kreiskys meinte. Obwohl Kreisky einen eher autokratischen Führungsstil hatte, erkannte Kreisky die Eigenkompetenzen seiner Spitzenminister an.[114]

Die unterschiedlichen Meinungen von Kreisky und Androsch im Bezug auf die Ausrichtung des Schillings als Hart- oder Weichwährung trug zur Verschlechterung der Beziehung der beiden bei. Teilweise wurde sogar von einem Bruch des Vertrauensverhältnisses gesprochen.[115] Dass Kreisky die Bindung des Schilling an die D-Mark in seinen Memoiren als Eitelkeit abtat, kann als Seitenhieb auf den damaligen Finanzminister Androsch gewertet werden.

Von internationalen Experten jedoch wurde die Hartwährungspolitik, die Österreich in den 1970er-Jahren fuhr, positiv gesehen. In seiner 1998 erschienen Studie „Ein halbes Jahrhundert

[111] Heribert Apfalter, VÖEST Generaldirektor 1977-1985
[112] Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). Kunz, Johannes (Hg.). Schmidt, Margit (Hg.). *Der Mensch im Mittelpunkt. Der Memoiren dritter Teil.* Verlag Kremayer & Scheriau: Wien 1996, S. 149f.
[113] Ibid., S. 150
[114] Rathkolb, Oliver. *Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2010*. Haymon Taschenbuch: Innsbruck – Wien 2011, S. 166
[115] Androsch, Hannes. *Wirtschaft und Gesellschaft. Österreich 1945-2005*. Studienverlag: Innsbruck – Wien – Bozen 2005, S. 41

Erfolg. Der ökonomische Aufstieg Österreichs im OECD-Raum seit 1950“ bescheinigte der Statistik-Experte Anton Kausel der Hartwährungspolitik Österreichs einen großen Erfolg. Dort steht zu lesen*: „Rückblickend kann als gesichert gelten, daß die Politik des harten, seit 1973 an der stabilen D-Mark orientierten Schillings die derzeitige internationale Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Industrie begründet hat; ohne Hartwährungspolitik hätte Österreich vermutlich niemals vergleichbare moderne Industrienationen wirtschaftlich überflügeln können.*“[116] Des Weiteren beurteilt Kausel den Grad des wirtschaftlichen Erfolgs von Hartwährungsland und Weichwährungsländern im Vergleich. Dazu Kausel: *„Auch im wirtschaftshistorischen Wettbewerb zwischen Deutschland und Frankreich, zwischen der Schweiz und Schweden, zwischen Japan und den USA fällt der langfristige Leistungsvergleich unbestreitbar zugunsten der jeweiligen Hartwährungsnationen aus. Es gibt kein empirisches Beispiel, das auf die Dauer den nachhaltigen Erfolg einer Weichwährungslinie dokumentieren würde.*“[117] Anton Kausels Studie wurde kurz vor dem Beitritt Österreichs zur Euro-Währungsunion publiziert und sollte die wirtschaftlichen Entwicklung Österreichs seit 1950 und die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs für die Zukunft demonstrieren. Gleichfalls geht Kausel auf die positive Rolle der Gewerkschaft bei der Etablierung der Hartwährungspolitik ein. Wie schon erwähnt war die Achse Androsch – Benya die treibende Kraft für die Koppelung des Schillings an die D-Mark. Kausel vermerkte: „Insbesondere erwächst für Österreich ein Vorteil daraus, dass die Sozialpartnerschaft eine tragende Säule der Hartwährungspolitik und der Anbindung des österreichischen Schillings an die D-Mark ist; damit ist in Österreich die Voraussetzung für eine produktivitätsorientierte, die Stabilität unterstützende Einkommens- und Beschäftigungspolitik unter den Bedingungen der künftigen Währungsunion gegeben.“[118] Ein durch die Koppelung an die D-Mark starker Schilling als Vorläufer für den Euro?

B. Öl-Schock und „Austro-Keynesianismus“

Neben der Etablierung des Schillings als Hartwährung war die Wirtschaft der 1970er Jahre vom Ende der längsten Wachstumsphase seit Ende des Zweiten Weltkriegs gekennzeichnet. Während in Österreich in den 1960er Jahren Wachstumsraten von mehr als 5 % als Usus gesehen wurden,

[116] Kausel, Anton. *Ein halbes Jahrhundert Erfolg. Der ökonomische Aufstieg Österreichs im OECD-Raum seit 1950.* (Online) Verfügbar unter: http://www.forschungsnetzwerk.at/downloadpub/1998_aufstiegoecd_tcm14_kausel.pdf (zuletzt abgerufen am 21. März 2014)
[117] Ibid., S. 6
[118] Ibid., S. 22

war diese im Jahre 1973 auf 2,6 % gesunken.[119] Durch kriegerische Auseinandersetzungen mehrerer arabischer Staaten und Israel im Jom-Kippur-Krieg 1973 kam es von Seiten mancher OPEC-Staaten zu einer Verringerung der Erdölförderung, um der europäischen Unterstützung für Israel ein Ende zu bereiten. Der sogenannte Öl-Schock markierte nicht nur das Ende einer langen wirtschaftlichen Wachstumsphase, sondern legte auch strukturelle Probleme offen, die in den vergangenen Wohlstandsjahren verdeckt geblieben waren. Die Erwartungshaltung von Seiten der Arbeitnehmer in Richtung der Gewerkschaften war davon geprägt, immer höhere Lohnforderungen zu stellen. Man ging von einem beständigen Wirtschaftswachstum aus. 1970 stieg der durchschnittliche Monatsverdienst um 8 % an und im Bereich der verarbeitenden Industrie sogar um 12,3 %. 1975 wurde mit einer Stundenlohnzunahme im Bereich der Industrie um 17,7 % der Höhepunkt erreicht.[120] Andererseits war durch die Ausbreitung des Staates in Bezug auf Infrastrukturmaßnahmen und im Bereich des Ausbaues des Wohlfahrtstaates eine immer höhere Abgabenquote zu Stande gekommen. Diese Mischung aus beständigen Lohnerhöhungsforderungen und einer steigenden Abgabenquote zog eine sich steigernde Inflation nach sich.[121] Die Kombination aus einer steigenden Arbeitslosenrate und einer beständig steigenden Inflation wurde als Stagflation bezeichnet und war bis dato eine unbekannte Erscheinung. Für Österreich war dies eine vollkommen neue Erfahrung, war man doch vor 1975 nie mit einem Phänomen der Stagflation konfrontiert. Dennoch war Österreich in diesem Fall keine Ausnahme in Westeuropa. Die Inflationsrate stieg von 3,5 %, die man in der zweiten Hälfte der 1960er gewohnt war, auf 9,5 % im Jahre 1974 an.

Als 1975 die Auswirkungen des Öl-Schocks die Wirtschaft vollkommen im Griff hatten und man erkennen musste, dass diese Krise keine Alltagserscheinung sein wird, war die Ausgangslage, um diese Krise zu bekämpfen, suboptimal. Gekennzeichnet durch steigende Lohnforderungen, einem einbrechenden Wirtschaftswachstum[122], einem ebenso steigenden Handelsdefizit[123] und einer sich steigernden Inflation[124] schickte man sich von Seiten der Bundesregierung an, durch einen „policy mix“ dieser Krise entgegenzuwirken. Dieser „policy mix“ war eine bemerkenswer-

[119] Rathkolb, Oliver. *Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2010*. Haymon Taschenbuch: Innsbruck – Wien 2011, S. 96

[120] Butschek, Felix. *Österreichische Wirtschaftsgeschichte. Von der Antike bis zur Gegenwart*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2012. 2. Auflage, S. 347f.

[121] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 230f.

[122] In den Jahren 1960 bis 1968 stieg das BIP in Österreich durchschnittlich um 4,3 %. In den Jahren 1968 bis 1973 um 5,9 %, von 1973 bis 1979 um durchschnittlich 2,9 % und in den Jahren 1979 bis 1983 um 1,5 %.

[123] Das Handelsdefizit belief sich im Jahre 1970 auf -17.994 Millionen Schilling. Im Jahre 1975 stieg dieses auf -32.492 Millionen Schilling an. Im Jahre 1980 war die Handelsbilanz mit -89.676 Millionen Schilling angegeben.

[124] Die Inflationsrate in Österreich war in den Jahren 1960 bis 1968 durchschnittlich 3,6 %. Von 1968 bis 1973 stieg diese auf durchschnittlich 5,2 % an. Der Höhepunkt wurde in den Jahren 1973 bis 1979 mit einem Durchschnittswert von 6,3 % erreicht.

te Sache, war er doch von einem widersprüchlichen Zugang geprägt. Einerseits wurde eine Hartwährungspolitik errichtet, andererseits kam die Komponente des „deficit spending“ dazu. Diese Herangehensweise wurde „Austro-Keynesianismus“ genannt. Genauso wenig wie die Errichtung des Schillings als eine Hartwährung zu Beginn der Ära Kreisky ein Thema war, ebenso wenig war die Politik eines „deficit spending“ geplant. Die Wirtschaftspolitik der Ära Kreisky war eine, gezwungenermaßen, reaktionsfreudige Politik, und die Maßnahme, der Etablierung einer Hartwährungspolitik müssen genauso wie das „deficit spending“ als Reaktion auf das Ende des Währungssystems von Bretton Woods respektive des ersten Öl-Schocks gesehen werden.

C. Der „Austro-Keynesianismus“

Der Terminus „Austro-Keynesianimus“ wurde ex post, von Hans Seidel, Wirtschaftsforschender und Staatssekretär für Finanzen in der letzten Regierung Kreisky, Ende der 1970er-Jahre geprägt.[125] Ebenso häufig wie der Begriff „Austro-Keynesianimus“ wird auch der Begriff „Austro-Monetarismus“, geprägt vom austro-amerikanischen Ökonom Gottfried Haberler, verwendet. Den Weg, den Österreich mit dem Programm des „Austro-Keynesianismus“ beschritt, wurde auch des Öfteren der „dritte Weg“ genannt, ein Mittelding zwischen sozialistischer Planwirtschaft und einem anglo-amerikanischen Kapitalismus.

Die Hybridform „Austro-Keynesianismus“ beinhaltet den Namen des britischen Ökonom John Maynard Keynes, dessen Ideen im Zuge der Finanzkrise seit 2008 wieder allgemeines Gehör finden. Die Theorie des Keynesianismus, die John Maynard Keynes in seinem Werk „The General Theory of Employment, Interest and Money“ aus dem Jahre 1936 vorlegt, geht, vereinfacht gesagt, davon aus, dass durch staatliche Programme, seien dies nun eine expansive Geldpolitik oder staatliche Investitionsprogramme in Infrastruktur und anderswertige Bereiche, eine Belebung der darniederliegenden Wirtschaft von Vorteil sei. Durch diese staatlichen Maßnahmen wird eine großzügige Schuldenpolitik billigend in Kauf genommen. Die 1970er-Jahre, die, ausgelöst durch den ersten Öl-Schock von einem wirtschaftlichen Abschwung dominiert waren, schienen für die Theorie von Keynes wie geschaffen.

Im Grunde genommen handelte es sich beim „Austro-Keynesianismus“ um eine Strategie, den Auswirkungen des Öl-Schocks entgegenzuwirken. Das ganze Konzept des „Austro-Keynesianimus“ kann als, wie von Hannes Androsch bezeichnet, „policy mix“ betrachtet werden. Von Wirtschaftsforschenden der damaligen Zeit wird der Begriff „Austro-Keynesiansmus“

[125] Rathkolb, Oliver. *Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2010*. Haymon Taschenbuch: Innsbruck – Wien 2011, S. 96

unterschiedlich interpretiert. Der Wortschöpfer selbst, Hans Seidel, definiert den „Austro-Keynesianismus“ als ein Programm das*: „(…) mit Hilfe eines Systems von Förderungen für Investitionen, Exporte und den Arbeitsmarkt differenzierter handhabbarer Einkommenspolitik, wobei letztere vor allem von der Wirtschaft und Sozialpartnerschaft getragen wird.“*[126] Der Ökonom Gunther Tichy stellt bei den Merkmalen des „Austro-Keynesianismus“ vor allem die Investitionsförderungen, die Koppelung des Schillings an die D-Mark, die Einkommenspolitik der Sozialpartnerschaft sowie die Haftungsübernahmen des Bundes in den Vordergrund.[127] Christian Dirninger gibt wohl die überschaulichte und knappste Definition des „Austro-Keynesianismus“. Um die Stagflation zu verhindern, erfolgte: *„eine bewusste Ausweitung des wirtschaftspolitischen Handlungsspielraum mittels eines Bündels antizyklischer Maßnahmen, in dessen Mittelpunkt eine spezifische Kombination von stark expansiver Budgetpolitik, restriktiver Einkommenspolitik und stabilitätsorientierter Geld- und Währungspolitik stand.“*[128]

Der „Austro-Keynesianismus“ war somit eine dynamische Handhabung, die durch eine Kombination von Nachfragemanagement, Einkommenspolitik und Hartwährungspolitik dem Angebotsschock der Erdölpreiserhöhung, die das Embargo der OPEC-Staaten nach sich zog, entgegenzuwirken.[129] Damit so eine Politik funktionieren kann und damit die Reformvorhaben im Bereich der Stabilisierungs- und Beschäftigungspolitik Erfolg haben, bedarf es institutioneller und politischer Voraussetzungen. Der Wirtschaftswissenschaftler Helmut Kramer analysierte anhand von fünf Punkten, warum die politischen und institutionellen Rahmenbedingungen für den anfänglichen Erfolg des „Austro-Keynesianimus“ ausschlaggebend waren:

„1. Ein hoher Grad der Zentralisation der österreichischen Gewerkschaften verhinderte, daß nachfragesteigernde Beschäftigungsprogramme nominelle Lohnsteigerungen statt realer Beschäftigungseffekte bewirkten. Ein hoher gewerkschaftlicher Konzentrationsgrad reduzierte mögliche inflationäre Folgen expansiver Politik.

2. Das Vertrauen der Unternehmer in mittelfristig überdurchschnittliche Wachstumsraten führte dazu, daß Gewinnschwankungen im internationalen Vergleich nur geringe Beschäftigungsschwankungen hervorriefen; unternehmerische Erwartungen wurden „verstetigt“.

[126] Mitter, Peter. Wörgötter, Andreas. *Austro-Keynesianismus. Festschrift für Prof. Hans Seidel zum 65 Geburtstag*. Physica Verlag: Heidelberg 1990, S. 3
[127] Ibid., S. 3
[128] Dirninger, Christian. *Enwicklungslinien und Strukturelemente der österreichischen Wirtschaftspolitik in der Zweiten Republik*. In: Dirninger, Christian (Hg.). *Wirtschaftspolitik zwischen Konsens und Konflikt. Einsichten und Einblicke in die Strukturen und Abläufe der Wirtschaftspolitik der Zweiten Republik*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 1995, S. 52
[129] Rathkolb, Oliver. *Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2010*. Haymon Taschenbuch: Innsbruck – Wien 2011, S. 96

3. Die in der Sozialpartnerschaft institutionalisierte Entscheidungsfindung bezog die Betroffenen in die wirtschaftspolitischen Entscheidungsprozesse ein; ein hohes Maß von ex-ante-Zustimmung war damit gegeben.
4. Die Existenz einer auch quantitativ bedeutsamen verstaatlichten Industrie begünstigte ein ausgewogenes Machtverhältnis zwischen dem Gewerkschaftsbund und den Unternehmerorganisationen; dieses besondere Machtverhältnis kann als Voraussetzung der Sozialpartnerschaft angesehen werden.
5. Am Beginn der 70er-Jahre war der Anteil der reinen Besitzeinkommen, insbesondere der Anteil der Zinseinkommen am Volkseinkommen noch außerordentlich niedrig. Zinseinkommen sind – neben den Einkommen der freien Berufe – trotz der Einbindung der Sozialpartner in die Geldpolitik der sozialpartnerschaftlichen Kontrolle wegen der internationalen Mobilität des Geldkapitals weitgehend entzogen. Diese Aussage gilt jedenfalls für Änderungen des Niveaus der Zinseinkommen. Die niedrigere Zinsquote in Verbindung mit einem hohen Grad der Kreditsubventionierung verringerte die Bedeutung der Zinsen als investitionsbestimmende Variable.“[130]

Um die negativen Auswirkungen des Öl-Schocks in Grenzen zu halten, ging man in eine Phase des „deficit spending“ über. Das berühmte Zitat Bruno Kreiskys*: „Und wenn mich einer fragt, wie denn das mit den Schulden ist, dann sage ich ihm das, was ich immer wieder sage: dass mir ein paar Milliarden Schulden weniger schlaflose Nächte bereiten, als mir ein paar hunderttausend Arbeitslose mehr bereiten würden“*, hat inzwischen Berühmtheit erlangt und wird als Formel der Regierungsarbeit der Regierung Kreisky im Kampf gegen die Wirtschafskrise gesehen. Das Schlagwort des „Durchtauchens“ machte Mitte der 1970er-Jahre die Runde und man ging davon aus, dass diese Krise, sofern man sie überhaupt als so eine wahrnahm, rasch vorübergehen werde. Primäres Ziel der Regierung Kreisky war es, die Arbeitslosigkeit niedrig zu halten. Dies sollte auch bis in die Anfangsjahre der 1980er funktionieren. War die Arbeitslosenrate 1970 noch bei 1,9 %, stieg diese marginal im Jahre 1975 auf 2,1 %. Erst im Jahre 1983, dem letzten der Ära Kreisky, sollte die Arbeitslosenquote auf 4,5 % ansteigen.[131] Ein Grund, die Arbeitslosenzahlen durch staatliche Interventionen niedrig zu halten, war der Erhalt der sozialen Stabilität und die Sorge vor der Erstarkung radikaler Kräfte.[132] Ab Mitte der 1970er-Jahre stiegen die

[130] Kramer, Helmut. *Faustregeln für die Wirtschaftspolitik die nicht immer ganz wissenschaftliche Fundierung wirtschaftspolitischer Beratung*. In: Mitter, Peter. Wörgötter, Andreas. *Austro-Keynesianismus. Festschrift für Prof. Hans Seidel zum 65 Geburtstag*. Physica Verlag: Heidelberg 1990, S. 38
[131] Butschek, Felix. *Österreichische Wirtschaftsgeschichte. Von der Antike bis zur Gegenwart*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2012. 2. Auflage, S. 560
[132] Vocelka, Karl. *Geschichte Österreichs. Kultur – Gesellschaft – Politik*. Wilhelm Heyne Verlag: München 2011. 6. Auflage, S. 345

Schulden rapide an. 1975 wurde das Konjunkturausgleichsbudget freigegeben und zwei Budgetüberschreitungsgesetze wurden wirksam. Dadurch erhöhten sich die Ausgaben im Budget um 8,5 %, als ursprünglich im Voranschlag vorgesehen.[133] In den Jahren 1975 bis 1982 stiegen die im Budget wirksam werdenden Ausgaben im Bereich der Industrie und Gewerbe durch Haftungsübernahmen im Exportgeschäft, Zuschüsse für Betriebsgründungen und anderswertige Förderungen um 307 %. Die Ausgaben für die Arbeitsmarktverwaltung erhöhten sich um 150 % sowie für den Schuldendienst um 317 %.[134] Die Konjunktur-Stützungsprogramme, ließen das Nettodefizit in den Jahren 1975 und 1976 auf 4,5 % anschwellen. Im Jahre 1982 sollte sich das Defizit auf 2,5 % einpendeln.[135]

So sehr die Politik des „Austro-Keynesianimus" die Finanzen der Republik in Bedrängnis brachte und den Schuldenstand auf bis dato unerhört hohe Summen anschwellen ließ, wurden die Ziele dieser Politik erreicht. Einerseits blieb die Arbeitslosenquote unter den niedrigsten in Westeuropa, andererseits wurde die Hartwährungspolitik aufrecht erhalten, der Schilling bewährte sich als Hartwährung und wurde neben der D-Mark und dem Schweizer Franken zur stabilsten Währung Europas. Des Weiteren konnte auch in Zeiten der Krise eine Steigerung des BIPs verzeichnet werden. In den Jahren von 1975 bis 1981 wuchs das BIP um durchschnittlich 2,7 %, das der OECD-Staaten um 2,5 %. Ebenso war Österreich bei der Inflationsrate unter dem Durchschnitt der OECD-Staaten. Im selben Zeitraum lag die Inflationsrate durchschnittlich bei 9,4 %, die der OECD-Staaten bei 11,2 %. Die Arbeitslosenrate blieb, wie schon erwähnt, sehr niedrig im Vergleich zu anderen OECD-Staaten. Dies ist aber auch zurückzuführen auf einen massiven Abbau von ausländischen Arbeitskräften sowie durch das Ausscheiden von Arbeitskräften aus dem Arbeitsprozess, Stichwort Frühpensionen.[136]
Universitätsprofessor Robert Kriechbaumer führt den Erfolg des „Austro-Keynesianimus", der 1970er und der frühen 1980er-Jahre auf vier unterschiedliche Strategien zurück*: „1. Die Fortschreibung der angebotsorientierten Methoden durch die beschäftigungs- und wirtschaftspolitisch motivierte Expansion des Budgets mit dem Bemühen, durch Einnahmesteigerung, indirekte Exportsubventionen und Importrestriktionen das Anwachsen des Defizits zu minimieren und die 1977 beunruhigende defizitäre Leistungsbilanz zu verbessern.*

[133] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus.* Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 232
[134] Ibid., S. 232
[135] Androsch, Hannes. *Wirtschaft und Gesellschaft. Österreich 1945-2005*. Studienverlag: Innsbruck – Wien – Bozen 2005, S. 43
[136] Butschek, Felix. *Österreichische Wirtschaftsgeschichte. Von der Antike bis zur Gegenwart*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2012. 2. Auflage, S. 359

2. Die Fortführung der Hartwährungspolitik, wobei sich eine Koalition zwischen Finanzminister, ÖGB und Nationalbank gegen Bundeskanzler und Industrie formierte;
3. eine kontrollierte Geldpolitik bei gleichzeitiger Einbindung der Sozialpartner in ein „big bargaining". Die Sozialpartnerschaft erlebte in den späten siebziger und frühen achtziger Jahren in der öffentlichen Wahrnehmung ihr „goldenes Zeitalter";
4. die Verstaatlichte Industrie fungierte unter dem Druck Bundes- und regionalpolitischer Interessen und unter Zurückstellung betriebswirtschaftlicher Erfordernisse als Instrument staatlicher Beschäftigungspolitik."[137]

In der Tat, die Bemühungen der österreichischen Bundesregierung mit einem „policy mix" der Wirtschaftskrise entgegen zu wirken, fand auch im Ausland Anklang. 1980 erschien im *Economist* ein Survey of Austria, mit dem Titel „A small house in Order". Die Stabilisierungstendenzen die durch das Maßnahmen-Paket „Austro-Keynesianimus" erfolgten, mussten jedoch Ende der 1970er-Jahre wieder geopolitischen Ereignissen weichen. Nach der islamischen Revolution im Iran und dem kurz darauf ausbrechenden Krieg zwischen dem Iran und dem Irak kam es zu einem zweiten Öl-Schock. Wie beim ersten Öl-Schock wenige Jahre vorher, stieg auch diesmal der Rohölpreis stark an und ließ viele Staaten der westlichen Welt in eine tiefe Rezession stürzen. Die Strukturschwächen, die man in Österreich nach dem ersten Öl-Schock noch kaschieren konnte, war nach dem zweiten Öl-Schock offensichtlich. Vor allem innerhalb der Verstaatlichten Industrie war es nicht mehr möglich, die Fehler und Fehlentscheidungen der letzten Jahre zu negieren. Ein zweites „Durchtauchen" war aus budgetpolitischen Rahmenbedingungen nicht mehr machbar, wie nach dem ersten Öl-Schock. Die Arbeitslosenquote stieg, und das Wirtschaftswachstum brach ein.
Während der *Economist* 1980 noch positiv über die österreichischen Reformanliegen berichtete, erschien 1982 im deutschen Nachrichtenmagazin DER SPIEGEL eine vernichtende Bestandsaufnahme der österreichischen Wirtschaft. Unter dem Titel „Modell Österreich – abgewirtschaftet", ging DER SPIEGEL hart mit der Reformpolitik der Ära Kreisky ins Gericht: *„Wie eine sichere Insel lag Bruno Kreiskys Musterland in einer krisengeschüttelten Welt. Nun hat auch das Modell der österreichischen Sozialisten abgewirtschaftet, lassen Pleiten, Korruption, Staatsverschuldung und Arbeitslosigkeit im bislang glücklichen Österreich Endzeitstimmung aufkommen."*[138] Von Seiten der SPIEGEL-Journalisten wurde dem österreichischen Krisenmanagement ein hoher Grad an Müßiggang und Realitätsverweigerung unterstellt. Durch viele Pleiten privater

[137] Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus.* Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004, S. 234

Industriebetriebe sowie durch den katastrophalen Zustand der Verstaatlichten Industrie und die dadurch verbundenen Rettungspakete wuchsen die Staatsschulden in den Regierungsjahren Kreiskys von 10 auf 40 Milliarden Mark an. Weiters wird im SPIEGEL erwähnt, dass durch Länder, Gemeinden und Sondergesellschaften des Bundes, sich insgesamt die Schulden der Republik auf 60 Milliarden belaufen. Auf jeden Österreicher gerechnet wären dies 8.100 Mark.[139]
Die erklärten Ziele des „deficit spending"-Programms, oder auch unter dem Begriff „Austro-Keynesianismus" oder „Austro-Monetarismus" bekannt, mit dem man einen dritten Weg beschreiten wollte, waren eine niedrige Arbeitslosenquote, eine niedrige Inflation, Wirtschaftswachstum und die Aufrechterhaltung der kurz vorher eingeführten Hartwährungspolitik. Bis zum zweiten Öl-Schock wurden diese Kriterien, unter einer extremen und bis dato nicht gekannten Verschuldung, einem Aufblähen der Verstaatlichen Industrie mit einer großen Anzahl von Arbeitskräften, die nicht von Nöten waren sowie Rettungsmaßnahmen für in Bedrängnis geratene Privatbetriebe erfüllt.

Das Projekt „Austro-Porsche" kann aus dieser Sicht als ein Kind des „Austro-Keynesianismus" gelten. Die primären Zielsetzungen des „Austro-Porsche"-Projekts waren die Schaffung von Arbeitsplätzen, um die Vollbeschäftigung aufrecht zu erhalten sowie die Reduzierung des Handelsdefizits. Ebenso kann der „Austro-Porsche" auch als Prestige-Projekt gesehen werden. Der ehemalige Generaldirektor der ÖIAG, Oskar Grünwald, kommt bei einem Vortrag über über die Verstaatlichte Industrie in der Ära Kreisky auf das Projekt des „Austro-Porsche" zu sprechen. Bei seinem Referat geht Grünwald auf die angespannte Wirtschaftslage der 1970er-Jahre ein, um dann einen Bogen zum „Austro-Porsche" zu schlagen: *„Heute sind ganze Branchen von dieser Krise betroffen. Trotzdem zeigen sich gerade am Beispiel der VEW große Unterschiede zwischen der Art, wie wir und die Konservativen Wirtschaftspolitik machen. Wir haben alles getan, um die Härten für den einzelnen Arbeiter und Angestellten zu mildern. Wir müssen heute alle Reserven, die in der österreichischen Wirtschaft stecken, ausschöpfen. Wir denken dabei an die großen Möglichkeiten, die Vielzahl von Klein- und Mittelbetrieben, ihr großes Potential an hochwertigen Produkten, ihre Anpassungsfähigkeit und Marktnähe. Durch eine Reihe von Vorschlägen wollen wir diesen Unternehmen einen besseren Zugang zum Weltmarkt verschaffen.*
Kreiskys Industriepolitik, besonders der Austro-Porsche, wurde gelegentlich belächelt, aber sie stellte gewachsene Strukturen in Frage und war zugleich Anstoß für neue und positive Entwicklungen. Aus dem Autoprojekt wuchs später die starke Entwicklung der Zulieferindustrie, auch

[138] DER SPIEGEL, 3/1982
[139] Ibid.

mit Staribacher als bewährtem Vermittler zwischen ausländischen und österreichischen Betrieben, und diese Exporte haben wesentlich zur Verbesserung der „Autohandelsbilanz" beigetragen."[140]

In dem Sinne reiht sich der „Austro-Porsche" in eine lange Liste von Projekten der Ära Kreisky ein.

[140] Grünwald, Oskar. *Die Verstaatlichung in der Ära Kreisky*. In: Weber, Fritz. Venus, Theodor. *Austro-Keynesianismus in Theorie und Praxis.* Verlag Jugend & Volk: Wien 1993, S. 125f.

VI. Der „Austro-Porsche“

Über einen Zeitraum von etwas mehr als zwei Jahren wurde Ende der 1970er-Jahre eine hitzige Diskussion darüber geführt, ob die mit nostalgischem Blick verklärte österreichische Automobilindustrie wieder aufgebaut werden sollte. „Baut Österreich ein Auto“, hieß es von Seiten der Befürworter. Als Referenz wurde die oben angesprochene ehemalige Automobilindustrie erwähnt, die vor allem in der Zwischenkriegszeit erfolgreich operierte. Gegner dieses Unterfangens wiesen auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen hin, die es der österreichischen Wirtschaft unmöglich macht, eine Automobilindustrie einfach aus dem Boden zu stampfen.

Die zum Teil sehr emotional geführte Debatte fand ihren Anfang im September 1976. Am 4. September 1976 gab der damalige Österreichische Industrie Holdings AG (ÖIAG)-Generaldirektor Franz Geist, der von 1971 bis 1978 als Generaldirektor fungierte, der Kronen-Zeitung ein Interview und behauptete, dass innerhalb der nächsten Jahre in Österreich eine Pkw-Industrie entstehen solle.[141] Des Weiteren wird von Seiten Geists gesagt, dass die Österreichische Industrieholding AG eine Studie bei der Firma Porsche in Auftrag gab, um die Realisierbarkeit auszuloten. Laut Franz Geist sollte ein „Weltkonzern“ den Vertrieb übernehmen und die zu produzierende jährliche Stückzahl wird mit 50.000 Einheiten beziffert. Mit dem nun in Angriff genommen Auto-Projekt wird laut Geist versucht, einen Strukturwandel in der heimischen Industrie voranzutreiben. Franz Geist dazu*: „Eine Automobilfabrikation würde rund 5.000 Arbeitsplätze im Land schaffen und zusätzlich 5.000 in der Zuliefererindustrie“*.[142] Ferner weist Geist darauf hin, dass nur in Kooperation mit einer Weltmarke oder, wie der ÖIAG-GD es ausdrückt: „Entscheidend wäre, dass Profis wie Porsche an dem Projekt arbeiten“, die Neuansiedelung einer Pkw-Industrie mit Erfolg gekrönt sein kann.

In diesem Gespräch vom 4. September 1976 in der Kronen-Zeitung zwischen dem ÖIAG-GD und dem Wirtschaftsredakteur der Kronen-Zeitung, Georg Wailand, fällt auch zum ersten Mal der Ausdruck „Austro-Porsche“. In seiner in der Kronen-Zeitung regelmäßig erscheinenden, Kolumne geht Wailand ein Jahr später darauf ein, dass der Name „Austro-Porsche“ eine Erfindung von ihm sei.[143] Unter diesem Begriff „Austro-Porsche“ wurde in den Jahren 1976-1978, darüber diskutiert, gestritten sowie ein Für und Wider ausgewogen, ob in Österreich eine Automobilindustrie mit eigener Marke entstehen sollte. Letztendlich wird dem Terminus „Austro-Porsche“ immer ein Hauch des Versagens anhaften. Dass das Projekt „Austro-Porsche“ kein leichtes Unterfangen sei, war allen Beteiligten von Anfang an klar. Auf die Frage, ob ihm das

[141] Kronen-Zeitung, 4. September 1976
[142] Ibid.

Projekt „Austro-Porsche“ zu riskant sei, antwortete der ÖIAG-Generaldirektor Franz Geist*: „Ich fürchte mich nur vor Kreisky und meiner Frau“*.[144]

Als ÖIAG-GD Geist Anfang September 1976 an die Öffentlichkeit ging und somit den offiziellen Beginn des Vorhabens, in Österreich eine Pkw-Industrie neu erstehen zu lassen, markierte, ging diesem Schritt schon eine mehrmonatige Planung voraus. Innerhalb der ÖIAG wurde ein Zeitablaufplan erstellt, der die Entwicklung des „Austro-Porsche“ verdeutlicht.

3. Mai 1976: Werksbesuch Dr. Geist bei Firma Porsche in Stuttgart und Vorstellung eines Konzeptes für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion
8. Juni 1976: Schriftliche Vorlage dieses Konzeptes (an ÖIAG-Vorstand ergangen)
30. Juni 1976: Angebot Firma Porsche an ÖIAG, eine Realisierbarkeitsstudie für die Fertigung eines neuen PKW in Österreich durchzuführen; Arbeitsplan und Zeitplan
13. Juli 1976: Beschluss über Genehmigung für Ausarbeitung der Realisierbarkeitsstudie bei 169. Vorstandssitzung der ÖIAG
20. Juli 1976: Auftragserteilung an Firma Porsche
8. August 1976: Auftragsbestätigung durch Firma Porsche; Festpreis DM 452.400 + Spesen max. 5 %, Zeitbedarf ca. sechs Monate ab 1.9.1976
4. September 1976: in Kronen-Zeitung wird erstmals die Modellbezeichnung „Austro-Porsche“ erwähnt (Redakteur Dr. Wailand)
4./5. Oktober 1976: Erste Kontaktaufnahme des ÖIAG-Projektkoordinators mit dem Porsche-Projektteam in Stuttgart (Terminabstimmung)
19. Oktober 1976: Besuch der Porsche-Experten bei VMW-Ranshofen[145] (Alu-Verwendung)
12. November 1976: Erste Besprechungen des Porsche-Projektteams in Wien mit ÖIAG-Mitarbeitern (Marketingfragen)
22. November 1976: Besprechung Porsche-Marketingexperten mit IFES und Auftragserteilung für Akzeptanzuntersuchung in Österreich
7. Dezember 1976: Porsche legt Zwischenbericht in Wien vor (GD Fuhrmann, ÖIAG-Vorstand und AR-Präsident)
21./22. Dezember 1976: Besuche der Porsche-Experten bei Semperit Wien und Linz (Gummi + Schaumteile), Eybl in Krems und CLAG (Teppiche + Kunststoffe)

[143] Kronen-Zeitung, 13. August 1977
[144] Ibid.
[145] Vereinigte Metallwerke Ranshofen-Berndorf AG

13. Jänner 1977: Besuch der Porsche Experten bei VMW-Wiener Metallwerke (Alu-Druckgußteile) und Brunner Glasfabrik (Scheiben)
17. Februar 1977: Drei Herren des ÖIAG-Vorstandes bei Porsche in Stuttgart; Diskussion und Abstimmung des Endberichtes
10. März 1977: Ablieferung der Porsche-Studie bei ÖIAG
5. Mai 1977: Besprechung in der ÖIAG über die Ergebnisse der Studie in Anwesenheit des Vorstandes, der Abteilungsleiter und Referenten; Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Klärung offener Fragen
25/26. Mai 1977: ÖIAG-Arbeitsgruppe in Stuttgart; Fragen zur Kalkulation, zu Vertrieb & Service und technischer Details
31. Mai 1977: GD Dr. Geist verhandelt in Wolfsburg mit GD Schmücker von VW über Vertriebsübernahme
7. Juni 1977: in ÖIAG-Vorstandssitzung liegt Bericht über Arbeitsgruppe vor
10. Juni bis 2. Juli 1977: Zwei Mitarbeiter untersuchen in USA Bedingungen und Chancen für den Absatz des Österreich-PKW
11. August 1977: Werksbesuch bei Firma Porsche in Stuttgart mit Bundeskanzler Dr. Kreisky, Vizekanzler Dr. Androsch, ÖGB-Präsident Benya, AR-Präsident Ing. Hrdlitschka und GD Dr. Geist
11. Oktober 1977: Ergänzung der Studie zum Kapitel „Marktforschung“ von Fa. Porsche fertiggestellt und an ÖIAG abgeliefert
13. Oktober 1977: Verhandlung mit Firma Chrysler / Detroit bezüglich Vertriebsübernahme und Beteiligungsmöglichkeit
24. Oktober 1977: Bericht der Arbeitsgruppe; Variantenrechnungen zum Porsche-Projekt werden am 2.11. den Vorstandsmitgliedern überreicht[146]

Der letzte Eintrag in diesem internen ÖIAG-Zeitablaufplan stammte von Ende Oktober. Anfang November 1977 wurde es zur Gewissheit, dass das „Austro-Porsche“- Projekt mit der Firma Porsche nicht durchführbar ist. Die Gründe hierfür sind mannigfaltig und werden in dieser Arbeit behandelt. Den Endpunkt unter die Diskussion, ob in Österreich eine Pkw-Industrie wiedererrichtet werden soll/kann, setzte das Symposium „Soll Österreich Automobile bauen?“. Bei diesem Symposium, das im Juni 1978 in der Wiener Hofburg abgehalten wurde, hat sich die Mei-

[146] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Information für GD Geist, 14. November 1977

nung durchgesetzt, dass es vernünftiger wäre, eine Autoteil-Zulieferindustrie zu etablieren anstatt eine Pkw-Industrie neu erstehen zu lassen.

A. Die Anfänge

Am 3. Mai 1976 brach ÖIAG-GD Franz Geist nach Stuttgart auf, um der Präsentation eines „Konzept für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion", wie das Entwicklungskonzept der Firma Porsche in Bezug auf eine mögliche österreichische Automobilproduktion hieß, im Entwicklungszentrum der Firma Porsche beizuwohnen. Am darauffolgenden Tag fand in Wien die 160. Vorstandssitzung der Österreichischen Industrieholding AG statt. In dieser Runde berichtet Geist von seiner Reise nach Stuttgart. Unter Tagesordnungspunkt 14) „Allfälliges" wird im Protokoll vermerkt, dass Geist mit Vertretern der Firma Porsche über die mögliche Erzeugung von ca. 50.000 Kraftfahrzeugen der Mitteklasse in Österreich diskutiert hat. Des Weiteren geht aus dem Protokoll hervor, dass die Firma Porsche an einer Zusammenarbeit mit österreichischen Unternehmen Interesse bekundet, die im Zusammenhang mit einer Umstrukturierung der österreichischen Industrie einhergehen soll.[147]

Das bereits erwähnte „Konzept für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion", das GD Geist in Stuttgart erläutert bekam, wurde am 8. Juni 1976 in schriftlicher Vorlage an den ÖIAG-Vorstand übergeben. In diesem 23-Seiten Konzept werden von Punkt a.) bis Punkt i.) in einer Grobplanung vorläufige Angaben zu Produkt und Produkteinrichtungen gegeben.[148] In der Vorbemerkung des Konzepts geht die Firma Porsche davon aus, dass: *„bisher keine Produktionsstätten und –einrichtungen vorhanden sind, sondern das Gesamtwerk neu aufgebaut wird. Die angegebenen Zahlen für Gebäude, Gelände, Einrichtungen und Sonderbetriebsmittel sind daher obere Grenzwerte, die bei der Projektstudie überprüft werden und entsprechend dem vorhandenen Industriepotential in Österreich reduziert werden."*[149]

In Punkt a.) „Produkt", schlägt Firma Porsche: „(…) ein Fahrzeug vor, dass zwischen der unteren Mittelklasse und der Mittelklasse einzuordnen ist". Die technischen Merkmale dieses Fahrzeugs sind eine 4-türige Limousine, ein 60 PS und 1,5 Liter Motor, der ausbaufähig bis 90 PS und 2,0 Liter Motor ist sowie ein 4-Gang Getriebe bzw. eine Automatik-Schaltung.

[147] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 88, Tagesordnung für die 160. Vorstandssitzung, 30. April 1976
[148] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Konzept für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion
[149] Ibid., S. 4

Obwohl der zukünftige „Austro-Porsche“ als Pkw der unteren Mittelklasse und Mittelklasse angegeben ist, werden von Seiten der Firma Porsche Vorschläge unterbreitet, um den „Austro-Porsche“ von Großserienfahrzeugen zu unterscheiden und abzusetzen. Neben technischen und stilistischen Unterscheidungen, die den „Austro-Porsche“ von der Konkurrenz abheben sollen, ist auch die jährlich zu produzierende Stückzahl von 50.000 Einheiten ein Grund, diese technischen Spezialitäten und Merkmale zu forcieren, um die Marktchancen zu erhöhen. Als Beispiele dienen:

-Leichtbauweise

Durch die Verwendung von Aluminium anstatt von Stahl wird eine Gewichtsreduktion von 120 kg erwartet. Dieses geringere Gewicht stellt eine niedrigere Belastung dar und drosselt den Kraftstoffverbrauch.

-Hohe Lebensdauer

Durch den Gebrauch von Aluminium werden Korrosionsschäden verringert, und durch eine niedrigere mechanische Belastung wird die Lebensdauer des Fahrzeugs verlängert.

-Antriebskonzept

Als Antriebskonzept wird von der Firma Porsche die Transaxle-Bauweise vorgeschlagen. Bei der Transaxle-Bauweise von Kraftfahrzeugen, bei der ein Frontmotor sowie ein Hinterradantrieb bestehen, ist das Getriebe an der Hinterachse angeordnet.[150] Diese Bauweise garantiert eine gleichmäßige Gewichtsverteilung auf Vorder -sowie Hinterachse und ermöglicht somit gutes Fahrverhalten bei jedweden Bedingungen.

-Niedere Kraftstoffverbrauchswerte

120 kg weniger durch die Umstellung von Stahl-Pkw auf Aluminium-Pkw, bedeuten einen Kraftstoffverbrauch von 8,5 Liter / 100 Kilometer. Mit einem Tank, der 55 Liter fasst, würde dies eine Reichweite von 650 Kilometer mit einer Tankfüllung implizieren.

-Hoher Wiederverkaufswert

Die lange Lebensdauer der Karosserie zuzüglich einer Wiederverwertung der verwendeten Werkstoffe geben dem „Austro-Porsche“ die Gelegenheit, einen guten Preis als Gebrauchtwagen zu erzielen.

Bei Punkt b.) „Entwicklung“ wird vor allem die Kostenfrage der zu entwickelnden Komponenten beleuchtet. Die Entwicklungskosten für das Grundmodell Limousine 4-türig soll insgesamt 100 Millionen DM kosten. Wobei 32 Millionen DM auf die Karosserie, 22 Millionen auf die Ausstattung, 9.5 Millionen auf den Motor, 4 Millionen auf das Schaltgetriebe, 3 Millionen auf die Vorderachse, 4 Millionen auf die Hinterachse, 5 Millionen auf die Elektrik sowie 20 Millionen auf die Integration fallen.
Für die anderen Modellvarianten, für die man sich neben der klassischen Limousinen-Variante entschied, fallen etwaige Kosten an. So zum Beispiel für das Modell Kombi 5-türig. Die Zusatzkosten betragen für dieses Modell 16 Millionen DM. Hierbei entfallen 4.5 Millionen auf die Karosserie, 6 Millionen auf die Ausstattung, 1.5 Millionen auf die Elektrik und 4 Millionen auf die Integration.
Bei der Modellvariante Coupé fallen Entwicklungsmehrkosten von 11 Millionen DM an. Bei der Karosserie sind dies 3.3 Millionen DM, bei der Ausstattung 3.4 Millionen DM, bei der Vorderachse 0.8 Millionen, bei der Hinterachse 0.7 Millionen, Elektrik 0.6 Millionen sowie bei der Integration 2.2 Millionen DM.
Die Ingenieure von Porsche gehen davon aus, dass der Produktionsbeginn 54 Monate nach dem Start des Projekts möglich ist.

Punkt c.) „Produktionsplanung“ ist wenig elaboriert in dem Konzept und kann erst nach der Endfertigung der Studie vorgelegt werden. Die Kosten werden mit 12 – 37 Millionen DM beziffert.

Bei Punkt d.) „Produktionseinrichtungen“ geht die Firma Porsche davon aus, dass täglich 200 Fahrzeuge produziert werden. Diese 200 Fahrzeuge werden im Bereich der Karosseriefertigung in zwei Schichten, im Bereich mechanischer Bearbeitung ebenso in zwei Schichten und in der Montage in einer Schicht produziert. Die daraus resultierende Kostenbasis wird mit 580 Millionen DM berechnet, wobei hier auf die jeweiligen Teilbereiche folgende Kosten anfallen:

- Typgebundene Werkzeuge und Einrichtungen 150 Millionen DM
- Gelände und Außenanlagen 70 Millionen DM
- Baukosten und Nebenkosten 175 Millionen DM

- Produktionseinrichtungen 155 Millionen DM
- Nebenbetrieb, Energie 20 Millionen DM
- Transport, Paletten 10 Millionen DM

Punkt e.) „Gelände und Flächen“ beschäftigt sich mit der Standortfindung und deren Voraussetzungen. Bei der Errichtung eines solchen Pkw produzierenden Werkes einschließlich Parkplätze werden 50 ha Gelände benötigt,
Die Bauhöhen für den Rohbau Montage werden mit 8.5 Meter, für die Presserei 14 Meter und für die Lackiererei mit 10 Meter angegeben.
Die Karosseriefertigung würde 39.000 m^2, die Motoren-Getriebe-Fahrwerkfertigung 26.000 m^2, die Endmontage Nacharbeit 8.000 m^2, die Materialwirtschaft 40.000 m^2 und die Nebenbetriebe 15.000 m^2 in Anspruch nehmen. Summa Summarum würde sich dies auf 128.000 m^2 belaufen.

Unter Punkt f.) wird der „Energiebedarf“ behandelt, der sich auf jährlich 80 Millionen KWh beläuft.

g.) Der „Personalbedarf“ wurde 4.750 Personen angegeben. 3.730 Personen wären als Lohnempfänger engagiert und 1.020 Personen als Angestellte. In Rücksichtnahme des Vertriebs und der Zulieferindustrie kann mit einer gesamt Kapazität von 10.000 Mitarbeitern gerechnet werden.

h.) Der „Gesamtkapitalbedarf“ bei 50.000 zu produzierenden Einheiten jährlich wird mit 600 Millionen DM beziffert. Dies setzt voraus, dass eine Produktionsstätte und Einrichtungen schon vorhanden sind. Der Kapitalbedarf von 600 Millionen setzt wie folgt zusammen:

1. Entwicklung ca. 100 Millionen DM
2. Produktionsplanung ca. 12 – 35 Millionen DM
3. Produktionseinrichtungen (abhängig von vorhandenen Industrieeinrichtungen) ca. 150 – 580 Millionen DM
4. Serienanlaufkosten ca. 10 Millionen DM

Der letzte Punkt i.) geht auf die „Serienpreisschätzung“ ein. Das Aluminium-Auto wird bei einer jährlichen Stückzahl von 50.000 mit einem Verkaufspreis von 15.200 DM abgegeben. Das Stahlauto würde bei gleicher Stückzahl um 1.000 DM billiger sein. Bei der rein hypothetischen

Stückzahl von 500.000 Einheiten pro Jahr würde sich der Preis des Aluminium-Autos auf 10.800 DM senken, der des Stahlautos sogar auf 10.000 DM.

B. Exkurs: Langzeitauto / Studie Club of Rome

Bemerkenswert an dem von der Firma Porsche erstellten „Konzept für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion“ ist die Tatsache, dass vor allem die Umweltverträglichkeit, Ressourcenschonung und ein reduzierter Kraftstoffverbrauch im Vordergrund stehen. Durch die neue Bauweise einer Auto-Karosserie, bestehend aus Aluminium, und den damit einhergehenden Einsparungen wird von Seiten Porsches ein vollkommen neuer Weg eingeschlagen, um althergebrachte Bauweisen, z. B. das Stahl-Auto, zu ersetzen. 40 Jahre später ist die stetige Verbesserung eines Automobils im Bereich Umweltverträglichkeit, Ressourcenschonung, CO^2 Abgasverringerung und geringer Kraftstoffverbrauch absoluter Standard eines jeden Autokonzerns.
Anno dazumal wurde die Diskussion vor allem von einem Buch, das von dem „Think Tank“ Club of Rome in Auftrag gegeben wurde, beeinflusst. Als „Die Grenzen des Wachstums“[151], das von der Volkswagen-Stiftung finanziert wurde, erschien, löste es eine regelrechte Hysterie aus. Die Autoren des Buches gingen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum aufgrund mannigfaltiger Faktoren in den darauffolgenden Jahren zum Erliegen kommen wird und das beständige ökonomische Wachstum nicht möglich sei. Des Weiteren beschäftigt sich die mit der Theorie Thomas Malthus‘, die davon ausgeht, dass die rasch wachsende Weltbevölkerung nicht zu ernähren ist. Inwieweit die Voraussagen dieses vom Club of Rome in Auftrag gegeben Buches 40 Jahre danach der Wahrheit entsprechen, ist diskussionswürdig. Da vor allem die Automobilbranche ein Wirtschaftszweig ist, der wie kein zweiter von einem ständigen Wachstum, Innovationskraft, einem steigenden Konsum und der damit einhergehenden erhöhten Mobilität weiter Teile der Bevölkerung lebt, musste ein Modus Vivendi gefunden werden, um auch in Zukunft gewinnorientiert operieren zu können. Als Antwort auf das Buch „Grenzen des Wachstums“ des Club of Rome brachte die Firma Porsche die Idee eines Langzeitautos ins Spiel. Der zukünftige „Austro-Porsche“ sollte von diesen Überlegungen geprägt sein.

Noch vor der Öl-Krise wurde im Jahre 1973 von Seiten der Firma Porsche das Forschungsprojekt „Langzeitauto“ vorgestellt.[152] Darin setzt sich die Firma Porsche intensiv mit den Thesen des vom Club of Rome vorgestellten Buches „Grenzen des Wachstums“ auseinander und versucht Lösungsvorschläge anzubieten, um somit dem Menetekel begrenzten Wachstums, in weiterer Folge Umsatzeinbußen in der Automobilbranche entgegen zu wirken.

[151] Meadows, Donella. Meadows, Dennis. Randers, Jørgen. Behrens, William. *The Limits to Growth*. Earth Island: London 1972
[152] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Forschungsprojekt Langzeitauto

Als Zielsetzung des Langzeitautos werden die Schonung von Energievorräten, der Rohstoffvorräte, Verringerung der Gesamtkosten, Erhöhung der Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit, Verringerung der Umweltbelastung und die Beibehaltung der Ziele bisheriger Fahrzeugkonzepte angegeben.[153]

Die Realisierungsmöglichkeiten waren weitgefächert. Anhand des Fahrzeugkonzepts, des Kundendienstes, der Werkstoffauswahl, der Detailkonstruktion, Herstellung und Qualitätskontrolle, Nutzen-Kosten optimierter Lebensdauer sollten die Möglichkeit eines solchen Langzeitautos ermöglicht werden.[154]

Eine Überlegung der Firma Porsche und aller Automobilkonzerne, die sich mit dem Projekt eines Langzeitautos beschäftigen, war die, inwiefern die potentiellen Kunden auf ein, zumeist im Alltag gebrauchtes Produkt, reagieren, das diese nun anstatt weniger Jahre nun jetzt für einen längeren Zeitraum besitzen könnten. In dem Forschungsprojekt „Langzeitauto“ wurde eine Marktstudie herangezogen, die erörtern sollte, inwiefern die Marktakzeptanz für so ein Produkt vorhanden ist. Aus dieser Studie geht hervor, dass etwaige Kunden ein erhöhtes Maß an passiver Sicherheit sowie eine erhöhte Betriebssicherheit über einen längeren Zeitraum erwarten. In Bezug auf die finanzielle Komponente meinen die befragten Menschen, dass ein höherer Anschaffungspreis gerechtfertigt ist unter der Maxime, dass dadurch Wertverlust und Unterhaltskosten sich reduzieren. Der Mehrpreis sollte jedoch einen Betrag von ca. 30 % nicht übersteigen. Um dem oben angeführten Problem der langen Besitzdauer eines solchen Gefährts Herr zu werden, sprach man davon dass die Karosserie „zeitlos“ sein sollte.[155]

Damit das Langzeitauto auch seinem Namen gerecht wird, sollten nach technisch-wirtschaftlichem Standpunkt die Komponenten eines solchen Gefährts verbessert werden, um eine optimale Lebensdauer zu garantieren.[156] Voraussetzung hierfür ist die Kenntnis der vorhandenen Schwachstellen mancher Autoteile. Anhand von drei Kategorien wurden Listen erstellt mit Bauteilen, die a.) leicht oder mäßig verbessert werden müssen, wie:

- Dachaufbau, Spritzwand
- Hauben vorne und hinten
- Seiten- und Heckscheiben
- Stoßstangen mit Halterungen
- Sitzmechanik

[153] Ibid., S. 7
[154] Ibid., S. 8
[155] Ibid., S. 11
[156] Ibid., S. 11

- Schlösser und Scharniere im Innenraum
- Türbetätigungsmechanik
- Innenspiegel
- Motor-, Getriebe- und Differentialgehäuse
- Ölpumpe
- Radaufhängungsteile
- Fahrwerksanlenkung
- Gelenke im Fahrwerksbereich
- Metallische Lager im Fahrwerksbereich
- Betätigungsmechanik im Fahrwerksbereich
- Lenkgetriebe, Lenkwellenstrang
- Räder

b.) die erheblich verbessert werden müssen, wie:

- Rohkarosserie unterhalb der Gürtellinie
- Lackierung
- Anbauteile (Türgriffe, Außenspiegel, Zierteile)
- Scharniere an Türen, Hauben, Fenstern, Tankklappe
- Scheibenwischermechanik
- Fensterheber
- Türfeststeller
- Bowdenzüge
- Wasserpumpe
- Kühler
- Heizung (Betätigung, Klappen, Ventile)
- Benzinleitung
- Gemischbildungseinrichtung
- Getriebelager, Zahnräder
- Antriebswellengelenke
- Bremsleitungen
- Fußbremsmechanik
- Handbremsmechanik

- Elektrische Maschinen
- Elektrische Schalter
- Blink- und Kombileuchten
- Kabel, Kabelverbindungen
- Zündanlage
- Niedrige belastete Dichtungen

c.) die nicht oder teilweise nur mit extrem hohem Mehraufwand langzeittauglich ausgeführt werden können und deshalb leicht austauschbar zu gestalten sind, wie:

- Frontscheibe
- Dichtungen an Türen, Fenstern, Hauben, Gehäusen
- Unterbodenschutz
- Innenverkleidungsteile
- Rückhaltesysteme
- Motoraufhängung (Elastomere)
- Hochbelastete Dichtungen
- Wasserschläuche
- Keilriemen
- Getriebeaufhängung
- Kupplungsscheibe
- Synchronisierungselemente
- Elastomere im Fahrwerksbereich
- Stoßdämpfer
- Reifen
- Bremsbeläge
- Bremsscheiben
- Bremsflüssigkeit
- (Kohlen für elektrische Maschinen)
- Elektromechanische Relais
- Scheinwerfer

- Zündkerzen[157]

Ein weiteres Problem, das selbstverständlich bei einem Langzeitauto auftreten kann, ist die Korrosionsgefahr. Um dieser Gefahr vorzeitig zu unterbinden, wird von Seiten der Firma Porsche auf korrosionsbeständige Werkstoffe, Oberflächenschutz (hochwertige Lackierung) und Fügeverfahren, kombiniert mit Korrosionsschutz gesetzt.[158]
Des Öfteren war die Karosserie des zukünftigen „Austro-Porsches" ein Thema, und vor allem aus welchen Materialien diese bestehen würde. Im Forschungsprojekt Langzeitauto kam man zu dem Entschluss, dass die Rohkaroserie aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech sowie aus Aluminiumblech bestehen kann.[159]
Neben einer Blechkarosserie wurde auch die Option einer Kunststoffkarosserie diskutiert. Diese konnte in den 1970er-Jahren jedoch nicht in Großserie hergestellt werden und war Zukunftsdenken. Neben Kunststoff und Aluminium wurden auch nicht rostender Stahl und kunststoffbeschichteter Stahl als Karosseriewerkstoff ins Spiel gebracht. Bei ersterem würde der Material- und Fertigungsaufwand auf das Doppelte gegenüber Stahlblech steigen, und kunststoffbeschichteter Stahl ist durch die Tatsache, dass bei den bisherigen Fügeverfahren mit einer Beihaltung des vollem Korrosionsschutzes für tragende Teile noch nicht anwendbar sind, nicht geeignet.[160]

Der wohl wichtigste Teil des Forschungsprojekts Langzeitauto ist der der Lebensdauerbestimmung. Es wird konstatiert, dass: „Vor allem durch die Vermeidung von Korrosion und durch Optimierung der Oberflächenzustände ergibt sich aus den Maßnahmen zur Lebensdauererhöhung nur eine geringe Erhöhung des Fahrzeuggewichts um wenige Prozent".[161] Bei relativ beweglichen Bauteilen setzt das Langzeitauto eine tribologisch[162] richtige Konstruktion voraus. Folgende Gesichtspunkte sind von Wichtigkeit:

- Auslegung der Konstruktion im Hinblick auf eine Minimierung der Kräfte und spezifischer Belastungen
- Abbau von Kraftspitzen durch elastische Elemente

[157] Ibid., S. 11f.
[158] Ibid., S. 13
[159] Ibid., S. 13
[160] Ibid., S. 15
[161] Ibid., S. 17
[162] Tribologie ist die Wissenschaft und Technik von aufeinander unter Kraft einwirkenden Oberflächen in Relativbewegungen. Zitiert nach: Österreichisch Tribologische Gesellschaft, 2014. Tribologie ? (Online) Verfügbar unter: http://www.oetg.at/html/tribologie.html (zuletzt abgerufen 29. Juli 2014)

- Schutz der Reibstellen vor Schmutz und Feuchtigkeit
- Ausreichende Schmierung der bewegten Teile bei allen Betriebsbedingungen
- Alterungsbeständige und langzeitfeste Dichtelemente
- Anbringung der Dichtelemente an geschützten und verformungsarmen Stellen
- Alterungsbeständige und verschmutzungsarme Schmiermittel
- Wirksame Filter in den Ölkreisläufen
- Notlaufeigenschaften (Mangelschmierung)
- Steife Konstruktion zur Vermeidung von Verkantungen an Reibstellen infolge mechanischer und thermischer Belastung
- Vermeidung von Spaltänderungen infolge mechanischer und thermischer Belastung

Um das Ziel Langzeitauto zu ermöglichen wurde von Seiten der Firma Porsche in dem Forschungsprojekt Langzeitauto ein Grundkonzept erarbeitet. Folgende Teilbereiche wurden analysiert, um eine Bewertung und um ein theoretisches Modell zu kreieren:

- Transporteigenschaften
- Fahrleistung
- Gebrauchstüchtigkeit
- Umweltschutz
- Komfort
- Aktive Sicherheit
- Passive Sicherheit
- Wartung
- Betrieb unter Sonderbedingungen
- Wirtschaftlichkeit.[163]

Nachdem man alles diese aufgezählten Faktoren untersuchte, kam man zu folgendem Beispielkonzept. Das zukünftige Langzeitauto weist ein Leergewicht von 1.000 kg auf, bei einer Zuladungskapazität von 400 bis 450 kg. Es bietet fünf Sitzplätze, vier Türen sowie eine Heckklappe. Die Rohkarosserie besteht aus beidseitig verzinktem Stahlblech oder aus Aluminiumblech. Das Gefährt wird von einem Frontantrieb angetrieben und ist mit einem Quermotor ausgestattet. Ein

[163] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Forschungsprojekt Langzeitauto, S. 19

Längsmotor ist jedoch auch eine Möglichkeit. Das Material des Motorblocks ist entweder Grauguss oder Aluminium. Der zukünftige Motor wäre ein 4-Zylinder-Ottomotor mit 1,8 l bis 2,0 l und Vergaser. Die Leistung betrüge 55/62 KW bei 4.800 Umdrehungen in der Minute. Das Langzeitauto wird mit einem 4-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet sein, in Zukunft will man ein Automatikgetriebe mit Vermeidung von Mehrverbrauch installieren. Die Spurweite vorne ist mit ca. 1.400 mm, die hinten mit ca. 1.360 mm bemessen. Der Radstand beträgt ca. 2.500 mm, die Länge des Gefährts ca. 4.380 mm und die Breite ist mit ca. 1.670 mm bemessen. Die Vorderachse ist entweder ein Doppelquerlenker oder ein Mcpherson-Federbein. Die Hinterachse ist hingegen ein Schräglenker, Koppellenker oder eine leichte Starrachse. Scheibenbremsen sind jeweils vorne und hinten angebracht, und das Langzeitauto ist mit einer Zahnstangenlenkung ausgestattet.[164]

Der Aspekt der Langlebigkeit des zukünftigen „Austro-Porsche", spielte auch in der medialen Berichterstattung eine Rolle. Im Klubmagazin des ARBÖ[165], „Freie Fahrt", erklärte ÖIAG-GD Franz Geist: „Der Austro-Porsche könnte ein echtes Langzeitauto werden."[166] Ebenso wird Porsche-GD Ernst Fuhrmann im Magazin „Freie Fahrt" interviewt. Dieser antwortet auf die Frage, ob das Thema Langzeitauto eine Rolle beim „österreichischen Projekt" spielen wird, wie folgt*: „Ja. Überlegungen zum Thema Langzeitauto werden ebenfalls einbezogen. Ich könnte mir vorstellen, dass das für manche Kunden einen Anreiz bietet."*[167] Die Variante Langzeitauto für den „Austro-Porsche" stößt aber auch auf Kritik. „Langzeitautos leben nicht länger. Unfälle versetzen den Todesstoß", schreiben zum Beispiel die Oberösterreichischen Nachrichten.[168] Weiters werden in dem Artikel mehrere negativ Punkte eines Langzeitautos aufgeführt. Darunter fallen die hohen Anschaffungspreise, der niedrige Wiederverkaufspreis, der hohe Verschleiß bei Bremsen, Radaufhängung, Achsen, etc. sowie niedrige Belastung von Motoren, was zur Faulheit der Motoren und zu einem dadurch rapide ansteigenden Treibstoffverbrauch führt.[169] In die gleiche Richtung argumentiert auch Ferdinand Piëch, Audi-NSU-Vorstand: *„Der Konsument interessiert sich nicht dafür, was mit seinem Auto in zehn Jahren passiert. Er fährt es ja nur drei oder vier Jahre. Der Markt wünscht alle zwei Jahre ein komplett neues Modell."*[170] Auf die Erfolgslosigkeit eines Langzeitautos kommt auch VW-Entwicklungschef Ernst Fiala zu sprechen, der mein-

[164] Ibid., S. 20
[165] Der Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs, SPÖ-naher Verkehrsclub
[166] Freie Fahrt, 20. November 1976
[167] Ibid., S. 3
[168] OÖ Nachrichten, 21. Jänner 1977
[169] Ibid.
[170] profil, 5/1977

te*: „Wenn das Langzeitauto eine echte Marktnische wäre, hätten sich längst die Großen darauf gestürzt.“*[171]

Obwohl das Langzeitauto ein Kind seiner Zeit war und offensichtlich durch die Studie des Club of Rome sowie kurz darauf durch den Erdölschock beeinflusst wurde, waren die angestellten Überlegungen für ein ressourcenschonendes Automobil weit vorausschauend. Gewisse Kritikpunkte wie zum Beispiel die Verringerung des Absatzes neuer Fahrzeuge wurden in Schlussbemerkungen des Forschungsprojekts der Firma Porsche entkräftet. Dort steht wie folgend:

- Schon in der Vergangenheit bemühte sich die Automobilindustrie erfolgreich um die stetige Erhöhung der Lebensdauer ihrer Fahrzeuge. Es gibt keinerlei Anzeichen dafür, dass dadurch der Absatz neuer Fahrzeuge verringert wurde.
- Es wird keineswegs eine technische maximal mögliche, sondern eine nach technisch-wirtschaftlichen Kriterien zu bestimmende optimale Lebensdauer angestrebt.
- Es wird keinesfalls gefordert, dass alle zukünftigen Fahrzeuge als Langzeitautos gebaut werden sollen.
- Das Forschungsprojekt ist von Anfang an als langfristiges Programm konzipiert, sodass kurzfristige Produktionseinbrüche von vorherein nicht eintreten können.
- Eine Erhöhung der Lebensdauer muss keinesfalls eine Verlängerung der Nutzungsdauer beim Besitzer bedeuten. Vielmehr stellen, wie die Beispiele „Schiff“ und „Flugzeug“ zeigen, langlebige Produkte attraktive Wirtschaftsgüter auf dem Gebrauchtwarenmarkt da.
- Eine Erhöhung der Lebensdauer der einzelnen Fahrzeuge muss nicht unbedingt eine verlängerte Produktionsdauer bedeuten. Bei Vorliegen von Innovation kann das Konzept eines Langzeitautos angepasst werden. Auch die klassische Modellpflege eignet sich für Langzeitautos.
- Es ist durchaus möglich, einzelne Langzeitkomponenten auch in traditionelle Fahrzeuge einzuführen. Porsche hat mit dem serienmäßigen Einsatz von beidseitig feuerverzinkten Karosserien schon einen wesentlichen Schritt in diese Richtung getan.
- Da es technisch und wirtschaftlich nicht möglich ist, alle Bauteile eines Fahrzeuges auf höhere und gleiche Lebensdauer auszulegen, kommt dem Dienstleistungsbereich erhöhte Bedeutung zu. Wegen der Langfristigkeit des Projekts ist auch hier eine Anpassung der Beschäftigungslage und des Ausbildungsstandes der Mitarbeiter möglich.
- In weiten Bereichen der Fahrzeugtechnik, aber auch in Bezug auf das Styling hat bei europäischen Fahrzeugen in den letzten 10 Jahren die Häufigkeit grundlegender Änderungen deutlich

[171] KURIER, 12. Feber 1977

abgenommen. In gleichem Maße hat die Berechtigung, sich mit dem Projekt Langzeitauto zu beschäftigen, zugenommen.
- Bezüglich des fortschreitenden Gebietes der Fahrzeugelektronik kann davon ausgegangen werden, dass in Zukunft eine Integration neuer Komponenten und Systeme in vorhandenen Fahrzeugkomponenten ohne bzw. ohne wesentliche Änderungen möglich sein wird.
- Auch im Hinblick auf das Unfallgeschehen kann davon ausgegangen werden, dass Langzeitautos vorteilhaft sind. Wegen des voraussichtlich relativ hohen Zeitwertes ist einmal die Reparaturwürdigkeit teilbeschädigter Fahrzeuge größer als heute, zum Anderen wird das Recycling von Bauteilen oder Totalschaden-Fahrzeugen effektiver sein.[172]

Das Forschungsprojekt Langzeitauto schließt mit dem Satz: „Insgesamt zeigt sich, dass ein Langzeitauto durch evolutionäre Verbesserungen realisierbar ist.“[173] Dies lässt auf eine positive Meinung der Firma Porsche bezüglich dem Projekt Langzeitauto schließen. Der Gedanke, der das Forschungsprojekt Langzeitauto beseelte, sollte auch in die Planungsarbeiten des „Austro-Porsche“ einfließen. In der endgültigen Studie die von Seiten der Firma Porsche für die ÖIAG erarbeitet wurde, heißt es, dass die Verfolgung des Langzeit-Gedankens eine technische und technologische Besonderheit sei und somit als krasse Differenzierung zum Wettbewerb gelten kann.[174]

C. Der Partner: Firma Porsche

Um die Idee des „Austro-Porsches“ in die Tat umzusetzen und um eine österreichische Automobil-Industrie wiederzubeleben, bedurfte es Partner, die dazu im Stande waren. Die Wahl fiel nicht schwer, und es war keine Überraschung, dass die ÖIAG eine Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion bei der Firma Porsche in Auftrag gab. Die Bande zwischen Österreich und der Firma Porsche waren mehr als eng verflochten. Der Gründer der Dynastie, Ferdinand Porsche, aus Böhmen stammend, war vor und nach dem Ersten Weltkrieg als Ingenieur bei Austro-Daimler tätig. Im Jahre 1931 gründete Ferdinand Porsche sein eigenes Konstruktionsbüro in Stuttgart und legte damit den Grundstein der Firma Porsche. Neben seinen Tätigkeiten im eigenständigen Konstruktionsbüro war Ferdinand Porsche des Weiteren als Ingenieur bei dem gerade gegründeten Volkswagen Konzern tätig und konstruierte das später als VW-Käfer bekannte Fahrzeug. Die „Trennung“ der Firma Porsche in einen deutschen und einen

[172] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Forschungsprojekt Langzeitauto, S. 28f.
[173] Ibid., S. 31

österreichischen Zweig war familiär sowie wirtschaftlich bedingt. Ferdinand Porsche hinterließ sein Erbe seinen zwei Kindern Louise und Ferry. Louise heiratete den Wiener Rechtsanwalt Anton Piëch und vollzog somit die „Trennung" der Familie auch namentlich. Die Kompetenzen der Kinder Ferdinand Porsches wurden 1948 geregelt. Bei einem Treffen in Bad Reichenhall, wo neben Ferry Porsche und Louise Piëch auch der damalige VW-Chef Heinz Nordhoff anwesend war, einigte man sich auf drei Punkte:

1. Porsche erhält bis Ende 1954 für jeden produzierten VW-Käfer 5 D-Mark
2. Das Volkswagenwerk muss der Firma Porsche die benötigten Teile für dessen geplante Autoproduktion liefern
3. Die Firma Porsche erhält in Österreich die Generalvertretung für VW-Modelle[175]

Der erste Punkt verschaffte der Firma Porsche eine kräftige Kapitalspritze, um somit die eigene Autoproduktion wieder aufzunehmen. Ebenso förderlich war der zweite Punkt. Durch die Zulieferung benötigter Autokomponenten war es den Mitarbeitern bei Porsche nun möglich, obwohl Porsche weniger Angestellte hatte und kleinere Produktionsanlagen, die Produktion von Sportwagen wieder aufzunehmen. Der letzte Punkt hingegen war der, der die Zuständigkeiten innerhalb der Firma Porsche regelte. Louise Piëch war federführend bei den Geschäften in Salzburg, wo sich die Firma Porsche und somit auch die VW Generalvertretung niederließ, und Ferry Porsche war für die Tätigkeiten in Stuttgart zuständig.
Mitte der 1970er-Jahre war es keine Seltenheit, dass Staaten oder Konzerne an die Firma Porsche herantraten und Studien in Auftrag gaben, die die Möglichkeit ausloten sollten, ob es im Bereich des Möglichen ist, im den jeweiligen Land eine Autoproduktion zu errichten. Neben der Verstaatlichten Industrie aus Österreich war auch die Volksrepublik Algerien Mitte der 1970er-Jahre daran interessiert, ein PKW-Werk in Algerien zu errichten. Die Firma Porsche wurde damit beauftragt, Firmen zu finden und auf deren Eignung zu testen. Des Weiteren sollten die Mitarbeiter Porsches die Angebote, Pläne und Vorschläge bezüglich der Größe und Anlauf des Werkes, Personalbedarf, heimische Fertigung und Einfuhr bewerten und prüfen.[176] Das „Algerien-Projekt" sollte nie zustande kommen, dennoch soll es illustrieren, dass die Beauftragung Porsches durch die ÖIAG kein Unikum war. Doch was war Porsche in den 1970er Jahren für ein Konzern und welche waren die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Konzerns?

[174] Historisches Archiv Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche AG. Bestand Fremdentwicklung, Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion, S. 10
[175] DER SPIEGEL, 30/2009

Im Bericht über das Geschäftsjahr 1. August 1975 bis 31. Juli 1976 berichtet der Vorstand, dass das vorherige Jahr vor allem durch die Wiederbelebung der Automobilkonjunktur sowie die Einführung des Modells Porsche 924 geprägt waren. Dort heißt es: „Im bisherigen Verlauf des neuen Geschäftsjahres hielt die günstige Entwicklung an. Die Nachfrage nach unseren Produkten ist unvermindert gut, sodass weitere Sonderschichten erforderlich wurden. Darüber hinaus wurde die Tagesproduktion beim Programm 911 inzwischen auf 60 und beim Modell 924 auf 109 Fahrzeuge erhöht. Andererseits sind in den letzten Monaten erneut Abwertungen wichtiger Währungen in zum Teil erheblichen Umfang eingetreten, die zusätzlich in einigen europäischen Ländern von Restriktionsmaßnahmen begleitet werden. Damit haben sich die Exportrisiken weiter erhöht. Dennoch lässt die vorhersehbare Absatzsituation erwarten, dass auch im laufenden Geschäftsjahr wieder ein zufriedenstellendes Ergebnis erwirtschaftet werden kann.“[177]

Der Umsatz des Geschäftsjahres betrug 604 Millionen DM und erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr (353 Millionen DM) um 71.1 %. Der Umsatzanteil des Fahrzeuggeschäftes schlug mit 519 Millionen DM zu Buche. Im Vorjahr war der Umsatz noch 224 Millionen DM, eine Steigerung von 295 Millionen DM. Maßgeblich verantwortlich für die hohe Steigerung waren das Programm 911 sowie die Einführung des Modells Porsche 924, das sich auch bei den Stückzahlen sehen lässt. Es wurden insgesamt 20.367 Fahrzeuge verkauft. Die Tabelle gibt einen Überblick über die verkauften Modelle. Die Vorjahreszahlen der verkauften Automobile befinden sich in Klammern.

911	7.313 Stück	(6.505)	35.9 %	(75.3 %)
911 S	0 Stück	(595)	0 %	(6.9 %)
Carrera	1.531 Stück	(1.218)	7.5 %	(14.1 %)
Turbo	1.157 Stück	(260)	5.7 %	(3.0 %)
912 (nur USA)	2.022 Stück	(62)	9.9 %	(0.7 %)
924	8.344 Stück	(0)	0 %	(0 %)

[176] Historisches Archiv Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche AG. Bestand Fremdentwicklung, Dokumentationsband 23, Typ 2505 bis Typ 2583, „Algerienprojekt“
[177] Historisches Archiv Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche AG. Bestand Dokumentation / Geschäftsberichte, 1975 / 1976, S. 5

Der Anteil der exportierten Fahrzeuge belief sich auf 66 %, dieser Wert lag im Vorjahr noch bei 74 %. 44 % der Fahrzeuge wurden in die USA exportiert, und 34 % der Fahrzeuge fanden in der BRD ihren Abnehmer.

Die Produktionskapazität war im gesamten Geschäftsjahr ausgelastet. Wegen beständiger Nachfrage wurde die Tagesproduktion von 50 auf 57 Fahrzeuge erhöht.

Die Investitionssumme wird mit 47,9 Millionen DM angegeben.[178] Zentrales Element der Investitionstätigkeit war die Anschaffung von Spezialbetriebsmitteln sowie Maschinen und maschinelle Anlagen für die Serienproduktion.[179]

Am 31. Juli 1976 waren 3.713 Mitarbeiter bei Porsche beschäftigt. Im Vergleich zum Vorjahr sind dies um 9.7 % mehr. Die Aufwendung für Löhne, Gehälter, soziale Abgaben sowie Altersversorgung stiegen von 116,8 Millionen DM auf 154,1 Millionen DM.[180]

Für das Geschäftsjahr 1. August 1976 bis 31. Juli 1977 gab es eine positive Bilanz, und der Bericht des Vorstands konnte verlautbaren: *„(…) im Geschäftsjahr 1976/77 mehr als 37.000 Fahrzeuge absetzen. Damit erreichten wir erstmals in der Geschichte unseres Hauses einen Gesamtumsatz von über einer Milliarde DM.“*[181] Des Weiteren heißt es im Bericht des Vorstands*: „Die außerordentlich hohe Steigerung des Fahrzeugabsatzes gegenüber dem Vorjahr konnte sowohl im Inland als auch im Ausland erzielt werden. Dabei sind im Export vor allem unsere erfolgreichen Verkaufsbemühungen in den Vereinigten Staaten erwähnenswert. In den europäischen Ländern waren die Zuwachsraten wegen der in einigen Staaten anhaltenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten nicht einheitlich. Der Exportanteil entspricht im Berichtsjahr wieder dem langjährigen Durchschnitt, nachdem er im Vorjahr durch den zeitlich unterschiedlichen Produktionsbeginn des Typs 924 für Europa und die USA beeinflusst war.“*[182]

Der Umsatz des Geschäftsjahres 1976/77 lag bei 1.002 Millionen DM. Eine Steigerung von 66 % im Vergleich zum Vorjahr (604 Millionen DM). Es wurden 37.157 Fahrzeuge verkauft. Die folgende Tabelle gibt Aufschluss über die jeweils verkauften Modelle. Die Vorjahreszahlen befinden sich in Klammern.

[178] Ibid., S. 10
[179] Ibid., S. 10
[180] Ibid., S. 11
[181] Historisches Archiv Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche AG. Bestand Dokumentation / Geschäftsberichte, 1976 / 1977, S. 5
[182] Ibid., S. 5

911	10.381 Stück	(7.313)	27.9 %	(35.9 %)
Carrera	2.063 Stück	(1.531)	5.6 %	(7.5 %)
Turbo	1.406 Stück	(1.157)	3.8 %	(5.7 %)
912 (nur USA)	0 Stück	(2.022)	0 %	(9.9 %)
924	23.180 Stück	(8.344)	62. 4 %	(41 %)
928	127 Stück	(0)	0.3 %	(0 %)

Der Exportanteil der verkauften Fahrzeuge belief sich auf 74 %, im Vorjahr lag dieser Wert noch bei 66 %. Davon wurden 56 % in die USA exportiert und 26 % der Fahrzeuge wurden in der BRD verkauft.
Die Anzahl der produzierten Fahrzeuge wurde von 57 auf 65 pro Tag erhöht.[183]

Anhand der Geschäftsjahre 1975/76 und 1976/77 lässt sich erkennen, dass es sich bei der Firma Porsche um ein dynamisches und schnellwachsendes Unternehmen handelte. Vor allem die erweiterte Produktpalette (Porsche 924, 928) trug dazu bei, die Umsätze zu erhöhen und die Produktion zu steigern.

D. Der Partner des Partners: Die ÖIAG

Das „Austro-Porsche"-Projekt wurde vor allem von Seiten der ÖIAG und dessen Generaldirektor Franz Geist vorangetrieben. Warum gerade die ÖIAG als treibende Kraft fungierte und was deren Rolle war, fragte der Autor das damalige ÖIAG-Vorstandsmitglied und ab 1978 ÖIAG-Generaldirektor, Oskar Grünwald. Dieser meinte, die Rolle der ÖIAG war die eines Katalysators und Ideengebers, des Weiteren war es kostengünstig, die ÖIAG mit einzubeziehen, da es bei der Verstaatlichten Industrie eine bereits „vorhandene Mannschaft"[184] gab. Den gleichen Ansatz verfolgte auch der ÖIAG-Präsident Alfred Hrdlitschka. Dieser meinte in Bezug auf das „Austro-Porsche"-Projekt, dass die wichtigste Aufgabe der ÖIAG darin bestünde, beim „Erschnüffeln" von Marktlücken behilflich zu sein."[185]
Die Österreichische Industrieverwaltungs AG – ab 1970 -(ÖIAG) nahm ihren Ursprung im Jahre 1946. Kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs verabschiedete der Österreichische Nationalrat einstimmig das erste Verstaatlichungsgesetz, mit dem rund 20 % der Industrie Österreichs ver-

[183] Ibid., S. 14
[184] Grünwald, Oskar., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 27. März 2013
[185] KURIER, 29. September 1976

staatlicht wurden.[186] Ursprünglich wurde von der SPÖ eine Liste mit 235 Betrieben vorgelegt, die verstaatlicht hätten wären sollen. Nach Verhandlungen mit der ÖVP wurde dies auf 70 Unternehmen reduziert."[187] Bei der Potsdamer Konferenz im Sommer 1945 wurde beschlossen, dass Österreich keine Reparationen leisten muss. Es wurde jedoch vereinbart, dass die jeweilige Besatzungsmacht in ihrer Zone gelegene deutsche Vermögenswerte beanspruchen kann. Hierfür wurde der Begriff „German Foreign Assets" oder „German Foreign Property" verwendet.[188] Dieses deutsche Auslandseigentum, konnte nun theoretisch von der jeweiligen Besatzungsmacht akquiriert, verwaltet oder gar entwendet werden. Um jedoch so einer Handlung theoretisch entgegenzutreten, wurden die Verstaatlichungsgesetze, das erste im Juli 1946, das zweite im März 1947, beschlossen. Das erste Verstaatlichungsgesetz weist gegenüber dem zweiten Verstaatlichungsgesetz einen Unterschied darin aus, dass das erstere Gesetz einen Großteil der Industrie und Banken an den Staat überträgt, das zweite Gesetz sich jedoch auf die Verstaatlichung der Elektrizitätswirtschaft konzentriert. In dem Motivenbericht, der wiedergibt, warum es überhaupt zu so einer Maßnahme wie einer Verstaatlichung kam, wurde Folgendes festgehalten: „Die Übereignung von bestimmten Unternehmungen an den Staat findet seine sachliche Begründung darin, dass diese Wirtschaftszweige vielfach einer sehr tiefgreifenden Reorganisation und umfassenden Planung unterzogen werden müssen, um ihre in der Vergangenheit so verhängnisvolle Krisenempfindlichkeit zu überwinden. Diese Aufgabe kann nur in einer Reihe von Maßnahmen bewältigt werden, die im Rahmen der Privatwirtschaft nicht bewältigt werden können. Der vorliegende Gesetzesentwurf stellt so den ersten, bedeutsamen Schritt zur Schaffung einer gesunden, krisenfreien Wirtschaftsverfassung dar, die Vollbeschäftigung gewährleistet. Es gliedert somit auch Österreich in die allgemeine, in Europa sich vollziehende Entwicklung ein.[189]

Einerseits war die theoretisch und faktisch begründete Angst, dass die Alliierten sich Industriegut, ob in der Zeit von 1938 bis 1945 errichtet oder früher, zunutze machten, ausschlaggebend für die Verstaatlichung der Industrie, andererseits aber auch die Einschätzung der politischen Entscheidungsträger, dass eine Reihe von Wirtschaftszweigen nur unter staatlichem Kuratel „krisenfrei" operieren könne. Für das zweite Verstaatlichungsgesetz wird in einer vom Bundesministerium für Verkehrs-und Elektrizitätswirtschaft in einer Publikation Folgendes als Zielsetzung festgehalten: „Der Entwurf des Verstaatlichungsgesetzes hat sich zum Ziel gesetzt, der österreichischen Elektrizitätswirtschaft ein Organisationsstatut zu geben, das eine Voraussetzung für die

[186] Weber, Wilhelm (Hg.). *Die Verstaatlichung in Österreich*. Duncker & Humblot: Berlin 1964, S. 79
[187] Turnheim, Georg. *Die verstaatlichten Unternehmen zwischen 1945 – 1955*. In: Turnheim, Georg (Hg.). *Österreichs Verstaatlichte. Die Rolle des Staates bei der Entwicklung der österreichischen Industrie von 1918 bis 2008*. MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung: 2009 Wien, S. 31
[188] Ibid., S. 30
[189] Langer, Edmond. *Die Verstaatlichung in Österreich*. Verlag der Wiener Volksbuchhandlung: Wien 1966, S. 34

Erfüllung der großen Aufgaben ist, denen die gesamte Energiewirtschaft in den nächsten Jahren gegenübersteht.“[190] Hier lässt sich eine Parallele zum ersten Verstaatlichungsgesetz ziehen, da es auch hier um eine Neuordnung der Bereiche geht, denen betroffene Unternehmen zugehörig sind. Das erste Verstaatlichungsgesetz fordert aber nicht nur die Neuordnung der betroffenen Unternehmen, sondern auch die Planung der zu verstaatlichten Betriebe.

Dennoch waren es nicht nur Betriebe, die während des NS-Regimes (1938-1945) errichtet wurden, sondern es wurden auch Betriebe verstaatlicht, die vor 1938 gegründet waren. Warum gerade die ÖVP, die traditionell eher dem freien Markt nahestand, die Verstaatlichung mittrug, erklärte Julius Raab Jahre später*: „Drei Argumente waren es, die im Jahre 1946 die Österreichische Volkspartei bewogen haben, trotz ihres grundsätzlichen Bekenntnisses zur freien Wirtschaft einer Verstaatlichung zuzustimmen: 1. Keine private Stelle wäre damals in der Lage gewesen, jene ungeheuren Kapitalien aufzubringen, die notwendig waren, um die Schlüsselindustrie wieder in Gang zu bringen. 2. Die Erfahrungen zwischen 1918 und 1938 ließen es angezeigt erscheinen, von vornherein einen zu großen Einfluss ausländischer Kräfte auf die österreichische Wirtschaft auszuschließen. 3. Außerdem hat man im Jahre 1946 noch gehofft, durch die Verstaatlichung die Erdölfelder und die Schwerindustrie in der sowjetischen Zone dem Zugriff der Besatzungsmacht entziehen zu können.“*[191] Es wäre wohl ein Schwieriges gewesen von bürgerlicher Seite her, dem Verstaatlichten-Gesetz nicht zuzustimmen. Die zerstörten oder zumindest beschädigten Betriebe, bei denen die Eigentümerstruktur mehr als nur diffus war, hätte man bei der politischen und wirtschaftlichen Lage, wie sie ab 1945 in Österreich herrschte, nur unter größten Anstrengungen in privaten Besitz überführen können.[192]

Im Vergleich zur ÖVP stand die SPÖ einer Verstaatlichung gewisser Betriebe und Wirtschaftsbereiche aufgeschlossen gegenüber. Im ersten Programm der Sozialistischen Partei Österreichs aus dem Jahre 1946 war unter Punkt 4 zu lesen: „Planung und Demokratisierung der Volkswirtschaft:

Verstaatlichung beziehungsweise Kommunalisierung der Vergenossenschaftung von Banken und Versicherungsanstalten, Bergwerken, Ölgruben, Kraftwerken und Großunternehmen der Eisen-, Stahl-, Metall-, Baustoff- und chemischen Industrie sowie von Großunternehmen der Lebensmittelproduktion. Vergesellschaftung des landwirtschaftlichen Großgrundbesitzes. Mitwirkung der Arbeiter- und Angestelltenschaft an der Wirtschaftsplanung und der Führung der Betriebe. Mit-

[190] Ibid., S. 34
[191] Neue Österreichische Tageszeitung, 24. Jänner 1960
[192] Weber, Wilhelm (Hg.). *Die Verstaatlichung in Österreich*. Duncker & Humblot: Berlin 1964, S. 81

wirkung der wirtschaftlichen Interessenvertretung an der Wirtschaftsverwaltung zu Vermeidung bürokratischer Fesseln."[193]
Die Auseinandersetzung zwischen den beiden Großparteien, inwieweit die Verstaatlichungsinitiative die österreichische Wirtschaft beherrschen sowie das Konzept einer verstaatlichten Industrie insgesamt sollten auch in den 1970er-Jahren zur Zeit des „Austro-Porsche"-Projekts ein Streitpunkt bleiben, der sich erst in den späten 1980er, frühen 1990er-Jahren entschärfen sollte.

Im Zuge der Umstrukturierungsmaßnahmen der 1960er wurde im Jahre 1967 die Verwaltung der Anteilsrechte an den verstaatlichten Unternehmungen aus der staatlichen Verwaltung herausgelöst und in eine privatrechtlich aufgestellten GmbH, ÖIG, übertragen. Im Jahre 1970 wurde die ÖIG in eine Aktiengesellschaft, die ÖIAG, umgewandelt. Dieser neugeschaffenen ÖIAG wurde das Eigentum der Verstaatlichten Industrie an diese Holdinggesellschaft übertragen.[194] Bezüglich des Begriffs Holding werden im ÖIAG-Journal drei Unterschiede gemacht:

1. „Die reine Verwaltungsholding: Hier sind die Einflussmöglichkeiten auf die Unternehmenspolitik der Tochtergesellschaften sehr gering. Diese Holdingplattform ist daher nur sinnvoll, wo man nur einen Überblick über die Ergebnisse der einzelnen Tochtergesellschaften gewinnen will.
2. Die Finanzholding: Ihre Aufgabe besteht vor allem in der Bereitstellung finanzieller Mittel sowie deren Koordination für die einzelnen Tochtergesellschaften. Damit ist bereits eine verstärkte Kontrolle und eine gewisse gemeinsame Festlegung von Unternehmenszielen möglich.
3. Die operative Holding: In ihr werden bindende Zielsetzungen festgelegt, sie kontrolliert die Ergebnisse und verteilt einen wesentlichen Teil des Cash Flow der Tochtergesellschaften. Zentral verantwortliche Controller prüfen die Tochtergesellschaften bis ins kleinste Detail."[195]

Da die ÖIAG nach ihrer Umstrukturierung Ende der 1960er-Jahre, in eine Konzernholding umgewandelt wurde, war die Art der Finanzholding die zweckmäßigste. In den Folgejahren sollte mehrmals Streit über die Richtlinienkompetenzen entflammen. Vor allem der ab 1971 amtierende Generaldirektor Franz Geist versuchte, ein größeres Mitspracherecht der ÖIAG in den jeweils integrierten Betrieben zu erreichen. Geist brachte seine oftmals gefühlte Machtlosigkeit einst so

[193] Langer, Edmond. *Die Verstaatlichung in Österreich*. Verlag der Wiener Volksbuchhandlung: Wien 1966, S. 40
[194] ÖIAG Journal, 1/1977

auf den Punkt*: „Die ÖIAG kommt mir vor wie ein Mensch, den man auf die Welt bringt ohne Hände und Füße.“*[196] Die neugeschaffene ÖIAG beherbergte als Holding mehrere Firmen. Darunter die VÖEST-ALPINE AG, ÖMV-AG, SGP, Chemie Linz AG, ELIN-AG, etc. Zur Zeit der Zusammenarbeit mit Porsche zählte die ÖIAG um die 115.000 Beschäftigte und wies somit einen Anteil von fast 18 % der Gesamtbeschäftigten der österreichischen Industrie auf.[197] Im Jahre 1977 belief sich der Bruttoumsatz auf 99.999,0 Millionen Schilling. 67.3 % oder 74.753,9 Millionen Schilling wurden im Inland umgesetzt und 32.7 % oder 36.243,4 Millionen Schilling entfielen auf den Export.[198]

[195] ÖIAG Journal, 3/1974
[196] Kurier, 1. Dezember 1977
[197] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Wirtschaftsbeobachtung / Statistik, Kartonnummer 1, Ausgewählte Statistische Daten und Kennzahlen für die Jahre 1976 bis 1980 über die Lage und Entwicklung der Unternehmungen der ÖIAG-Gruppe
[198] Ibid.

VII. Der Weg zur Realisierbarkeitsstudie oder Franz Geist kämpft für sein Projekt

Nachdem am 8. Juni 1976 die schriftliche Vorlage des „Konzepts für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion“ an die ÖIAG übermittelt wurde, erging am 30. Juni 1976 ein Schreiben von GD Fuhrmann an ÖIAG-GD Franz Geist. In diesem Schreiben vermerkt Fuhrmann: *„(…) anlässlich Ihres Besuchs am 3. Mai 1976 in unserem Entwicklungszentrum hatten wir die Gelegenheit, Ihnen das Konzept eines Mittelklassewagens für die österreichische Produktion vorzustellen. Um dieses Gesamtkonzept durch entsprechende Fakten und Daten zu untermauern und um die teilweise getroffene Annahmen zu erhärten, wurde abgesprochen, dass in enger Zusammenarbeit mit von Ihnen benannten Mitarbeitern, die in das Porsche-Team integriert werden, eine Realisierbarkeitsstudie durchgeführt werden sollte.“*[199] Neben dem Angebot der Firma Porsche an die ÖIAG, eine Realisierbarkeitsstudie durchführen zu wollen, wird des Weiteren ein Arbeitsplan und eine Kostenschätzung angeführt.

Der Arbeitsplan umfasst 12 Punkte:

1. Ist-Standaufnahme des Pkw-Marktes in Österreich
2. Ermittlung der zukünftigen Marktforderungen und Erstellen einer Marktprognose
    a. 2.1) Österreichischer Markt
    b. 2.2) Exportmärkte
        i. 2.2.1 Lieferung kompletter Fahrzeuge
        ii. 2.2.2 SKD-Montage[200]
        iii. 2.2.3 Co-Produktion
3. Ermittlung des Materialbedarfs
        1. Rohmaterial
        2. Halbfertigteile
        3. Zuliefererteile
4. Abschätzen der Produktionskosten des neuen Fahrzeuges
5. Definition des vorgeschlagenen neuen Fahrzeuges bezüglich
        1. Raumgebot
        2. Leistung

[199] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Schreiben von GD Fuhrmann an GD Geist 30. Juni 1976

[200] Der Terminus CKD (completely knocked down) stammt aus der Automobilindustrie und bezeichnet eine besondere Form der Herstellung und Vermarktung von Fahrzeugen. Dahinter steckt das ein Automobil-Hersteller Autotei-

3. Modellvarianten

6. Untersuchung der bestehenden Industrie sowie deren Kapazität, um dort Halbfertig- und Zulieferteile sowie Komponenten zu beschaffen; z. B. Karosserie-Pressteile oder ob ein bereits in Serie produzierter Motor durch entsprechende Adaption in dem neuen Fahrzeug verwendet werden kann.
7. Auf der Basis der Untersuchung gemäß Punkt 6 wird für die neu zu planenden Produktionsanlagen ermittelt:
    a. 7.1 die Fertigungstiefe
    b. 7.2 der Flächenbedarf
    c. 7.3 der Personalbedarf
    d. 7.4 Ver- und Entsorgung
    e. 7.5 Maschinen und Einrichtungen
8. Standortuntersuchung unter Berücksichtigung von
    a. 8.1 Personalverfügbarkeit
    b. 8.2 Transportwegen
9. Untersuchung und Erstellen eines Konzeptes für das Vertriebs- und Kundendienstnetz
10. Rahmenvorschlag für die Organisation
11. Erstellung eines Terminplans
12. Ermittlung des Finanzbedarfs für
    a. 12.1 Entwicklung
    b. 12.2 Investitionen
        i. 12.2.1 Gebäude
        ii. 12.2.2 Maschinen und Einrichtungen
    c. 12.3 Personal
    d. 12.4 Betriebskapital
13. Abschätzung des Verkaufspreises
14. Aufbereitung der Daten und Präsentation des Ergebnisses[201]

Bezüglich der Kostenschätzung schätzt die Firma Porsche den Aufwand zur Erstellung der Studie auf: 6.000 Stunden à DM 75.40 = DM 452.400.[202] In Puncto Zeitbedarf werden sechs Mona-

---

le in das Empfängerland exportiert und diese Teile dann dort zusammengefügt werden. Neben Einzelteilen werden auch vorgefertigte Fahrzeuge SKD (semi-knocked-down) oder als MKD (medium-knocked-down) exportiert.

[201] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Schreiben von GD Fuhrmann an GD Geist 30. Juni 1976

[202] Ibid.

te veranschlagt. Nach drei Monaten wird ein Zwischenbericht abgeliefert, und im fünften Monat wird eine Vorinformation über die Ausführung des Endberichtes gegeben.[203]
Das Angebot der Firma Porsche ist am 2. Juli 1976 bei der ÖIAG eingelangt. Innerhalb des ÖIAG-Aufsichtsrates kommt es zu Streitigkeiten zwischen SP-nahen und ÖVP-nahen Mitgliedern, ob die Studie in Auftrag gegeben werden soll oder nicht. In einer Notiz an den Vorstand vom 6. Juli 1976 vermerkt GD Franz Geist*: „Aufgrund des am 2.7. eingegangenen Angebotes der Firma Porsche auf Ausarbeitung einer Realisierbarkeitsstudie für eine Pkw-Fertigung in Österreich zum Preis von 452.400 DM möchte ich den Antrag stellen, dass wir diese Studie umgehend bestellen und diesen Betrag aus unserem Forschungsfond bezahlen.“*[204] Neben GD Geist verfasst auch Franz Derdak, Mitglied des Aufsichtsrates, am 12. Juli 1976 eine Notiz an den Vorstand. Derdak betont, dass: *„(…) nämlich die Sicherung der Vertriebs- und damit auch der Serviceorganisation klargestellt werden müsste. Das nunmehr vorliegende Schreiben der Porsche AG vom 30.6., das einen Beschluss auf Auftragserteilung zur Erarbeitung einer Realisierbarkeitsstudie auslösen soll, behandelt diese entscheidende Voraussetzungsfrage nicht. Die Möglichkeit einer Realisierung einer eigenen gewinnbringenden PKW-Erzeugung in Österreich scheint mir auf Grund meiner Erfahrung in diesem Geschäftszweig und der bisherigen negativen Versuche überhaupt (durchgestrichen in Original) nicht gegeben. Eine sehr geringe Chance besteht aber sicherlich überhaupt nur dann, wenn die Porsche AG diesem „österreichischen“ Erzeugnis das Recht auf Markenbezeichnung verleiht und sich zumindest die europäische VW- und Porscheorganisation zur Übernahme des Vertriebs und des Servicedienstes zu den üblichen Bedingungen verpflichtet. Solange diese Voraussetzung nicht gegeben ist, sollte eine Auftragserteilung für eine teure Studie, welcher die Realisierungsgrundvoraussetzung fehlen, ausgenommen Punkt 9*[205]*, nicht erfolgen. Darüber hinaus wäre ein derartiger „Forschungsauftrag“ aufsichtsratspflichtig.“*[206]

Am darauffolgenden Tag, am 13. Juli 1976, kam es zur 169. Vorstandssitzung der ÖIAG. Franz Geist sowie Franz Derdak saßen beide im fünfköpfigen Vorstand der ÖIAG. Daneben waren auch beide im Aufsichtsrat der Verstaatlichten Industrie. Unter Tagesordnungspunkt 5 „Auftrag an Fa. Porsche – PKW-Studie“ wurde nun im Vorstand darüber abgestimmt. Vorher berichtete

[203] Ibid.
[204] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 26, Notiz an Vorstand von GD Geist 6. Juli 1976
[205] Bei Tagesordnungspunkt 9 der 169. Vorstandssitzung der ÖIAG vom 13. Juli 1976, wurde darüber diskutiert ob eine Studie über Dieselmotoren in Auftrag gegeben werden soll.
[206] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 26, Notiz an Vorstand von Franz Derdak 12. Juli 1976

GD Geist ergänzend über die Beteiligungsabsichten in der Höhe von 10 – 15 % der Firma Porsche und erklärt, dass der Absatz der PKW in Österreich über die VW-Organisation, die der Firma Porsche gehört, erfolgen soll und dass ein Wagen dieser Mittelklasse nach Meinung der Firma Porsche auch in Amerika leicht absetzbar sein würde. Weiter soll im Markenzeichen der Name Porsche aufscheinen. Außerdem bestünden Aussichten, dass die VW-Absatz- und Service-Organisation bereit sein könnte, dieses Auto aufzunehmen.[207]
Aufgrund der dieser ergänzenden Informationen von GD Geist beschließt der Vorstand, das Angebot der Firma Porsche auf Ausarbeitung einer Realisierbarkeitsstudie für die PKW-Fertigung in Österreich zum Preis von 452.400 DM, anzunehmen.[208] Neben der in Auftrag gegebenen „Porsche-Studie“ wurden im Jahre 1977 drei weitere ÖIAG-Vertragsforschungsprojekte genehmigt. Darunter das Projekt „Ultrareine Stähle“, „Prospektion im Grazer Paläozoikum und „Spacelab-Industriebeteiligung“. Der Kostenbetrag zur Fortführung dieser Projekte erforderte einen Betrag von 10.2 Millionen Schilling.[209]

Am 13. Juli 1976 wurde vom Vorstand der ÖIAG die Genehmigung erteilt, dass die Firma Porsche eine Studie über die Möglichkeit eines Automobilprojektes ausarbeiten soll. Eine Woche später, am 20. Juli, kam es zur Auftragserteilung an die Firma Porsche von Seiten der ÖIAG. Auf die Frage, warum die ÖIAG in Kooperation mit der Firma Porsche bei diesem Projekt federführend war, erklärte der ehemalige Vorstandsvorsitzende der ÖIAG Oskar Grünwald (1978-1986) dem Autor, dass die ÖIAG Katalysator und Ideengeber war. Des Weiteren war es kostengünstig, da die Strukturen und Mitarbeiter bei der ÖIAG vorhanden waren.[210] Anfang August kam ein Schreiben der Firma Porsche, in dem die Erteilung des Auftrages bestätigt wurde. Außerdem wurde nochmals auf die Aufgabestellung, die Durchführung, die Kostenfrage, der Zeitbedarf und Gewährleistung / Haftung eingegangen. Die Aufgabenstellung lautet wie folgt: „Erstellung einer Realisierbarkeitsstudie für die Fertigung eines neuen PKW in Österreich entsprechend dem Arbeitsplan.“[211] Bezüglich der Durchführung wird festgehalten: *„Die Arbeiten werden in enger Zusammenarbeit mit österreichischen Spezialisten durchgeführt. Die Anzahl der Mitarbeiter ihres Hauses wird noch abgesprochen. Die Arbeiten werden teilweise in Österreich*

[207] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 89, Tagesordnung für die 169. Vorstandssitzung 13. Juli 1976
[208] Ibid.
[209] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 90, Bericht und Antrag an den Vorstand bezüglich Forschungspräliminare 1977, 17. November 1976
[210] Gespräch mit Oskar Grünwald 27. März 2012
[211] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Schreiben der Firma Porsche an ÖIAG, Betreff: Realisierbarkeitsstudie für die Fertigung eines neuen PKW in Österreich, 9. August 1976

und in Stuttgart durchgeführt. Porsche wird die Arbeiten auf der Grundlage der anerkannten Regeln in dem ihr bekannten Stand der Technik sowie unter Beachtung derjenigen Sorgfalt erbringen, die sie in eigenen Angelegenheiten pflegt.“[212] Die Kosten bleiben unverändert bei 452.400 DM und wird in sechs Monatsraten à 70.000 DM abgerechnet. Die Dauer der Ausarbeitungsphase der Studie wird mit sechs Monaten bemessen, beginnend mit 1. September 1976.

In der Aufsichtsratssitzung der ÖIAG vom 13. September 1976 fasst Franz Geist für den Aufsichtsrat die Geschehnisse und Ziele des Auto-Projektes zusammen. Geist berichtet dass die ÖIAG am 20. Juli 1976 bei der Firma Porsche in Stuttgart jene umfangreiche Studie bestellt hat, welche darüber Aufschluss geben soll, ob eine österreichische PKW-Produktion (im Rahmen der verstaatlichen Industrie bzw. mit Partnern) möglich und sinnvoll erscheint. Die ganze Idee geht zurück auf ein Gespräch, welches die ÖIAG mit Herren der Firma Porsche geführt hat, Im Verlauf dessen der ÖIAG einige vorläufige Unterlagen zu diesem Thema übergeben wurden. Die jetzt bestellte umfangreiche Studie über die Produktion eines österreichischen Mittelklasse-PKWs wird 420.000 DM kosten und wird tatsächlich alle Punkte umfassen, die für eine unternehmerische Entscheidung notwendig sind; Details können allerdings jetzt noch nicht bekanntgegeben werden. Die ersten Diskussionsunterlagen von Porsche sprechen von einem eventuell in Aluminium karossierten 1,5 l bis 2 l Mittelklassewagen, dessen Rentabilitätsschwelle der Erzeugung bei etwa 50.000 Einheiten im Jahr läge. Bei einer entsprechend tiefen Erzeugungsstruktur würde das Erzeugerwerk etwa 5.000 Personen beschäftigen und ebenso viele Arbeitskräfte wären für dieses Projekt in der Zulieferung tätig. Der Verkauf dieses Autos könnte sich der weltweiten Porsche-Vertriebsorganisation bedienen, wozu noch gewisse Möglichkeiten des Vertriebs durch andere Großkonzerne kommen könnten. Selbstverständlich wird die ÖIAG genau prüfen, für welche Zulieferung die verstaatlichte Industrie in Frage kommt. Es ist zu hoffen, dass die fertige Studie in ca. sechs Monaten vorliegen wird und dann auch dem ÖIAG-Aufsichtsrat unterbreitet werden kann.[213] Hans Igler, Mitglied des ÖIAG-Aufsichtsrat und Präsident der Industriellenvereinigung, erkundigt sich bei Geist darüber ob die Studie auch eine Kapitalbeteiligung von Porsche in diesem Erzeugungsprojekt vorsieht, denn davon hängt ja weitgehend die Frage ab, wie die Porsche-Studie aufzufassen bzw. zu interpretieren ist. Ferner wäre es nützlich zu wissen, ob die Möglichkeit geprüft wurde, die Steyr-Werke in das Projekt einzubeziehen; sicherlich hat das genannte Unternehmen einige Entwicklungen in dieser Richtung versäumt, dennoch hat

[212] Ibid.
[213] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 26, Protokoll über die 31. Ordentliche Sitzung des Aufsichtsrates der „Österreichischen Industrieverwaltungs – Aktiengesellschaft“, 13. September 1976

es auf diesem Sektor gewissen Erfahrungen.[214] Geist geht auf die Frage Iglers ein und meint: dass laut einer mündlichen Auskunft des Vorstandsvorsitzenden von Porsche diese Firma unter Umständen eine Beteiligung von 15 % eingehen könnte. Mit den Steyr-Werken habe er selbstverständlich gesprochen. Man konnte von dieser Seite noch keine endgültige Antwort geben, doch kamen Bedenken wegen des existenten Vertrages mit Fiat zum Ausdruck, auf dessen Basis das Unternehmen einen Umsatz von 1,8 Milliarden Schilling macht. Es wurde wegen dieser vertraglichen Verflechtung mit Fiat auch gebeten, Steyr-Daimler-Puch mit dem Porsche-Projekt möglichst nicht offiziell in Verbindung zu bringen. Von Seiten der ÖIAG bestehen gegen Steyr selbstverständlich keinerlei Einwendung.[215] Der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Karl Kölliker, schließt sich den Ausführungen Geists an und begrüßt es, dass diese Studie in Auftrag gegeben wurde, da es ja für die österreichische Industrie schließlich darum geht, ihre Struktur in Richtung arbeits- und technologieintensiver Produktion auszuweiten und zu verbessern. Dies ist eine Aufgabe, die die Verstaatlichte und die private Industrie gleichermaßen betrifft[216], so Kölliker. Ähnlich wie im Vorstand der ÖIAG lassen sich auch im Aufsichtsrat der ÖIAG Spannungen wahrnehmen. Stein des Anstoßes war die Frage, ob dieses Projekt allein von der Verstaatlichten Industrie getragen werden würde, oder ob sich im Rahmen einer Public-Private-Partnership private Geldgeber und Investoren daran beteiligen würden.

[214] Ibid.
[215] Ibid.

A. Exkurs: Franz Geist. Die treibende Kraft hinter dem „Austro-Porsche“-Projekt

Von 1971 bis 1978 war Franz Geist Generaldirektor der ÖIAG. Franz Geist war im Vergleich zu seinen Arbeitskollegen innerhalb der Verstaatlichen Industrie eine gewisse Ausnahme Erscheinung. Geist war weder der SPÖ noch der ÖVP zuordenbar und wurde somit im internen Sprachgebrauch der Sozialdemokratie als „Nuller“ tituliert. Die Vita des Franz Geist ist eng mit der Geschichte Österreichs verbunden. Als Offizierskind wird Geist 1911 in Prerau, Mähren, geboren. Kurz danach übersiedelt die Familie nach Mährisch-Ostrau. Mit 14 Jahren wird Geist in eine Bundeserziehungsanstalt nach Wiener Neustadt geschickt und ab 1929 studierte Geist an der Montanuniversität in Leoben. In Leoben tritt Geist der akademischen Burschenschaft Cruxia bei. Geist konnte sich nie für das NS-Regime erwärmen und stimmte im März 1938 gegen einen Anschluss Österreichs an Deutschland. Geist wird daraufhin für kurze Zeit eingesperrt und angehalten, wegen seiner ablehnenden Haltung dem NS-Regime gegenüber ins „Altreich“ zu übersiedeln. Nach einem kurzen militärischen Intermezzo, wobei Geist als Gebirgsjäger ausgebildet wurde, wurde dieser nach Starachowice ins damalige General-Gouvernement versetzt, um dort ein Hüttenwerk und eine Munitionsfabrik zu leiten.[217] Das Hüttenwerk und die Munitionsfabrik wurden von Geist bis 1944 geleitet, bis der Befehl ausgegeben wurde alle Maschinen abzubauen und Richtung Braunschweig zu verladen. Geist widersetzte sich diesem Befehl und schaffte es, einen Großteil der Maschinen Richtung Österreich zu verladen. Die Maschinen gelangten so nach Linz, Donawitz und Zeltweg. Es war Franz Geist zu verdanken, dass Österreich die ersten modernen industriellen Maschinen bekam. In den Nachkriegswirren gelang es Geist und seiner Familie, sich in Prag in die gerade neu eröffnete Österreichische Botschaft zu retten.[218] Nach einem mehrwöchigen Aufenthalt in Prag übersiedelte Franz Geist und seine Familie nach Österreich. Rasch fand Geist einen Posten in Österreich und wurde öffentlicher Verwalter einer Gießerei in Leoben. Kurz danach übernahm Geist die Funktion des Hüttendirektors bei der VÖEST, die er bis 1947 ausführte. Kurz darauf machte sich Geist selbstständig und gründete in Linz ein Ingenieurbüro. Zum zweiten Mal in seinem Leben, diesmal freiwillig, nahm Geist eine Stelle in Deutschland an und wurde bei der Firma Krupp Abteilungsdirektor für den Industriebau. Geist verließ die Firma Krupp im Jahre 1957 und wurde Geschäftsführer bei den Rheinischen Stahlwerken. 1971 entschied sich Bruno Kreisky, Franz Geist zum Generaldirektor der ÖIAG zu ernennen. Richard Kirchweger, einer der drei Abteilungschefs Geists‘, erzählte dem Autor, dass

[216] Ibid.
[217] Ö1, 1976. Geschichten und Geschichte - Autobiografische Aussagen von Franz Geist. (Mp3-Audiodatei) 20. April 1976. Verfügbar unter: http://www.mediathek.at/atom/01782BF9-3C2-00FA2-00000BEC-01772EE2 (zuletzt abgerufen am 4. August 2014)

Kreisky durch den juristischen Berater der Creditanstalt, Kurt Grimm, auf Geist aufmerksam gemacht wurde.[219] Da Geist weder eine Nähe zur SPÖ noch zur ÖVP hatte und sich politisch als National-Liberal einstufte[220] sowie durch seine langjährige Tätigkeit in Deutschland den österreichischen Gepflogenheiten fremd war, war die Besetzung des ÖIAG-Generaldirektors mit einem Außenstehenden ein kalkulierter Schachzug Kreiskys.

So war auch der Versuch Geists, die ÖIAG zu entpolitisieren, einer seiner größten Verdienste. Es blieb jedoch bei einem Versuch. Die drei Abteilungschefs von Franz Geist, Rudolf Streicher, Oskar Grünwald und Richard Kirchweger, versicherten dem Autor dennoch, dass es Geist gelang, den kleinlichen Parteienstreit aus der ÖIAG zu entfernen.[221] Ebenso wird Geist von seinen drei ehemaligen Mitarbeitern ein durchwegs positives Urteil erteilt*: „Geist war dienstlich sowie auch persönlich eine angenehme Erscheinung, innerhalb der ÖIAG brachte Geist viel weiter, ebenso führte Geist eine neue Unternehmenskultur ein und des Weiteren wurde die ÖIAG, dank den Kontakten Geists, auch zum ersten Mal international wahrgenommen"*, so seine ehemaligen Abteilungschefs.[222] Als Schwäche wird Geist seine teilweise in taktischen Fragen unkluge Verhaltensweise sowie die mangelnde Umsetzungsfähigkeit von Projekten ausgelegt. Die positiven Eigenschaften überwogen jedoch massiv und für Richard Kirchweger ist Franz Geist eine „legendäre Erinnerung" und war eine der positivsten Erscheinungen in der ÖIAG.[223]

B. Interesse und Ablehnung oder der „Austro-Porsche" als Fall für die Zeitungen

Nachdem im Juli 1976 der Vorstand der ÖIAG der Ausarbeitungsstudie durch die Firma Porsche grünes Licht gegeben hat, trat man von Seiten der Verstaatlichten Industrie an die Öffentlichkeit. Dies geschah am 4. September 1976. ÖIAG-GD Franz Geist gab der Kronen-Zeitung ein Interview und konfrontierte die Allgemeinheit mit der Idee, an die Tradition des Automobilbaus in Österreich wieder anknüpfen zu wollen. Kronen-Zeitung-Journalist Georg Wailand schrieb: *„Sensationelle Pläne werden aus Österreichs verstaatlichter Industrie bekannt: Es wird derzeit*

---

[218] Ibid.
[219] Kirchweger, Richard., 2014. Gespräch über den ehemaligen ÖIAG-GD Franz Geist. (Telefongespräch 11. August 2014)
[220] Ö1, 1976. Geschichten und Geschichte - Autobiografische Aussagen von Franz Geist. (Mp3-Audiodatei) 20. April 1976. Verfügbar unter: http://www.mediathek.at/atom/01782BF9-3C2-00FA2-00000BEC-01772EE2 (zuletzt abgerufen am 4. August 2014)
[221] Streicher, Rudolf., Gespräch über den ehemaligen ÖIAG-GD Franz Geist. (Persönliche Kommunikation, Wien 6. August 2014, Grünwald, Oskar., 2014. Gespräch über den ehemaligen ÖIAG-GD Franz Geist. (Telefongespräch 8. August 2014), Kirchweger, Richard., 2014. Gespräch über den ehemaligen ÖIAG-GD Franz Geist. (Telefongespräch 11. August 2014)
[222] Ibid.
[223] Kirchweger, Richard., 2014. Gespräch über den ehemaligen ÖIAG-GD Franz Geist. (Telefongespräch 11. August 2014)

der Aufbau einer österreichischen Automobilproduktion erwogen. Die ÖIAG hat bei Porsche-Deutschland einen diesbezüglichen Forschungsauftrag bereits vergeben: Gedacht ist an einen Mittelklassewagen, der in enger Zusammenarbeit mit Porsche in Österreich produziert werde soll. Dem Vernehmen nach wird der Name Porsche in Modellbezeichnung enthalten sein. Den Vertrieb wird ein „Weltkonzern" übernehmen, dessen Name noch geheim gehalten wird. Auf Grund der engen Zusammenarbeit zwischen Porsche und Volkswagen vermuten Insider, dass VW diese Aufgabe übernehmen wird."[224] Geist berichtet in diesem Interview mit der Kronen-Zeitung, *„Man wird sicherlich mit einer Anlaufzeit von rund fünf Jahren rechnen müssen"*.[225] In Bezug auf die zu produzierende Stückzahl meint Geist: *„Denkbar wäre ein jährlicher Ausstoß von 50.000 Stück – das müsste abzusetzen sein."*[226] Wailand schreibt des Weiteren*: „Daß eine eigene Autoproduktion für Österreich eine gewaltige Devisenersparnis brächte, zeigen Untersuchungen des Wirtschaftsforschungsinstitutes: So wurden allein im Jahre 1975 aus dem Ausland 190.524 Autos importiert – was einen Gesamtwert von 9,44 Milliarden Schilling repräsentiert. Außerdem verzeichnen gerade die Autoeinfuhren beträchtliche Zuwachsraten: Im ersten Halbjahr 1976 sind die Autoimporte wertmäßig um 42.8 % angewachsen!"*[227] Neben der Devisenersparnis ist dieses Automobil-Projekt auch von Nutzen, um den Strukturwandel in der heimischen Industrie voranzutreiben. Geist dazu: *„Eine Automobilfabrikation würde rund 5.000 Arbeitsplätze im Land schaffen – und zusätzliche 5.000 in der Zulieferindustrie."*[228] Des Weiteren wird in dem Interview darüber gesprochen, dass die Verstaatlichte Industrie die Mehrheit an dem Unternehmen besitzen solle und dass es zu keiner Zusammenarbeit mit Steyr-Daimler-Puch kommt.

Die Zielsetzung Geists ist klar. Einerseits durch die Produktion von Automobilen die Abhängigkeit des Auto-Imports verringern und somit eine Devisenersparnis zu erreichen. Andererseits wird versucht, durch die Errichtung einer Automobilfabrik und der dadurch automatischen wirtschaftlichen Belebung der Auto-Zulieferindustrie, neue Arbeitsplätze zu kreieren, um somit das angepeilte Ziel der Vollbeschäftigung zu erreichen. Der Anfang September als neuer Präsident der ÖIAG gewählte ehemalige Arbeiterkammerpräsident, Wilhelm Hrdlitschka, weist darauf hin, dass*: „Viele neue Arbeitsplätze für Metallarbeiter das Hauptmotiv für die Überlegung, eine Autoproduktion in Österreich aufzubauen, ist."*[229] Ferner meint Hrdlitschka, dass*: „ So ein österreichisches Auto schon ein bisserl faszinierend wär'"*[230] Es wird von Seiten des neuen ÖIAG-

---

[224] Kronen-Zeitung, 4.September 1976
[225] Ibid.
[226] Ibid.
[227] Ibid.
[228] Ibid.
[229] KURIER, 29. September 1976
[230] Ibid.

Präsidenten aber auch angeführt, dass das Projekt wirtschaftlich vertretbar sein müsste, und etwaige persönliche Skepsis klingt durch in Bezug auf das Projekt*: „Andere Staaten haben einen großen Vorsprung.“*[231]

Ein paar Tage nach dem Erscheinen des Interviews von Franz Geist in der Kronen-Zeitung kommt es zu einem Interview mit dem General-Direktor Porsches, Ernst Fuhrmann, in der WOCHENPRESSE. Auf die Frage, ob ein in Österreich produziertes Gefährt überhaupt Chancen auf dem Weltmarkt hätte, antwortet Fuhrmann: *„Ja, ich sehe da sehr wohl Chancen. Das muss nicht eine Mindestserie von 200.000 Wagen im Jahr sein, wie dies bei Massenautos Voraussetzung für eine wirtschaftliche und gewinnbringende Produktion ist. Auch eine Serie von 50.000 oder 100.000 Stück könnte mit Gewinn gefertigt werden. Das kommt nur auf das Auto an, das man baut“*.[232] Fuhrmann ist dem österreichischen Autoprojekt in keinster Weise negativ gesinnt, beharrt aber auf dem Standpunkt, dass es von größter Wichtigkeit sein wird: *„(…) ein Auto zu konzipieren, das nicht einem gleicht, das schon irgendwo gefertigt wird. Großserien können andere besser. Wichtig ist es, eine Nische im Markt und Angebot zu finden, in die wir hinein konstruieren können. Sei es in der Größenklasse, in der Technik, in der Ausführung. (…) Es muss schon etwas Spezielles sein, damit es eine echte Chance hat, wie ja in der gesamten österreichischen Maschinenindustrie einfache Massenfertigung kaum möglich ist.“*[233] Dass Österreich eine beachtliche Automobiltradition vor dem Erstem Weltkrieg und in der Zwischenkriegszeit hatte und dass österreichische Ingenieure auf der ganzen Welt ihren Dienst bei namhaften Automobilkonzernen versehen, war für viele Verantwortungsträger aus Politik und Wirtschaft ein Beweis für die reale Möglichkeit, an diese Tradition wieder anknüpfen zu können. Ernst Eugen Veselsky, Staatssekretär im Bundeskanzleramt, brachte es in der gleichen Ausgabe der WOCHENPRESSE auf den Punkt, als er beteuerte, dass*: „ In der ganzen Welt, sogar bei Rolls-Royce, gibt es österreichische Autoingenieure in führender Position. Warum soll es das so ausgeschlossen sein, in Österreich ein Auto zu bauen?“*[234]

Doch neben publikumswirksamen Interviews von GD Geist und GD Fuhrmann wurden auch kritische Stimmen in der österreichischen Presselandschaft laut. Kronen-Zeitung Kolumnist „Staberl“ wirft in seiner Kolumne mit dem Namen „Reingewinn und Umsatz“ vom 15. Septem-

[231] Ibid.
[232] WOCHENPRESSE, 8. September 1976
[233] Ibid.
[234] Ibid.

ber 1976 der Verstaatlichten Industrie Versagen und Unfähigkeit vor.[235] Des Weiteren munkelt Richard Nimmerrichter, so der echte Name „Staberls", dass das krampfhafte Festhalten an Arbeitsplätzen und Gewinnauszahlungen an die ÖIAG Belegschaft Gründe für das schlechte Abschneiden der Verstaatlichten Industrie seien. Obwohl der Umsatz vom Jahre 1975 auf 1976 von 83 auf 84 Milliarden Schilling stieg, hat sich dieser Umstand nicht auf den Gewinn ausgewirkt.
Über die Rückschläge, die die Verstaatlichte Industrie im Jahre 1975 erlitten und sich davon noch immer nicht erholt hat, macht sich die Tageszeitung KURIER Gedanken. In der Ausgabe vom 24. September 1976 titelte dieser*: „Verluste in der Verstaatlichten wachsen: ÖIAG träumt von Autofabrik"*.[236] Auf die Absatzmöglichkeiten angesprochen, antwortet Geist sorgenlos*: „In der Welt werden jährlich 20 Millionen Personenautos verkauft, warum sollen wir nicht 100.000 anbringen?"*[237] Im KURIER wird auch auf das Verhältnis von der Verstaatlichten und Steyr-Daimler-Puch eingegangen. Wie schon aus den Aufsichtsrat-Protokollen zu entnehmen war, ist die ÖIAG um Distanz zu Steyr-Daimler-Puch bemüht, um deren Verbindung zu dem italienischen Autohersteller Fiat nicht zu belasten. Der Misch-Konzern Steyr-Daimler-Puch befand sich in den 1970er-Jahren im Besitz der staatlichen Creditanstalt. Was der Generaldirektor der Creditanstalt, Heinrich Treichl, von den Plänen Geists hält, lässt sich an einem „Gegenangebot" von Treichl ablesen: *„Ich interessier' mich mit fliegenden Fahnen dafür, wenn man mir verspricht, dass Semperit zehn Jahre lang die Erstausstattung garantiert wird."*[238]

Im Zentral-Organ der SPÖ, der Arbeiter-Zeitung (AZ), fiel das Urteil über das bevorstehende Automobilprojekt erwartungsgemäß positiv aus. In der Rubrik „der kommentar" schrieb Hans Dibold über den „Austro-Porsche": *„Selbst wenn das kühne Projekt nicht realisiert wird - notorische Skeptiker haben bereits voreilig die Typenbezeichnung „Austrowitsch" geprägt, obwohl gerade Österreich im Autobau über eine gewisse Tradition verfügt -, dass nach der Möglichkeit gesucht wird, mit etwas Besserem Gutes zu konkurrieren, neue Arbeitsplätze zu schaffen und mehr Geld zu verdienen, ist Ausdruck des innovatorischen Strebens, also der Suche nach neuen Techniken und Produkten in der verstaatlichen Industrie."*[239] Den Kritikern des Projekts hält Dibold entgegen: *„Diejenigen, die von vornherein sagen, „das wird ohnehin nichts", und man solle nicht einmal die Chancenmöglichkeit prüfen, sind als industrielle Ratgeber wertlos: Auf diese Art hätte nie Neues geschaffen werden können. Eine Einstellung wäre dies die allenfalls in*

[235] Kronen-Zeitung, 15. September
[236] KURIER, 24. September 1976
[237] Ibid.
[238] Ibid.
[239] Arbeiter-Zeitung, 24. September 1976

das Konzept einer nihilistischen Industrieideologie einzufügen ist, wie sie vom Präsidenten der Privatindustriellen, Igler, propagiert wird.“[240]

Im Gegensatz zur AZ wird dem „Austro-Porsche“ in der Kleinen Zeitung wenig Zukunftshoffnung gegeben. Die Schlagzeile der Kleinen Zeitung vom 24. September 1976 war dementsprechend „ÖIAG-Geist will Auto bauen: Wieder nur eine Seifenblase?“[241] Die Idee einer Autoproduktion wird als „vermutlich“ kurzlebig bezeichnet und als schillernde Seifenblase gesehen, die bei der ÖIAG Bilanzpressekonferenz am vorherigen Tag von unerfreulichen Dingen ablenken sollte. Diese unerfreulichen Dinge betraf vor allem die katastrophale Lage der Aluminiumwerke in Ranshofen, die bei einer allfälligen Produktion des „Austro-Porsche“ die Karosserie herstellen würden. Die Aluminiumwerke in Ranshofen verzeichneten im Jahre 1975 einen Verlust von 600 Millionen Schilling, im ersten Halbjahr 1976 kamen weitere 180 Millionen Schilling dazu.“[242]

Ähnlich negativ fiel das Urteil der Tageszeitung „Die Presse“ aus. „Mit dem Austro-Porsche rasch ins Automuseum. Der Industrie droht teures Lehrgeld“ titelte diese und war der Überzeugung, dass*: „Die beiden Klippen, an denen der Versuch einer österreichischen Personenwagenproduktion scheitern muss, sind ungenügende industrielle Potenz und das Fehlen jedes Markenimage“*.[243] Eingegangen wurde auch auf das strittige Thema Stückzahl, wo es weiter hieß: *„Kein versierter Automobilproduzent beginnt heute mehr eine Serienfabrikation unter 200.000 Einheiten pro Jahr, außer, er will mit Gewalt in den Konkurs“*.[244] Von der kolportierten Stückzahl 50.000 der ÖIAG hält man wenig: *„Mit einer von der ÖIAG geplanten Serie von 50.000 Einheiten pro Jahr erwirbt man höchstens das Anrecht auf ein Begräbnis erster Klasse“*.[245] Darüber hinaus wird behauptet, dass alle kleinen Länder ohne eigene Autoproduktion wären, ohne jedoch auf Schweden und deren Marken Volvo und Saab einzugehen.

Das Zentralorgan der KPÖ, die Volksstimme, meint, die Schuldigen bei SPÖ und ÖVP gefunden zu haben, wenn es um die Frage geht, warum Österreich keine Automobilindustrie hat. „OeVP und SPOe verhinderten österreichische Pkw-Industrie. Das Diktat der multinationalen Automonopole“ hieß es in einem Artikel der Volksstimme vom 23. Oktober 1976. In dem Artikel wird hervorgehoben, dass die beiden Großparteien nach dem Zweiten Weltkrieg es verabsäumten,

[240] Ibid.
[241] Kleine Zeitung, 24. September 1976
[242] Ibid.
[243] Die Presse, 25. September 1976
[244] Ibid.
[245] Ibid.

eine österreichische Autoproduktion wieder aufleben zu lassen. Gab es doch nach dem Zweiten Weltkrieg mehrere Pläne für die Errichtung einer solchen Industrie: *„Doch ihre Realisierung wurde unter dem Druck der multinationalen Fahrzeugkonzerne von den VP- und SP-Führungen verhindert. Die einzigen, die in all den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg, als alle notwendigen Voraussetzungen vorhanden waren, für die Wiedererrichtung einer österreichischen Pkw-Industrie eintraten, waren die Kommunisten und der Gewerkschaftliche Linksblock.“*[246] Den Bemühungen der Verstaatlichten Industrie, nun erneut 30 Jahre später eine Pkw-Industrie errichten zu wollen, wird die heutige Lage der Automobilbranche erklärt*: „Heute ist der Pkw-Weltmarkt unter den mächtigsten internationalen Monopolen aufgeteilt. Die Kooperationsmöglichkeiten mit den sozialistischen Staatenauf auf dem Pkw-Sektor sind inzwischen von anderen kapitalistischen Staaten weitergehendes ausgeschöpft. Dazu kommt, dass alle ausländischen Monopole, die die Pkw-Industrie beherrschen, fest den österreichischen Markt in der Hand haben und ihn durch offene und geheime Verträge beherrschen. Die Lage wie sie heute ist und die von allen bisherigen Regierungen bewusst herbeigeführt wurde – danach müssen solche Pläne, wie sie der ÖIAG-Chef derzeit vorhat, betrachtet werden.“*[247]

Auch in den deutschen Zeitungen hatte der „Austro-Porsche“ sein Echo. Das Handelsblatt ist der Meinung, dass eine Pkw-Produktion wesentlich zur Devisen-Einsparung beitragen könnte, da Österreich allein im Jahre 1975 Autos im Wert von 1,3 Milliarden Schilling importiert hat.[248] Ebenso findet der „Austro-Porsche“ Widerhall in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung. Diese war mit der Schlagzeile „Österreich erwägt eigene Autoproduktion“ dem ganzen Projekt neutral gegenüber eingestellt, macht den spiritus rector des ganzen bei der Verstaatlichten Industrie aus. Dort wird festgehalten: *„Offenbar macht man sich bei der ÖIAG ernste Sorgen für die Zukunft. Durch die starke Lohnkostensteigerung in Österreich während der letzten Jahre sind zahlreiche österreichische Produkte bereits so teuer geworden, dass ihre Konkurrenzfähigkeit bedroht ist. Auf der Ausschau nach zukunftsträchtigen Fertigungsbereichen, die als Gegenleistung für hohe technologische Anforderungen (…) einen entsprechenden Kostenspielraum enthalten und die andererseits geeignet wären, in Österreich erzeugte Hüttenprodukte weiterzuverarbeiten, hält die ÖIAG nun auch die Aufnahme einer Personenwagen-Fertigung für prüfenswert.“*[249]

[246] Volksstimme, 23. Oktober 1976
[247] Ibid.
[248] Handelsblatt, 16.September 1976
[249] Frankfurter Allgemeine Zeitung, 25. September 1976

Von großem Interesse ist die Tatsache, dass nach dem Bekanntwerden des Automobilprojekts „Austro-Porsche“ in der österreichischen Medienlandschaft sich ein ideologischer Spalt zwischen den verschiedenen Print-Medien auftat. Während vor allem AZ und die Volksstimme auch in Zukunft ein positives Bild des „Austro-Porsche“ zeichnen, sind es vor allem ÖVP-nahe Zeitungen, die den „Austro-Porsche“ mehr recht als schlecht als Wahnsinnstat, Schnapsidee oder wirtschaftliches Fiasko brandmarken.

Genau diese Medienaufmerksamkeit wurde auch im Aufsichtsrat der ÖIAG diskutiert. In der Sitzung vom 24. September 1976, äußert sich Hans Igler, Präsident der Industriellen-Vereinigung, und hält es für nicht günstig, dass über ein so relativ gewagtes Industriepolitisches Projekt, dessen Chancen so schwer einzuschätzen sind, via Fernsehen öffentlich gesprochen wird. Könnte nicht dadurch der mögliche Partner Porsche vergrämt werden und zum Abspringen veranlasst werden?, fragt Igler die Runde. Igler lässt weiters vermerken, dass industriepolitische Maßnahmen von einiger Bedeutung, z. B. auch Fusionen, weder vor der Öffentlichkeit noch in großen Kommissionen abgehandelt werden sollten, da durch voreilige Publizität Kräfte ausgelöst werden können, welche die Realisierung solcher Projekte erschweren oder unmöglich machen.[250] ÖIAG-GD Franz Geist erwidert die Vorwürfe Iglers und führt in Beantwortung von Iglers Anfrage zwei Gründe an, die ihn veranlassten, der Öffentlichkeit die Existenz des „Austro-Porsche-Projekts“ bekannt zugeben, der erste Grund liegt darin, dass die Geheimhaltung ohnehin nicht möglich ist. Als Porsche der ÖIAG eine ganz kurze Vorstudie übergab, die nur dem ÖIAG-Vorstand und dem AR-Präsidium ausgehändigt wurde, meldete sich alsbald ein Reporter, der von dem Inhalt der Studie offensichtlich in Kenntnis war und über das Projekt schreiben wollte, was ihm von Geist aber nicht gestattet wurde. Dies war also zu einem Zeitpunkt, der noch vor der Bestellung der Hauptstudie lag. Als diese nun endgültig in Auftrag gegeben wurde, meldete sich der Reporter nochmals. Diesmal wurde ihm das Projekt weitgehend dargelegt, und er schrieb auch darüber in seiner Zeitung einen Artikel, der aber einige aus dem Zusammenhängen gerissene Fakten enthielt. Der zweite, wichtigere Grund ist dadurch gegeben, dass als Voraussetzung zu einem solchen Projekt einmal eruiert werden muss, auf welchen Gebieten und in welchem Ausmaß die österreichische Industrie (privat und verstaatlicht) in der Lage ist, Zulieferfunktionen zu erfüllen. Fachleute von Porsche werden zu diesem Zwecke in Frage kommende Werke besuchen und die gegebenen Voraussetzungen prüfen. Auch hier kann also einer Geheimhaltung keine Rede sein, und in einem solchen Fall ist es sicher viel besser, die Öffentlich-

keit aus erster Hand zu informieren. Überdies steht fest, dass Porsche gegen diese Information der Öffentlichkeit gar nichts einzuwenden hat, was durch entsprechende Äußerungen des Vorstandsvorsitzenden von Porsche belegt ist.[251]
Der „Austro-Porsche" sollte von Anfang an ein Projekt sein, das auch in der Öffentlichkeit diskutiert wurde. Inwiefern es keinerlei Planung zur Geheimhaltung gab oder nicht, lässt sich nicht aus den Akten eruieren.

C. Von der Wirtschaft zur Politik, der „Austro-Porsche" wird politisch

Am 30. September 1976 vermerkt Wirtschaftsminister Josef Staribacher (1970-1983) in seinem Tagebuch ein Gespräch, das er mit Walter Fremuth, seines Zeichen stellvertretender Generaldirektor der Girozentrale Bank der österreichischen Sparkassen, geführt hatte. In diesem Gespräch lässt Fremuth fragen, ob Staribacher persönlich für eine Autoerzeugung in Österreich eintrete.[252] Fremuth lässt des Weiteren wissen, dass die VÖEST-Alpine und Ranshofen deren Bleche und Aluminiumerzeugnisse leichter verkaufen könnten, sollte ein Pkw in Österreich produziert werden. Staribacher wollte darauf von Fremuth wissen, wer denn überhaupt die mit Sicherheit verhältnismäßigen teuer erzeugten Autos kaufen würde. Staribacher schreibt weiter in seinem Tagebuch*: „Meiner Meinung nach ist es besser, Alu- und Stahlblech gelegentlich auf Vorrat zu produzieren oder gegeben falls billigst zu exportieren als daraus Autos zu erzeugen, die man überhaupt schwer verkaufen wird können. Ich gebe aber zu, dass ich vorerst die Studie, die jetzt die ÖIAG anstellt, genau studieren möchte."*[253] Bei einer Pressekonferenz in Graz am 3. Oktober 1976 wurde Staribacher auf das Thema ÖIAG-Autostudie angesprochen. Staribacher erwiderte: *„Das ist lediglich eine Studie und noch nichts Konkretes. Man muss sich selbstverständlich Gedanken darüber machen, wie die 200.000 neuen Arbeitsplätze bis in die achtziger Jahre geschaffen werden können. Da muss auch die Industrie einbezogen werden denn in den Dienstleistungen allein ist nicht so viel drinnen."*[254] Der „Austro-Porsche" als Vehikel zur Vollbeschäftigung?
Die Tagebücher Josef Staribachers dienen dem Historiker und dem historisch Interessierten ungemein und helfen, ein unmittelbares Bild der 13 Regierungsjahre Kreiskys zu vermitteln. Staribacher begründet seine Entscheidung, seit seiner Ernennung als Wirtschaftsminister 1970 jeden

[250] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 26, Protokoll über die 32. Ordentliche Sitzung des Aufsichtsrates der „Österreichischen Industrieverwaltungs – Aktiengesellschaft", 24. September 1976
[251] Ibid.
[252] Kreisky-Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, 30. September 1976
[253] Ibid.
[254] Neue Zeit, 3. Oktober 1976

Tag Tagebuch zu schreiben, damit, dass er seit er in die Bundesregierung eintrat, nicht mehr lang schlafen konnte und somit die Morgenstunden damit verbrachte, Notizen und Erinnerungen niederzuschreiben.

Anhand der Reaktion Staribachers lässt sich vernehmen, dass eine gewisse Art Skepsis auch innerhalb der Regierungsmannschaft Kreiskys vorherrschte. Wie schon weiter oben erwähnt, war auch ÖIAG-Präsident Hrdlitschka von dem Projekt angetan, aber auch dort war eine gewisse Portion Misstrauen auszumachen.
Der Nachfolger Franz Geists als ÖIAG-Generaldirektor, Oskar Grünwald (1978-1986), erzählte dem Autor, dass auch bei ihm anfänglich eine gemischte Reaktion vorhanden war. Später setzte sich jedoch eine dem Projekt aufgeschlossene Haltung durch.[255] Grünwald fügte jedoch bei, dass es anno dazumal wichtigere Projekte gab und das Projekt „Austro-Porsche" nur am Rande eine Rolle spielte.
Der damalige Finanzminister Hannes Androsch teilte dem Autor dieser Zeile unumwunden mit, dass dieses Projekt für ihn ein Albtraum war und die Realisierungsmöglichkeit gleich Null war.[256] Der Meinung Androsch' nach war der österreichische Markt mit seinen 7 Millionen Einwohnern einfach zu klein, um so ein Projekt stemmen zu können.

Während sich nun mehr und mehr Politiker mit dem Thema einer Autoproduktion in Österreich beschäftigten, kam es Anfang Oktober 1976 zu einer ersten Kontaktaufnahme des ÖIAG-Projektkoordinators mit dem Porsche-Projektteam in Stuttgart. ÖIAG-Projektkoordinator war DI Erich Staska, der einen Reisebericht über die Dienstreise nach Stuttgart vom 3. Oktober bis zum 5. Oktober 1976 verfasste.[257] Staska hält fest, dass er in Stuttgart mit Ing. Robert Müller, Leiter Getriebeentwicklung und Projektleiter für die Realisierbarkeitsstudie, Dr. Bott, Leiter des Entwicklungszentrums Weißach, Ing. Horst Machart, Leiter Verkauf technische Entwicklung, Ing. Hubert Mitterlehner, Leiter Materialplanung und Dkfm. Dieter Haid, Leiter Marketing-Marktforschung und Statistik, gesprochen habe.[258] Der ÖIAG-Projektleiter fasst das Ziel der Reise anfänglich kurz zusammen*: „Anlässlich eines Besuches der Firma Porsche in Weißach und Zuffenhausen bei Stuttgart wurden der Zeitablaufplan für die Realisierbarkeitsstudie und die Mitwirkung der ÖIAG festgelegt. Weiteres hat sich der Berichterstatter über die Leistungsfähig-*

[255] Grünwald, Oskar., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 27. März 2013
[256] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013
[257] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Reisebericht über die Dienstreise nach Stuttgart 3. Bis 5. Oktober 1976, 11. Oktober 1976
[258] Ibid.

keit des Auftragnehmers, Firma Porsche AG, informiert und das Entwicklungszentrum sowie die Produktionsstätten besichtigt".[259]

Punkt I. des Reiseberichts macht eine Skizzierung über das Entwicklungszentrum Weißach und die Produktionsstätte Zuffenhausen aus. In Bezug auf die Produktionsstätte der Firma Porsche, Zuffenhausen, schreibt Staska in seinen Bericht nieder*: „In den eigenen Produktionsstätten in Zuffenhausen wurden bisher insgesamt rd. 250.000 Sportwagen gefertigt; die Produktionskapazität des Werkes liegt bei 69 Stück / Tag. (…) (Hinweis: Das Automobilwerk in Österreich würde eine Anfangskapazität von 230 Stk. / Tag aufweisen)."*[260] Über das Entwicklungszentrum Weißach wird geschrieben: *„Das Entwicklungszentrum in Weißach beschäftigt rd. 800 Leute, davon 250 Konstrukteure. Entwicklung, Versuch und Erprobung können dort durchgeführt werden, es wird Ingenieurservice vom Projekt bis zum Produkt geboten. Für Modellpflege und Neuentwicklung der eigenen Konstruktionen werden etwa 60 % der Kapazität des Entwicklungszentrums in Anspruch genommen. (…) In Weißach sind umfangreiche Versuchs- und Erprobungseinrichtungen sowie ein großes Bürogebäude für Konstruktion und Verwaltung vorhanden. Von den Einrichtungen seien beispielhaft angeführt: Motorenentwicklung, Werkstoffprüfung, Prototypenfertigung und Montage, Erprobung für Karosserien, Motoren, Getriebe und Bauteile, Abgastesteinrichtungen, Reifenprüfstation, Akustiklabor, Kältekammer und Klimablaskanal u. v. a. m…".*[261]

Unter II. werden die Einteilungen der Arbeitsbereiche für die Verwirklichung der Realisierbarkeitsstudie abgesteckt. Diese umfassen: Marketing und Vertrieb, Planung und Kostenkalkulation und Vorentwicklung.[262] Staska notiert, welche Rolle die Verstaatlichte Industrie zu dem Zeitpunkt innehat: *„Im Oktober 1976 liegt der Schwerpunkt der Mitarbeit der ÖIAG bei Statistik und Marketing (KFZ-Zulassung und Bestand, Verkaufspreise, Betriebskosten, Steuern und Versicherungen, Kaufkraftentwicklung, bestehende Firmen und deren Fertigungsprogramme usw.)."*[263]

Zusammenfassend notiert der ÖIAG-Projektleiter: *„Der Berichterstatter hat von der Leistungsfähigkeit des beauftragten Unternehmens und vom generalstabsmäßigen Stil der Ablauforganisation für die Erstellung der Studie einen positiven Eindruck vermittelt bekommen. Es kann eine qualitative gute Arbeit erwartet werden. (…) In persönlichen Gesprächen außerhalb des offiziellen Rahmens konnte der Berichterstatter die Eindrücke der Mitarbeiter zum gegenständlichen Projekt erfahren. Sie resultieren in der Aussage, dass vermutlich eine eigene PKW-Produktion in Österreich mit 50.000 Stück pro Jahr nur der Anfang einer Entwicklung mit der Ausrichtung hin zur größeren Serien sein wird können. Weiteres wird ein befriedigender volkswirtschaftlicher*

[259] Ibid.
[260] Ibid.
[261] Ibid.
[262] Ibid,

Effekt einer PKW-Produktion in Österreich nur dann zu erwarten sein, wenn sowohl Verstaatlichte, als auch private Industrie im Bereich der Zulieferteile starkes Engagement zeigen, sodass die Fertigungstiefe hoch liegt. Die überreiche Publizität, die das Projekt im In- und Ausland bereits erfahren hat, wurde übereinstimmend negativ aufgenommen.“[264]

In einem Gespräch mit dem Autor 37 Jahre später hält Erich Staska den „Austro-Porsche“ für eine Antwort auf eine Frage die nie gestellt wurde.[265] Ebenso wie der ehemalige ÖIAG-Generaldirektor Grünwald, hielt auch Staska das „Austro-Porsche“ Projekt für eine Randerscheinung in der ÖIAG.

In den darauffolgenden Wochen kam es zu mehreren Treffen dieser beiden Projektteams. Am 19. Oktober 1976 statteten die Porsche-Experten den Metallwerken in Ranshofen einen Besuch ab, um über die Verwendung von Aluminium für den „Austro-Porsche“ zu prüfen. Der ÖIAG-Projektleiter Erich Staska fasste in einem Bericht die Ergebnisse dieses Treffens in Ranshofen zusammen. Staska protokollierte*: „Die Möglichkeiten der Zulieferung von Aluminium-Blech durch VMW werden seitens Porsche positiv beurteilt. Je nach Tiefe des Aluminium-Einsatzes können Liefermöglichkeiten bis 120.000 Jato*[266] *Blech und 8.000 Tonnen Guss theoretisch möglich sein. Entsprechende Erprobungen müssten erst zur Detailklärung durchgeführt werden. Die Aluminium-Liefermöglichkeiten beim Leichtmetallguss liegen in der Größenordnung der jetzigen österreichischen Kapazität. Es wurde festgestellt, dass im Laufe der Erstellung der Porschestudie weiterer Kontakt zwischen Porsche und VMW gepflegt wird und im konkreten Fall Detailprobleme untersucht werden.“*[267]

Am 12. November kam es zu einer Besprechung in Wien, wo das Porsche-Projektteam mit den ÖIAG-Mitarbeitern die Marketingfragen der Studie besprachen. Lag doch der Schwerpunkt der Mitarbeit der ÖIAG zu dieser Zeit bei Statistik und Marketing, wie ÖIAG-Projektleiter Staska in seinem Reisebericht schrieb.[268] Zum letzten Aufeinandertreffen von Seiten der Firma Porsche mit österreichischen Stellen vor der Präsentation des Zwischenberichts Anfang Dezember 1976 kam es am 22. November 1976. Marktexperten der Firma Porsche beauftragten das Institut IFES

---

[263] Ibid.
[264] Ibid.
[265] Staska, Erich., Gespräch über die Tätigkeit von Erich Staska und dessen Zuständigkeit in der ÖIAG zur Zeit des „Austro-Porsche“-Projekts. (Persönliche Kommunikation, Wien 21. März 2012)
[266] Jahrestonne
[267] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Reisebericht über die Dienstreise nach Ranshofen 19. Oktober 1976, 22. Oktober 1976
[268] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Reisebericht über die Dienstreise nach Stuttgart 3. Bis 5. Oktober 1976, 11. Oktober 1976

damit, eine Akzeptanzuntersuchung in Österreich fortzunehmen und die Chancen eines Automobils aus österreichischer Produktion auf dem österreichischen Markt auszuloten.[269]

Nach der Präsentation des Zwischenberichts unternahmen die Porsche-Experten weitere Besuche österreichischer Industriebetriebe, um sich von deren Fähigkeiten ein Bild zu machen. Am 21. / 22. Dezember 1976 besuchten Porsche-Experten den Semperit Betrieb in Wien und Linz. Im Vordergrund standen hier die Erzeugung von Gummi und Schaumteilen. Des Weiteren wurde dem Automobilzulieferer Eybl in Krems ein Besuch abgestattet. Vorrangig dort war die Produktion von Teppichen und Kunststoffen. Auch von diesem Besuch existiert ein Bericht. In der Einleitung des Berichts, heißt es*: „Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die genannten Unternehmen teils jetzt schon beachtliche Zulieferungen für die deutsche PKW-Industrie auf direktem oder indirektem Wege tätigen und übereinstimmend großes Interesse am gegenständlichen Projekt bekundet wird. Im Einzelnen wurden die Auswirkungen möglicher Zulieferungen auf Umsatzausweitung, Kapazitätsauslastung, Beschäftigungszahl und Investitionstätigkeit erhoben. Diese Angaben werden in der Projektstudie der Fa. Porsche zusammenfassend wiedergegeben werden. Weitere Besuche bei Maschinenbetrieben, NE-Metallgießereien und bei der Brunner-Glasfabrik sind geplant.“*[270]

Am 13. Jänner 1977 inspizierten die Porsche-Experten die VMW-Wiener-Metallwerke, um sich von der Produktion von Alu-Druckgussteilen zu überzeugen. Am gleichen Tag wurde hinzu die Brunner Glasfabrik besucht, wobei hier die zukünftige Produktion von Scheiben in Betracht gezogen wurde.[271]

D. Contra „Austro-Porsche“: Die politische Opposition

Auf die Frage des Autors, ob es bei der politischen Konkurrenz Strömungen gab, die dem „Austro-Porsche“ positiv oder negativ gegenüber eingestellt waren, antwortete der ehemalige Finanzminister Hannes Androsch*: „Die Opposition hat keine wahrnehmbare Rolle gespielt. Die Opposition hat sicher mehr den Image-Effekt gefürchtet als sich ökonomisch den Kopf zerbrochen. Ich weiß nicht, ob ich mit Koren[272] darüber geredet habe, aber wenn ich mit ihm geredet hätte, dann*

[269] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Information für GD Geist, 14. November 1977

[270] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Reisebericht über die Dienstreise nach Krems und Linz am 21 und 22 Dezember 1976, 24. Dezember 1976

[271] Ibid.

[272] Stephan Koren, Finanzminister von 1968 bis 1970. Von 1978 bis 1988 Präsident der Österreichischen Nationalbank

hätten wir darüber zynisch gelacht und mit einem Nebensatz wär das für uns erledigt gewesen. Koren sah das genau so wie ich.“[273]

Doch wer war diese Opposition? Seit der Nationalratswahl 1971 verfügte die SPÖ über eine absolute Mehrheit im Nationaltrat, die sie bei der darauffolgenden Wahl 1975 stimmenmäßig leicht ausbauen konnte. Es befanden sich zwei Parteien in der Rolle der Opposition, einerseits die viel größere der beiden Parteien, die ÖVP, die erstmals 1970, nach 25 Jahren in der Regierung auf der Oppositionsbank Platz nehmen musste und die FPÖ, die unter dem Parteivorsitzenden Friedrich Peter eine Annäherung an die SPÖ vollzog.

Der erste politische Einspruch gegen das „Austro-Porsche“-Projekt kam kurz nach der Übergabe der Studie von Porsche an die ÖIAG im März. Der Sprecher der ÖVP-Fraktion im ÖIAG-Aufsichtsrat und ÖIAG-Aufsichtsrat-Vizepräsident, Rudolf Gruber, meinte, dass die Studie von Porsche das Geld nicht wert war. Gruber weiter: *„Die Porsche-Studie ist in der vorgelegten Form nicht als Entscheidungsgrundlage geeignet.“*[274]

Während im Sommer 1977 die Diskussion um den „Austro-Porsche“ im vollen Gange war, meldete sich der Salzburger Landeshauptmann Wilfried Haslauer zu Wort. Bei einem Besuch bei Daimler-Benz in Stuttgart informierte sich Haslauer über die Chancen eines Austro-PKW. Joachim Zahn, Vorstandsvorsitzender von Daimler-Benz, befand die Möglichkeit der PKW-Produktion in Österreich als wenig erfolgreich. Nach seinem Besuch in Stuttgart äußerte sich Landeshauptmann Haslauer überaus skeptisch gegenüber dem „Austro-Porsche“.[275] ÖVP-Bundesparteiobmann Josef Taus meinte, es gäbe bei diesem Projekt mehr offene als gelöste Fragen. Taus hielt es für klüger, die drei bis vier Milliarden Schilling, die der „Austro-Porsche“ kosten solle, für die Schaffung von Arbeitsplätzen bereit zu stellen.[276] In die gleiche Richtung argumentierte auch der Energiesprecher der ÖVP, Friedrich König. Dieser kritisierte bei einer Pressekonferenz das Energiekonzept der Regierung und verlangte einen neuen Energieplan und Energiesparmaßnahmen. König meinte: *„Da wäre Förderung besser angebracht, als die Milliarden, die man in den Austro-Porsche steckt.“*[277] Ebenso kam Kritik aus den westlichen ÖVP-geführten Bundesländern. Der Vorarlberger ÖVP-Nationalratsabgeordnete Gottfried Feuerstein lehnte die Errichtung einer PKW-Produktionsstätte im Raum Wiens aus arbeitsmarktpolitischen Gründen ab. Einerseits aus dem Grund, da mit dem Entstehen eines größeren Unternehmens in der Nähe Wiens dies die Sogwirkung Wiens verstärken würde, andererseits, weil durch das „Austro-Porsche“-Projekt, sollte es jemals verwirklicht werden, Milliarden von Steuergeld aus

[273] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013
[274] Kleine Zeitung, 20. April 1977
[275] Salzburger Nachrichten, 10. Juni 1977
[276] Ibid.

den westlichen Bundesländern Richtung Wien flösse und somit den westlichen Bundesländern fehlen.[278]

Auch aus Wien gab es Kritik und Ablehnung dem „Austro-Porsche“ gegenüber von Seiten der ÖVP. ÖVP-Sprecher und Wiener Landesparteiobmann, Erhard Busek, sprach von einem: „Wahnsinnsprojekt“[279] und meinte dies wohl kaum schmeichelhaft. Im Zuge der „profil-Affäre“ und dem dadurch entstandenen Eindruck, Finanzminister Androsch habe eine Geheimstudie hinter dem Rücken von Bundeskanzler Kreisky in Auftrag gegeben, beschuldigte Innenminister Erwin Lanc die ÖVP und ihr nahestehende Journalisten, eine Schmutzkübelkampagne zu führen.[280]

Für den ÖVP-Bundesgeschäftsführer ist die Idee eines „Austro-Porsches“ einfach nur eine „Schnapsidee“.[281]

Die Freiheitlichen waren ebenso wie die ÖVP gegen den „Austro-Porsche“. Der FPÖ-Abgeordnete Helmuth Jossek äußerte sich skeptisch gegenüber dem Projekt. Jossek trat dafür ein, mit dem für den „Austro-Porsche“ geplanten Geld eher in die Entwicklung von neuen Technologien setzten. Der Bau eines Automobils und die auftretende Konkurrenz von Seiten anderer Autobauer sah Jossek als einen Schritt ins Ungewisse.[282] Ablehnend stand auch der FPÖ-Parteichef Friedrich Peter dem „Austro-Porsche“ gegenüber. Ohne eine gesicherte Vertriebsorganisation sei der „Austro-Porsche“ wohl kaum ein Ersatz für koordinierte Maßnahmen zur Sanierung der zerrütteten Währungs-, Finanz-, und Budgetpolitik.[283]

Nicht nur bei den beiden politischen Oppositionsparteien gab es kritische und ablehnende Stimmen dem „Austro-Porsche“ gegenüber. Auch in der SPÖ, die reservierende Ablehnung von Finanzminister Androsch und Handelsminister Staribacher ausgenommen, gab es kritische Stimmen dem Projekt gegenüber. Bei der Erstellung des „Neuen Parteiprogramm“ der Sozialistischen Partei Österreichs, dass das „Programm für Österreich“ aus dem Jahre 1966 ablösen sollte, würde von der AK-Volkswirtschaft Graz ein Thesenpapier eingebracht. Unter dem Titel „Beitrag zur Diskussion um eine Erneuerung des Programms der SPÖ – Schwerpunkt Wirtschaft“ wird unter Punkt 4.4. auch auf den „Austro-Porsche“ eingegangen. Dem Dokument ist zu entnehmen: *„Das*

[277] Oberösterreichische Nachrichten, 9. August 1977
[278] Arbeiter-Zeitung, 16. August 1977
[279] profil, 33/1977
[280] Arbeiter-Zeitung, 25. August 1977
[281] KURIER, 25. August 1977
[282] Salzburger Nachrichten, 18. August 1977
[283] KURIER, 22. August 1977

zunehmend zerstörerische oder schädliche Gesamtprodukt ist deswegen zu einem kaum mehr lösbaren Problem geworden, weil auch die Wirtschaftspolitik nach ihren Zielen und Instrumenten auf die quantitative Ausdehnung des Wirtschaftens unabhängig von menschlichem Nutzen oder Schaden festgelegt ist.
Die Wirtschaftspolitik selbst ist daher zu einem Hauptproblem des Fehlwachstums geworden.
Trotz überdurchschnittlicher Ausdehnung staatlicher Eingriffe und teilweise auch von Kontrollen seitens von Interessentengruppen nehmen schädliche Produktionsfolgen überhand.
Wirtschaftspolitische Eingriffe werden dadurch zum Problem, dass sie in der gegenwärtigen Wirtschaftsordnung nur wirksam erscheinen, soweit sie die Verwertung privaten Kapitals (mit) ermöglichen. Das veranlasst Eingriffe, die zwecks Abwendung von Schäden (z. B. Gewässerverschmutzung durch Industrie etc., Straßenbau infolge Strebens nach Vollmotorisierung) oder befürchteter Wachstumsminderung die Fehlanwendung von Produktivkräften und Vermögen beinhalten, vor allem in der Form einer Arbeitsplatzbeschaffung mittels schädlicher oder sinnloser Produktionen (wie etwa das „Austro-Porsche-Projekt"; die Kernspaltungsindustrie; Waffenexporte; werbeinduzierte Nachfrage nach bedürfnisfremden Produkten etwa der Pharmaka oder Hygieneindustrie; Erzeugung von Produkten mit künstlichen verringerte Gebrauchsdauer usf.)."[284]

Interessant an der Interpretation der AK-Volkswirtschaft Graz ist, dass der „Austro-Porsche" hier als dem Arbeitsmarkt gegenüber als schädlich und sinnlos gedeutet wird. War doch die Errichtung neuer Arbeitsplätze und die darauf folgende Vollbeschäftigung ein zentrales Element des „Austro-Porsche"-Projekts.

Des Weiteren bekam der „Austro-Porsche" auch innerhalb der Ökonomischen Konferenz, einer SPÖ-nahen Denkfabrik, keine gute Kritik. Bei der Sitzung des Arbeitskreises „Energie und Wirtschaft" wurde auch der „Austro-Porsche" aufs Tapet gebracht. Teilnehmer dieses Arbeitskreises waren z.B. der schon erwähnte Bankier Alfred Reiter, der Energiewissenschaftler und Hochschullehrer Wilhelm Frank, oder der spätere Post-AG-Vorstandsvorsitzende, Anton Wais. Im Protokoll zur dritten Sitzung des Arbeitskreises „Energie und Wirtschaft" wird über den „Austro-Porsche" folgendes konstatiert*: „Besprochen wird auch das Projekt „Austria-Porsche" (sic), das allgemein auf Skepsis stößt. Nach Franks Meinung könnte demgegenüber dem Elektroauto in*

[284] Verein für Geschichte der Arbeiterbewegung (VGA), Wien: SPÖ-Parteiprogramm 1978 Anträge, AK-Volkswirtschaft Graz, Beitrag zur Diskussion um eine Erneuerung des Programms der SPÖ - Schwerpunkt Wirtschaft, Juni 1977

nicht allzu ferner Zukunft eine beachtliche Chance eingeräumt werden. Es sollte überlegt werden, ob man sich damit nicht zusätzlich einen gewissen Markt schaffen könnte."[285]
Interessant ist, wie einem zukünftigen Elektroauto höhere Chancen als dem „Austro-Porsche" zugerechnet werden.

Vom Kärntner SPÖ-Nationalratsabgeordneten, Josef Maderner, wurde ein kritischer Essay in der Kärntner Tageszeitung, mit dem Titel „Wünsche an das Austro-Auto…" verfasst. Dort schreibt Maderner*: „Im hochmotorisierten Österreich gibt es, abgesehen von sehr jungen Leuten, kaum noch eine neue Käuferschicht anzulocken (…) Könnte eine kommende österreichische Autoindustrie daher nicht auf die in der Branche üblichen Täuschungsversuche verzichten? Der Käufer sollte sehen: Was er erwirbt, ist kein Pseudo-Rennwagen, sondern ein Fahrzeug, in dem er bequem und relativ sicher reisen, in dem er auch Ziele abseits von Betonpisten erreichen, indem er die erlaubten Geschwindigkeiten ausnützen, starke Steigungen nehmen, langsame Verkehrsteilnehmer rasch überholen kann; er soll den berechtigten Eindruck gewinnen, ein Auto zu kaufen, in dem er einige hunderttausend Kilometer zurücklegen wird, bevor es als schrottreif abgeschrieben werden muss; das nur selten eine Werkstätte braucht und voraussichtlich keine unangenehmen Überraschungen bereit hält; das beim heutigen Stand der Technik all dies ohne allzu hohe Kosten erreicht."*[286]
Kritiker aus der Politk hatte der „Austro-Porsche" viele. Eine komplette Ablehnung kam jedoch nur von den beiden Oppositionsparteien ÖVP und FPÖ.

E. Der Zwischenbericht

Mehr als vier Monate nach der der Auftragserteilung an die Firma Porsche, eine Realisierbarkeitsstudie auszuarbeiten, wurde am 7. Dezember 1976 in nicht offiziellem Rahmen in Wien der Zwischenbericht zur Realisierbarkeitsstudie präsentiert. In der Präambel der Studie hieß es: *„Der vorliegende Zwischenbericht gibt eine Übersicht über alle Aussagen, die nach Abschluss der Studie im Endbericht gemacht werden. Diese Aussagen dienen als Grundlage für die Entscheidung über die Realisierung einer PKW-Produktion in Österreich. Es ist dabei an ein Fahrzeug gedacht, das neben der Erfüllung spezifisch österreichischer Marktanforderungen aufgrund seiner technischen Eigenschaften gute Export-Chancen hat. Von der Größenordnung her wird ein*

[285] VGA-Archiv, Wien: Ökonomische Konferenz, Protokoll zur dritten Sitzung des Arbeitskreises „Energie und Wirtschaft", 16. März 1977
[286] Kärntner Tageszeitung, 31. März 1977

Mittelklassewagen angestrebt.“[287] Der Zwischenbericht bezog sich vor allem auf die Bereiche Marktforschung, Planung und Vorentwicklung.
Unter Punkt I. „Marktforschung“ wurden bei dem Zwischenbericht zwei Ziele verfolgt:

1. Findung der spezifischen Käuferanforderungen auf dem Inlands- und Exportmarkt an ein derartiges Fahrzeug als Grundlage für den Entwurf des Fahrzeuges und für ein Lastenheft[288].
2. Prüfung der Verkaufbarkeit sowie der notwendigen Voraussetzungen dafür Prognostizierung möglicher Absatzstückzahlen auf dem Inlandsmarkt, einschließlich der Verwendung als Behörden-Fahrzeug sowie Vorschätzung möglicher Exportzahlen auf den wichtigsten Märkten.“[289]

Es wurde des Weiteren eine Analyse des österreichischen Automobilmarktes vorgenommen. Die Porsche-Experten sehen*: „In der Preisklasse um ca. 110.000 Schilling ist eine Lücke erkennbar, die wahrscheinlich auf mangelnde Attraktivität der in dieser Klasse angebotenen Fahrzeuge zurückzuführen ist.“*[290]

Bestandteil der Studie war eine Voruntersuchung, bei der 50 Personen in Österreich befragt wurden. In der Studie wurden zwei Gruppen gebildet, einerseits waren dies sogenannte „Aufsteiger“, also Personen, die einen Citroen CS, VW Passat, Opel Ascona, Ford Taunus oder Fiat 131 ihr Eigen nannten und für die der Kauf eines zukünftigen „Austro-Porsches“ eine größere finanzielle Belastung bedeutete, aber auch mit mehr gesellschaftlichem „Prestige“ einher gehen würde. Andererseits wurden potentielle Kunden als „Umsteiger“ wahrgenommen. Personen, die entweder einen BM 316 / 318, einen Alfa Romeo 1600, Mercedes 200 oder einen Volvo 244 besaßen und für die eine mögliche Kaufoption „Austro-Porsche“ vom finanziellen her einen geringeren Unterschied ausmachen würde, als für die „Aufsteiger“.[291] Von dieser Voruntersuchung erwartete man sich von Seiten Porsches, dass der Marktsektor für das Projekt eingrenzt werden soll sowie

[287] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Zwischenbericht zur Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion, 7. Dezember 1976, S. 1
[288] Der Begriff Lastenheft beschreibt alle Anforderungen des Auftraggebers an die Lieferungen und Leistungen des Auftragnehmers.
[289] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Zwischenbericht zur Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion, 7. Dezember 1976, S. 2
[290] Ibid., S. 3
[291] Ibid., S. 4

Rahmenrichtlinien für ein Lastenheft fixiert werden sollen. Die an die 50 Teilnehmer gerichtete Umfrage, die von dem Institut IFES durchgeführt wurde, erfolgte in drei Schritten.

1. Fragebogen über derzeitiges Fahrzeug, Kritik an diesem Fahrzeug; warum wurde dieses Fahrzeug und kein anderes gekauft; was gefällt an den anderen Autos nicht.
2. Gruppendiskussion über die Themen

a. Produktion eines PKW in Österreich
b. Erfolgsaussicht eines von Porsche konzipierten PKW in Österreich
c. Attraktivität, Vor- und Nachteile des Langzeitautos
d. Umweltfreundlichkeit eines PKW
e. Bedeutung von Berg- und Wintertauglichkeit
f. Namensvorschläge für das neue Fahrzeug

3. Fragebogen nach der Gruppendiskussion: Mögliche Käuferentscheidung für ein derartiges Fahrzeug der gehobenen Mittelklasse und der unteren Mittelklasse

Die Prüfung der Export-Chancen wurde auf die Märkte der USA (größter PKW-Markt weltweit), der BRD (größter PKW-Markt Europas) und der Schweiz (neutraler Testmarkt) beschränkt. Andere Exportmärkte werden aufgrund der Untersuchung dieser drei Staaten abgeschätzt. Abschließend zum Punkt Marktforschung wird von Seiten Porsches empfohlen, eine „Akzeptanz-Studie“ in Österreich durchführen zu lassen. Dieses Vorhaben soll mit dem Ziel ausgestattet sein die Marktchancen des „Austro-Porsche“ Projekts zu prüfen. Themenschwerpunkte wären:

5. Die Bereitschaft, dieses neue Automobil zu kaufen
6. Ermittlung des Anspruchsniveaus in der angestrebten Käuferklasse
7. Zuordnung von positiven / negativen Kriterien.[292]

Die Teilnehmer an dieser „Akzeptanz-Studie“ sollten des Weiteren in den Genuss von Fotos kommen, anhand derer Styling-Fragen sowie Fahrzeuggröße und Platzangebot bestimmt werden können.

Unter Punkt II. der Zwischenstudie wird die Planung des Projektes untersucht. Es wird hierbei davon ausgegangen, dass für einen Mittelklasse-PKW mit Aluminiumkarosserie ein komplettes Produktionswerk errichtet werden soll. Die Planung des Produktionswerkes umfasst:

1. Flächenbedarf und Bauaufwand
2. Räumliche Gliederung des Werkes
3. Rahmenvorschlag für die Organisation
4. Personalbedarf quantitativ und qualitativ gegliedert
5. Materialfluss, Fertigungs-Rahmenplan
6. Ver- und Entsorgung (-Energiebedarf)
7. Betriebsmittelbedarf (Deckung möglichst aus dem Inlandsmarkt)
8. Investitions-Rahmenplan in DM, Basis 1976/77[293]

Die Porsche-Experten machen zwei Trends aus, einerseits sollte in einer neuerrichteten Fabrik die Presserei, der Rohbau, die Lackierung sowie die Montage erfolgen. Andererseits sollten die Gießerei und anderwärtige mechanische Bearbeitungen in schon vorhandenen Fabriken erfolgen, z. B. in den VWM-Werken in Wien. Es wird auch vermerkt, dass wegen der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Zulieferindustrie es von Vorteil wäre, solche Zulieferteile aus österreichischer Produktion zu berücksichtigen.
Die Frage des Standorts dieser neu zu errichteten Fabrik wird auch aufgeworfen in der Zwischenstudie. In Frage kommende Standorte wären neben der Bundeshauptstadt Wien auch die Obersteiermark und Niederösterreich, vor allem im Raum Berndorf. Grund hierfür ist die Tatsache, dass in Berndorf eine Munitionsfabrik vorhanden war, wobei von den theoretisch 10.000 Mitarbeitern nur 1.000 beschäftigt sind. Es wären nebst ausreichend Personal auch Fabrikhallen vorhanden.[294]
In der Zwischenstudie wurde auch eine Produktionskostenvorschätzung erhoben. Anhand von vier Modellen A bis D wurden verschiedene Typen und die dadurch anfallenden Kosten durchgerechnet. Anhand eines Basisfahrzeuges (In diesem Falle wäre dies ein Opel Ascona (Grundmodell), von dem im Jahr um die 500.000 Stück hergestellt werden, mit einem Verkaufspreis von 10.200DM) inklusive einer 11 % Mehrwertsteuer sowie einer Entwicklungsumlage von 500 DM je Fahrzeug und einer Betriebsmittel-Amortisationszeit von fünf Jahren ergeben sich folgende Verkaufspreise:

Fahrzeug A: Wie das oben beschriebene Basisfahrzeug, bei einer Produktion von jedoch nur 50.000 Stück pro Jahr, ergebe sich ein Verkaufspreis von 15.100 DM (inklusive 11 % MWSt).

[292] Ibid., S. 7
[293] Ibid., S. 10

Mit verzinkter Karosserie würde sich der Preis minimal auf 15.300 DM steigern, auch hier inklusive der 11 % MWSt.

Fahrzeug B: Würde eine geringe Kostensteigerung im Vergleich zu Fahrzeug A aufweisen, die vor allem auf einen Aluminiumeinsatz zurückzuführen ist. Der Preis dieses Gefährts würde mit 15.800 DM (inklusive 11 % MWSt) zu Buche schlagen. Die Version mit verzinkter Karosserie würde eine moderate Steigerung des Preises ausmachen, der dann mit 16.100 DM (inklusive 11%MWSt) angegeben wird. Im Vergleich zu Modell A wäre Modell B durch den Einsatz von Aluminium um 50 kg leichter.

Fahrzeug C: Weist eine Karosseriestruktur aus Stahlblech, Anbauteile (Kotflügel, Türen, Motor- und Kofferraumdeckel) aus Aluminium auf. Fahrwerksteile soweit der Stand der Technik könnten auch aus Aluminium gefertigt werden. Preis dieses Fahrzeuges wäre 15.800 DM (inklusive 11 % MWSt). Auch hier, wie bei Fahrzeug B, gäbe es im Vergleich zu Fahrzeug A eine Einsparung von 50 kg.

Fahrzeug D: Bei Fahrzeug D besteht die gesamte Karosserie aus Aluminium, die Fahrwerksteile sind wie bei Fahrzeug C. Der Preis ist dem entsprechend höher als bei den anderen Modellen und beträgt zwischen 16.350 DM und 16.820 DM (inklusive 11 % MWSt). Im Vergleich zu Fahrzeug A ist mit einer Gewichtseinsparung von 80 bis 100 kg zu rechnen.[295]

Die Porsche-Experte frohlocken, dass: *„Demzufolge die Zielvorstellung eines Marktpreises von deutlich unter 20.000 DM realisierbar ist.“*[296]

Für ein funktionierendes Vertriebs- und Kundendienstnetz kalkulieren die Porsche-Experten anhand der summierten Zulassungszahlen von 1972 bis einschließlich 1975 und der vorhandenen Vertriebs- und Kundendienststationen anderer Automobilmarken,[297] dass für ein neues Fahrzeug in Österreich ca. 250 Kundendienst- bzw. Vertriebsstationen erforderlich sein müsste.[298] In Be-

[294] Ibid., S. 12
[295] Ibid., S. 14
[296] Ibid., S. 14
[297] So weist z.B. VW-Audi für den Zeitraum 1972 bis 1975 137.008 verkaufte PKWs auf und verfügt über 314 Stützpunkte in Österreich. Jeder Stützpunkt würde theoretisch für 436 Fahrzeuge verantwortlich sein.
[298] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Zwischenbericht zur Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion, 7. Dezember 1976, S. 16

zug auf den Exportmarkt wird von Porsche eine Angliederung an ein bestehendes Vertriebs-und Kundendienst-Netz sehr empfohlen.

Den letzten Punkt der Zwischenstudie betraf die Vorentwicklung, und die Firma Porsche verpflichtete sich bis zur Fertigstellung der Studie im März, folgende Ergebnisse auszuarbeiten: Lastenheft, Projektentwürfe, Vorkalkulation der Herstellkosten und Karosseriestudien. Als Anlage des Zwischenberichts wurde eine Trendanalyse des österreichischen PKW-Marktes von 1970 bis 1976, ein Fragebogen zur Analyse der Kundenanforderung, eine Planungsstudie zum Produktionswerk, die vorläufige Produktionsplanung, eine Produktkostenvorschätzung, der Materialbedarf und der Ablaufplan angefügt.[299]

Wie schon erwähnt, wurde der Zwischenbericht am 7. Dezember 1976 in Wien präsentiert. Von dieser Präsentation und der anschließenden Diskussion ist ein Protokoll vorhanden, das die Reaktion der handelnden Personen dokumentiert. Anwesend von Seiten Porsches waren Generaldirektor Ernst Fuhrmann, Wolfgang Eyb, Chefkonstrukteur im Hause Porsche, Horst Marchart, verantwortlich für den Verkauf und technische Entwicklung und Robert Müller, der Projektleiter Porsches. Von der ÖIAG waren ÖIAG-Präsident Hrdlitschka, Franz Geist, dessen Nachfolger Oskar Grünwald, Projektleiter des ÖIAG-Teams Erich Staska sowie andere Mitglieder des ÖIAG-Vorstandes und ÖIAG-Aufsichtsrates präsent.
Aus dem Protokoll lässt sich entnehmen, dass Geist anfänglich erläutert, dass dies die erste gemeinsame gründliche Aussprache aller wichtigen handelnden Personen sei. GD-Fuhrmann betont daraufhin, dass an diesem 7. Dezember nicht Ergebnisse präsentiert werden sollen, sondern dass mit der Vorlage des Zwischenberichtes die Frage geklärt werden soll, ob alle von der ÖIAG für eine spätere Entscheidung über dieses Projekt notwendigen Kriterien im Programm enthalten sind.[300] Fuhrmann erklärt, dass der Endbericht im Februar geliefert werden soll und seit dem Vorbericht keine Überraschungen aufgetreten sind.
In der darauffolgenden Diskussion fragt Geist, ob die von den Porsche-Experten ermittelte Marktlücke im Automobilverkauf ab einem Bereich von 110.000 Schilling auch noch 1980 gelten wird oder ob man sich besser auf technische Vorteile stützen sollte. Fuhrmann erwidert und weist auf die generelle Unsicherheit bei Marktaussagen, die über ein Jahr hinausgehen.[301] Die nächste Frage Geists hat mit dem Einfluss der Verkehrslage auf den Standort der zu errichteten

[299] Ibid., S. 19
[300] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Protokoll über die Besprechung am 7.12.1976 in Wien, 7. Dezember 1976, S. 1f.
[301] Ibid., S. 2

Produktionsstätte zu tun. Fuhrmann und Eyb trösten Geist mit dem Hinweis, dass es schon jetzt Automobilwerke gäbe, bei denen mit ausschließlichen Bahn-Abtransporten gearbeitet wird. Deshalb würden bei der vorgesehenen Produktionszahl von ungefähr 50.000 Stück pro Jahr Bahnanschluss und Autobahnanschluss genügen.

Geist und Hrdlitschka wollten danach von den Porsche-Experten wissen, ob im Falle eines Aluminium-Autos eventuelle Kaufhemmnisse erstehen könnten. Fuhrmann konkretisiert, dass der „Austro-Porsche" aufgrund der geringen Produktionszahl deutlich teurer sein wird und man für den Absatz „Aufhänger" anbieten muss. Geringes Gewicht (ein 10 % leichteres Auto = 10 % weniger Benzin) und Korrosionsfreiheit (Langzeitauto) könnten dieser Aufhänger sein.[302] Im Anschluss daran werden die Vor- und Nachteile der Verwendung von Aluminium besprochen. Besonders die Themen Verarbeitbarkeit, Reparatureignung, Auslastung der Grundstoffindustrie, Recycling und Wiederverkaufswert werden thematisiert. Weiteres wird deutlich gemacht, dass die Sicherheit von Aluminium-Autos nicht im Geringsten zur Debatte steht und dies auch bei Crash-Tests demonstriert werden könnte. Nachfolgend wird erwähnt, dass kleine PKW-Produzenten leichter auf Alu-Einsatz umsteigen als Auto-Giganten.

Die Frage zur Lösung des Kundendienstproblems, die sich in den darauffolgenden Monaten zu einer der entscheidenden Fragen über die Zukunft des „Austro-Porsche" werden soll, wurde von ÖIAG-Präsident Hrdlitschka aufgeworfen. Die Frage wird mit dem Hinweis auf auszuarbeitende Vorschläge in der Studie bezüglich Vertriebsnetz, Servicenetz und Ersatzteillager beantwortet.[303] Die Kosten dafür seien bekannt, beteuern die Herren von Porsche, konkrete Lösungen müssen erst jedoch Platz greifen.

ÖIAG-Vorstands Mitglied Derdak lässt fragen, ob die von den Porsche-Experten hingewiesene Marktlücke in der Autobranche ab 110.000 Schilling auch auf die BRD zutreffe. Porsche-Projektleiter Müller verweist auf die noch durchzuführenden Marktuntersuchungen im Ausland, stellt aber auch in der BRD ein Fehlen von einem attraktiven Angebot im Bereich eines Mittelklassewagens fest. Derdak fragt weiter und erkundigt sich hinsichtlich des Händlernetzes und Rabattgewährungen. Fuhrmann erläutert, dass die Händlerorganisationen oft „unterfüttert" seien und zusätzliche Verkaufsmöglichkeiten gerne aufgenommen werden würden. Fuhrmann meint weiter, dass bei diesem österreichischen Problem-Auto vor allem die Ingenieurkunst zum Tragen kommt und man sich mit einem guten Produkt die Händler aussuchen könne.[304] Derdak erkundigt sich nun über die Besonderheiten des „Austro-Porsche", Fuhrmann stellt diese vor: „Alu-Auto mit geringem Kraftstoffverbrauch und für österreichische Verhältnisse günstige Transaxle-

[302] Ibid., S. 2
[303] Ibid., S. 2

Antriebskonzept. Es soll eine ganze Fahrzeugfamilie (mit Kombi, „Pick-up“ usw., Motor- und Karosserievarianten) angeboten werden; dies ist auch für den Behördenmarkt wichtig.“[305] Müller ergänzt, dass es nicht möglich sein wird, einen technischen Reißer (sic!) auf den Markt zu bringen, wohl aber ein spezifisch österreichisches, attraktives Auto im Bezug auf Raumangebot, Wirtschaftlichkeit und Stilistik.

ÖIAG-Vorstands Mitglied Oskar Grünwald kommt auf die Marktlücke zurück und interpretiert diese eher als eine Nachfragelücke und nicht als Angebotslücke und stellt die Frage, ob in die geplante Preisklasse nunmehr der technische Fortschritt hereingezogen werden soll. Die Herren Müller und Marchart von Porsche erklären, dass bisher nur bei der Unterklasse und an den oberen Preisgrenzen der technische Fortschritt zum Tragen gekommen ist. Das Gespräch wendet sich wieder dem Problem der Zulieferfirmen sowie der österreichischen Zweitlieferanten zu. Grünwald verlangt, dass die Zulieferer in die Kategorie der mit Großserien operierenden Zulieferer und solche mit einer vernünftigen Teilbarkeit des Produktionsvolumens gruppiert werden müssen.[306] Das ungünstige Kostenbild des „Austro-Porsche“ wird zum nächsten Diskussionspunkt, zeigt dies doch 35 % bis 40 % höhere Vergleichskosten an. Von Seiten Porsches wird festgestellt, dass große Preisunterschiede bei Automobilen oftmals nicht ihre Begründung in der technischen Konzeption finden und diese PKWs dennoch abgesetzt werden können. Als Beispiele werden Volvo, BMW und Mercedes herangeführt. Die Porsche-Manager meinen, dass es Ziel sei, ein Marktsegment abzuschöpfen. Grünwald bemerkt kritisch das Fehlen einer Modellreihe. Müller sieht das erklärte Ziel darin, einen emotionalen Vorsprung zu erreichen wie Mercedes. Es entbrennt eine Diskussion darüber, dass die technische Ausführung, Attraktivität und der Preis nicht zusammenpassen. Grünwald geht auf die Wortmeldung Müllers ein und stellt die Frage nach dem Image österreichischer Arbeit im Ausland. Fuhrmann und Eyb erwähnen die österreichische Tradition von österreichischer Ingenieurleistung, die im Ausland bekannt ist und sehen Parallelitäten zu Schweden.[307]

Fuhrmann fährt fort und bezeichnet den „Austro-Porsche“ als Grenz-Problem. Der Erfolg des Projekts wird sich nur dann einstellen, wenn das Auto gut gemacht ist. Grundsätzliche Probleme, die den „Austro-Porsche“ betreffen, seien der Firma Porsche bekannt, und es werde nach Lösungen gesucht. Geist spricht daraufhin das Umstrukturierungsproblem in Österreich an, lässt es sich aber nicht nehmen zu erwähnen, dass grundsätzlich alles in Österreich machbar sei. Fuhrmann repliziert auf Geists Aussage und bemerkt, dass vor allem die Vorteile der Kleinheit Öster-

[304] Ibid., S. 3
[305] Ibid., S. 3
[306] Ibid., S. 3
[307] Ibid., S. 4

reichs genutzt werden müssen, wie zum Beispiel die Flexibilität und Reaktionsfähigkeit.[308] Um eben die Parallelität zu Schweden zu betonen, nennt Fuhrmann Saab als Beispiel für einen kleinen Produzenten.
Geist erkundigt sich über etwaige Qualifikationen der Arbeitskräfte und dadurch eventuell bestehende Anlernprobleme. Fuhrmann geht darauf ein und meint, dass für die Masse der Leute Anlernkräfte genügen, es aber dennoch den Bedarf von Spezialisten benötige, die man engagieren müsse.
ÖIAG-Präsident Hrdlitschka kommt zurück auf die technischen Finessen des zukünftigen „Austro-Porsche“ und informiert sich nach dem Stand der Technik bei einer Alu-Bauweise des Antriebssystems. Eyb und Müller bekunden, dass ein Drittel der europäischen PKWs sich diese Bauweise bereits zu Eigen macht, zum Beispiel bei Motoren, Getrieben, Zylinderkopf, Fahrgestell sowie Hinter- und Vorderachslenker.[309] Darüber hinaus ist die Modellpflege bei einer Alu-Bauweise leichter und billiger.
ÖIAG-Vorstandsmitglied Derdak verlangt, dass der „Austro-Porsche“ nicht nur vom Namen her ein Porsche werden soll, sondern auch hinsichtlich Sportlichkeit des Motors und Aussehen eine erkennbare Anlehnung an Porsche vorhanden sein muss.
Geist bestätigt zu Ende des Gesprächs die weitere Vorgangsweise im Sinne der Aussprache und meint, dass vor der Präsentation des Endberichts es zu einer Vorbesprechung mit ähnlicher Teilnehmer-Zusammensetzung in Stuttgart kommen sollte.[310]

Die Irritationen und Problemstellungen, die bei diesem ersten Aufeinandertreffen der Porsche-Experten und hohen Vertretern der verstaatlichten Industrie zum Vorschein kamen, sollten auch in den nächsten Wochen und Monaten die Diskussion um den „Austro-Porsche“ begleiten. Vor allem die nicht geklärte Frage des Vertriebs- und Kundennetzes war ein Streitpunkt, bei dem die Vorstellungen der beiden Parteien divergierten. Für Franz Geist und die ÖIAG wurde es als selbstverständlich gesehen, den zukünftigen „Austro-Porsche“ als Produkt in das Vertriebssystem des Volkswagen-Konzerns einzugliedern, wie das auch bei Porsche der Fall war. Volkswagen jedoch hatte bis zu diesem Zeitpunkt noch keine Ahnung von diesem Unterfangen, und auch bei der Firma Porsche war man mehr als skeptisch, ob sich so ein Schritt realisieren lassen würde. Der Widerwillen der Firma Porsche, zu diesem Thema klar Stellung zu beziehen war evident, als im Zwischenbericht unter der Rubrik Exportmarkt lediglich vermerkt wurde*: „Hier ist die Angliederung an ein bestehendes Vertriebs- und KD-Netz (A. d. A. Kundennetz) sehr zu empfeh-*

[308] Ibid., S. 4
[309] Ibid., S. 4

len. Genauere Aussagen können z. Zt. noch nicht gemacht werden."[311] Mit der nicht geklärten Frage des Vertriebssystems und Kundennetzes nahm das „Austro-Porsche" Projekt seinen Lauf, obwohl diese Unsicherheit wie ein Damokles-Schwert über dem Projekt hing. War es Gutmütigkeit, Naivität und einfache Unachtsamkeit von Seiten der ÖIAG oder der Glaube, „dass es schon passen wird", der diese fundamentale Frage bis zum Schluss einfach nicht zur Kenntnis nahm?

Zehn Tage nach dem Gespräch zwischen den Vertretern der ÖIAG und den Herren von Porsche gab GD Geist dem Ö1-Journal nach der Vorstandssitzung der ÖIAG ein Interview. In diesem Interview wird Geist mit der Frage konfrontiert, inwiefern das „Austro-Porsche" Projekt die heimischen Autozulieferer und Industrie stärken wird. Geist erklärt, dass*: „Unsere Hoffnungen sind, dass es ein rein österreichisches Auto wird. Denn von der Technik her gesehen könnten wir alles selbst herstellen, und das ist ja überhaupt der Zweck der ganzen Untersuchung, dass man in Österreich eine Produktion, eine neue Produktion schafft, die möglichst viele Menschen beschäftigt.*"[312] Neben der immer wieder betonten Verbesserung der Handelsbilanz Österreichs, tragt doch der Automobil Import vor allem aus der BRD massive zur Verschlechterung dieser bei, ist auch die Vollbeschäftigung eines der Ziele das mit dem „Austro-Porsche" Projekt erreicht werden soll. In dem Bericht des Ö1-Journal wird davon berichtet, dass Franz Geist und die Firma Porsche sehr optimistisch sind bezüglich der Realisierung des Projekts.

Obwohl, wie berichtet, einerseits beim GD der ÖIAG und andererseits bei Porsche Optimismus vorherrscht, werden auch erste kritische Gedanken von Vorstandsmitgliedern der ÖIAG und Regierungsmitgliedern geäußert. In einem Tagebucheintrag vom 20. Dezember 1976 schreibt Wirtschaftsminister Staribacher*: „Kreisky wünscht mit Gratz, Androsch und mir eine Vorbesprechung wegen der österr. Autoproduktion. Androsch lässt sich aber entschuldigen, er dürfte überhaupt nicht in Wien sein. Gen. Direktor Viakowski von Saab hätte Kreisky erklärt, es gäbe eine Möglichkeit, wenn Porsche mit eigenem Motor und Markennamen einsteigt und 40.000 Stück erzeugt werde können, ein positives Projekt zu machen. Saab wäre bereit, mit Österreich gegebenenfalls Motoren oder Getriebe oder beides nach Österreich zu liefern und Österreich liefert die Karosserie. Saab könnte auch Einzelteile liefern und nur den Verkauf in Schweden übernehmen, nur für PKW hat Saab jetzt 11 Mio Schilling Umsatz. Saab hat bereits eine Fabrik in Finn-*

---

[310] Ibid., S. 5

[311] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Zwischenbericht zur Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion, 7. Dezember 1976, S. 17

[312] Ö1, 1976. Ö1-Mittagsjournal. (Mp3-Audiodatei) 17. Dezember 1976. Verfügbar unter: , http://www.journale.at/treffer/atom/059D5F32-308-001A9-00000480-059C6855/band/27371/ (zuletzt abgerufen am 10. Mai 2013)

land. Das wirkliche Problem ist weniger der irrsinnige Kapitalaufwand, um eine solche Produktion aufzunehmen, sondern dass in 8 Jahren in der Autobranche jeweils eine neue Fabrik anstelle der alten gesetzt werden muss. Die ist natürlich nicht körperlich zu verstehen, sondern nur im Aufwand für Amortisation und neue Maschinen. Kreisky schwebt nun vor, dass sich die ÖIAG mit Banken eventuell mit Kapital aus BRD und vor allem aber mit einer großen Beteiligung Wiens an dieses Projekt heranmachen soll. Der Grund der Floridsdorfer Lokomotivfabrik, der SGP[313] gehört, sollte der ÖIAG abgetreten werden und diese in die Gesellschaft einbringen. Dadurch sollten 4.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Gratz war in Stuttgart und hat mit Ferry Porsche und vor allem mit Fuhrmann dort verhandelt. Dieser hat ihm mitgeteilt, dass sich auch andere Länder, insbesondere Kärnten, für dieses Projekt, eigene Autoproduktion in Österreich, interessieren. 4 Mia Schilling Kapital wären dafür notwendig. Das Auto soll 100.000 Schilling kosten. Die Gemeinde Wien gibt substantielle Beteiligungen, die besser sind als ERP[314] und jedwede andere Bundesstützung. Für Grundig z. B. mit 40 Mill. hat die Stadt Wien 7 Mill. Schilling zugeschossen. Der normale Schlüssel ist immer 1/5 als verlorenen Zuschuss oder als Zinsenstützung. Kreisky ersucht, alles als strengst vertraulich in den Details zu behandeln und überlässt uns eine Studie von Porsche, die ich nach Durchlesen Gratz geben werde. Ich erkläre Kreisky sofort, dass ich auf alles Fälle im Urlaub mit Grünwald über dieses Problem mich besprechen werde, um zu erfahren, was die ÖIAG außer Geist der ja der Vater dieser Idee war, dazusagt.“[315] Von Seiten Staribachers kann die Bemerkung gegenüber Geist als Skepsis gegenüber jenem gelten. Auch Finanzminister Hannes Androsch (1970-1981) erzählte dem Autor eine Episode, die sich zwischen ihm und VW-Chef Toni Schmücker zugetragen hat, um die Person Franz Geist besser zu beschreiben*: „Geist kam aus der Metallbranche und sein Chef war der spätere VW Chef Toni Schmücker, und eben diesen Schmücker fragte ich einmal, was er von Geist hält. Darauf sagte dieser, Geist sei ein toller Mann. Wenn Sie eine Anlage brauchen, der bringt ihnen die besten Teile aus der ganzen Welt. Wenn sie ihn dann fragen was das alles kostet, sagt er ihnen einen Betrag und wenn Sie dann noch fragen, in welcher Währung, dann weiß er das nicht.“*[316] Animositäten zwischen den handelnden Personen außen vorgelassen, der Vater des „Austro-Porsche“ war Franz Geist.

Auch während seines Weihnachtsurlaubs führte Minister Staribacher Tagebuch und vermerkte darin das Treffen zwischen ihm, Oskar Grünwald und dem Kärntner Landeshauptmann Wagner:

[313] Simmering-Graz-Pauker, AG, SGP, 1941-89 bestehendes größtes österreichisches Industrieunternehmen auf den Gebieten Maschinen-, Kraftwerks- und Schienenfahrzeugbau. In den 1990er Jahren wurde SGP im Zuge der Privatisierungsmaßnahmen an die Firma Siemens verkauft.
[314] European Recovery Program = Europäisches Wiederaufbau-Programm.
[315] Kreisky-Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, 20. Dezember 1976

„Wagner hatte aber ein ganz besonderes Interesse und deshalb kommt er immer aufs Reisseck um für sein Land von Grünwald und teilweise von mir Zusicherungen über weite Industrialisierung zu bekommen. Dies gilt diesmal ganz besonders der Idee einer Autofabrik in Österreich zu errichten. Wagner meint natürlich, und dies wahrscheinlich mit Recht, dass Porsche seinerzeit in Kärnten gewesen ist und die Porsche-Leute heute sofort wieder nach Kärnten kommen würden, wenn die Bundesregierung sie in dieser Frage unterstützen würde. Mit Grünwald hatte ich vorher das Autoprojekt im Detail und sehr gründlich besprochen, schon allein wegen der Preisdifferenz – 10.000 DM- die heute produzierten Auto – 15.000 DM- bei knappster Kalkulation das österreichische-Porsche Auto, sieht Grünwald keine Möglichkeit dieses Projekt aktiv gebarend zu verwirklichen. 4 -5 Milliarden Schilling Investitionen für 4 -5.000 Beschäftigte ist ein sehr großer Investitionsaufwand, wenn von vorherein dann gleichzeitig eine Minuskalkulation vorliegt, so meint Grünwald mit Recht und ich teile diese Meinung, dass es sich hier um ein nicht sehr zukunftsträchtiges Projekt handle.“[317] Nachdem ein Mitglied des ÖIAG-Vorstands, Grünwald und Wirtschaftsminister Staribacher das „Austro-Porsche“ Projekt als nicht zukunftsträchtig einschätzen, war die Aussicht auf Erfolg immer unwahrscheinlicher. Stellt das Treffen in Kärnten ein Menetekel dar oder gar das Ende des „Austro-Porsche“?

[316] Gespräch mit Hannes Androsch 6. Mai 2013
[317] Kreisky-Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, Weihnachten 1976 / 1977

VIII. 1977: Jahr der Entscheidung

Nachdem Mitte des Jahres 1976 der Grundstein für den „Austro-Porsche“ gelegt wurde, sollte sich dessen Schicksaal im darauffolgenden Jahr entscheiden. Im Jahr 1977 wurde das „Austro-Porsche“-Thema außerhalb der ÖIAG und Wirtschafskreisen kontrovers in der Öffentlichkeit diskutiert. Neben der allumfassenden Frage der Rentabilität wurde nun auch politisches Kapital aus dem Projekt geschlagen. Die Bruchlinie befand sich jedoch nicht nur allein zwischen der Regierungspartei und den Oppositionsparteien, sondern verlief auch innerhalb der SPÖ sowie der Verstaatlichten Industrie.

Noch bevor die Studie am 10. März 1977 an die ÖIAG abgeliefert wurde, kam es Mitte Februar zu einem Treffen zwischen einer Delegation der ÖIAG und der Firma Porsche in Stuttgart. In der Delegation der ÖIAG waren neben GD Franz Geist auch die ÖIAG-Vorstände Kurt Fröhlich und Franz Derdak und der ÖIAG-Projektleiter Erich Staska.[318] Neben der Besprechung der Konzeptstudie der Firma Porsche gab es auch Probefahrten mit den Porsche Modellen.

Einen Tag später berichtet Handelsminister Staribacher in seinem Tagebuch vom 18. Feber 1977 von einer Unterredung mit Hans Himmer, Geschäftsführer der Porsche Holding in Salzburg. Staribacher schrieb: *„Mit Gen. Dir. Himmer und Dir. Kozel[319] von der VW-Organisation Porsche Österreich gab es auf dessen Wunsch eine intensive Aussprache über das österr. Autoprojekt der verstaatlichten Industrie. Himmer wusste anfangs nicht, wie ich mich zu diesem Österreich-Auto verhalte. Er begann deshalb äußerst vorsichtig aber doch dezidiert, sich gegen dieses Projekt auszusprechen. Sein Mutterhaus Porsche Stuttgart hat drei Studien geliefert. Die erste war überhaupt nur eine Art Ankündigung und die zweite, die wir gesehen haben, hat konkretere Daten enthalten, war aber auch nach Himmers Meinung absolut unzulänglich. Er hätte diese Studie niemals so aus der Hand gegeben. Die Aussagen über den Vertrieb sind so primitiv, ja teilweise falsch, dass er sich geärgert hat, dass diese Studie, ohne dass sie – nämlich Porsche Österreich oder er Himmer -sie kannte, den Geist von der Holding der ÖIAG zur Verfügung gestellt wurden. Himmer hat interessanterweise mir mitgeteilt, er könne sich vorstellen, dass man mit Hilfe der VW-Organisation einen Vertrieb dieses Österreich-Autos durchsetzen könnte. Die Preisdifferenz, die jetzt noch zwischen den internationalen Auto-Marken und dem Österreich-Auto 50 % beträgt, könnte seiner Meinung nach auf 30 % reduziert werden. Wenn man dann VW dazu gewinnen könnte, als Zulieferant z. B. für die Motoren deren Vertriebsorganisation einzutauschen, so möchte der garantieren, dass man 50.000 Autos leicht verkaufen könnte. Vorausset-*

[318] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Besuchsprogramm ÖIAG Wien in Weissach 17. Feber 1977, 15. Feber 1977

zung dafür ist, dass nur eine entsprechende zweckmäßige Vereinbarung zwischen der österreichischen Produktion und dem VW-Werk zustande käme. Gen. Dir. Schmücker von VW hat ihm Gegenüber aber angedeutet, dass er an einem solchen Geschäft nicht interessiert ist. Himmer glaubt aber, wenn die österreichische Regierung dahintersteht und ganz besonders Porsche Österreich eingeschaltet wird, eine solche Möglichkeit gegeben wäre. Ich selbst bin nach wie vor sehr skeptisch, dass Porsche eine wirklich kostendeckende Konstruktion eines Autos und einer Fabrik, die auf eine grüne Wiese in Österreich gestellt wird, liefern würde. Ich verlange deshalb und sagte das Himmer ganz deutlich, dass vom ökonomischen Standpunkt eine entsprechende Beteiligung von Porsche notwendig wäre. Wenn die Investitionen jetzt mit 4,5 Milliarden Schilling kalkuliert oder veranschlagt sind, dann müsste nach den internationalen und betriebswirtschaftlichen Regeln der Eigentümer ca. 30 % das wären 1,5 Milliarden Schilling Eigenmittel als haftendes Kapital aufbringen. Meiner Meinung nach müsste dazu Porsche ganz egal oder Deutschland oder gegebenenfalls Österreich mit einem Drittel, also 500 Millionen Schilling ebenfalls beteiligt werden. Himmer erklärte sofort, dass Geist niemals noch bei den Verhandlungen und Besprechungen auch nur andeutungsweise eine Kapitalbeteiligung von Porsche erwartete, ganz im Gegenteil hat Geist immer wieder erklärt, es handelt sich um ein verstaatlichtes Unternehmen und daher auch mit voller Garantie des Bundes und der ÖIAG ausgestattetes 100%-iges Tochterunternehmen. Sollte dies wirklich der Standpunkt der ÖIAG oder gar des Kapitalverwalters BKA in dem Fall Kreisky sein, so könnte ich nicht genug davor warnen. Was die zusätzlichen Arbeitsplätze, die dieses neue Werk bringen soll, betrifft, meint Himmer, dass man bei 50.000 Autos eine vollautomatische Produktions-Straße errichten müsste. Dies gäbe bei den Motoren z. B. riesige Investitionen und in Wirklichkeit nur ein paar Hundert Beschäftigte. Himmer hat jetzt mit Porsche Stuttgart vereinbart, dass kein weiteres Papier mehr an die Holding ÖIAG abgegeben wird, ohne dass es nicht vorher Himmer sieht. Er verspricht mir sofort dann diese Studie oder Unterlagen zur Verfügung zu stellen.“[320] Als Anmerkung für seine Sekretäre notiert Staribacher: *„Bitte mit Himmer ständigen Kontakt halten“*.

Den hier beschriebenen Konflikt, nämlich inwiefern das „Austro-Porsche“-Unternehmen ein rein staatliches oder eines mit privatem Kapital ausgestattet sein soll, wird auch in Zukunft zu Friktionen führen. Die Differenzen sind immanent. Auf der einen Seite plädiert Handelsminister Staribacher für eine Beteiligung von privaten Unternehmen, in diesem Fall Porsche oder Volkswagen, während unterdessen ÖIAG-GD Geist der Meinung ist, dass dies im Notfall auch allein ein

[319] Franz Gottlieb Kozel, Generaldirektor Porsche Austria
[320] Kreisky-Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, 18. Feber 1977

Vorhaben der Verstaatlichten Industrie sein kann. Des Weiteren offenbart die Kritik Hans Himmers an der bisherigen Arbeit der Kollegen aus Stuttgart, ein veritables Kommunikationsproblem zwischen Stuttgart und Salzburg. Es mutet fast so an, als ob die rechte Hand nicht wüsste, was die Linke macht.

Schon Anfang Feber 1977 mehrten sich kritische Medienstimmen. Am 1. Feber berichtet das Nachrichtenmagazin „profil" unter dem Titel „Ein heißes Eisen". Schon im September wusste die „Kronen-Zeitung:"Jetzt kommt der Austro-Porsche", wenig später jubelte ihn die „AZ" bereits als „Superauto" hoch. Doch nach Meinung der Fachleute wäre die Realisierung der ÖIAG-Träume von einer heimischen Autoindustrie eine Totgeburt."[321] In dem „profil"-Artikel wird Audi-NSU-Vorstand Ferdinand Piëch zitiert. Dieser äußerte sich wie folgt: *„Die Verstaatlichte könnte mir noch so gute Konditionen bieten. Ich würde nie nach Österreich kommen. Denn ich nehme prinzipiell nur einen Job an, wenn zumindest ein winziger Funke Erfolgsaussicht besteht."*[322] Dieses negative Diktum lässt sich auf die Tatsache zurückführen, dass Ferdinand Piëch im Jahre 1975 technischer Vorstand von Audi wurde und eifrig an der Entwicklung des Audis 100 beteiligt war. Der „Austro-Porsche" würde in direkter Konkurrenz zu diesem Audi 100 Modell stehen. Im Jahre 1966 hatte Volkswagen Audi erworben. Das damalige Image von Audi war dies einer verstaubten Beamtenkarosse und nahm im Volkswagen-Konzern eine bestenfalls zweitrangige Stellung ein.[323] Den Aufstieg Audis zu einer Premium-Marke kann ohne Zweifel dem Geschick Ferdinand Piëchs zugeschrieben werden. Wäre nun der „Austro-Porsche" mit Porsche-Kapital erbaut sowie im VW-Vertriebssystem vertrieben worden, so hätte dies zweifachen Schaden für Audi bedeutet sowie die Etablierung einer „künstlich" erschaffenen Konkurrenz. Darüber hinaus nimmt Piëch Stellung zu der Idee der Verstaatlichen Industrie, den „Austro-Porsche" als Langzeitauto zu bauen. Piëch dazu*: „Der Konsument interessiert sich nicht dafür, was mit seinem Auto in zehn Jahren passiert. Er fährt es ja nur drei oder vier Jahre. Der Markt wünscht sich alle zwei Jahre ein Facelifting und alle sechs Jahre ein komplett neues Modell."*[324] War doch der Verweis auf die Langlebigkeit des „Austro-Porsche" eine der Eigenschaften, die den „Austro-Porsche" zum Verkaufsschlager machen sollten.

In seinen Memoiren „Der Mensch im Mittelpunkt" macht Bruno Kreisky Ferdinand Piëch direkt verantwortlich für das Scheitern des „Austro-Porsches". Kreisky schreibt*:" (...) Noch besser wäre es allerdings gewesen, man hätte ein Auto produziert. Ursprünglich haben die Amerikaner das verhindert, danach der Generaldirektor der Steyr-Werke. Wir hätten dieses Automodell dort*

[321] profil, 1. Feber 1977
[322] Ibid.
[323] Fürweger, Wolfgang. *Ferdinand K. Piëch. Der Jahrhundert-Manager*. Ueberreuter: Wien 2011, S. 76
[324] profil, 1. Feber 1977

herstellen können, aber dazu waren die Steyr-Werke nicht fähig, die haben sich auf die Militärproduktion gestürzt, auf Tanks und Panzer, die nur für den Straßenkampf taugten. Ihre Lastautos waren gut, aber zu teuer, und Steyr ist von der MAN, vor allem aber von Mercedes niederkonkurrenziert worden. Die Steyr-Werke wären zu retten gewesen, doch hätte man zu der Zeit, als Volvo auf den Weltmarkt ging, die wichtigsten Ingenieure nach Österreich holen müssen, Herrn Fiala von den Volkswagenwerken und die Direktoren, die bei Mercedes arbeiteten. Ich kann mich erinnern, dass sich Edzard Reuter, als ich ihn zu einem Mittagessen hier in Wien im Hotel Astoria traf, bitter beklagte. Wir standen damals vor der Auflösung des Vertrages mit Mercedes, an dem ich maßgeblich beteiligt gewesen war, und ich bat ihn, das Ganze noch einmal zu überdenken. Das geschah dann auch, und jetzt scheint es ganz gut zu gehen. Aber wir wollten in Österreich einen Mittelklassewagen von Daimler-Benz machen, eine Type à la Audi, also einen relativ hochwertigen Mittelklassewagen. Es war dafür auch schon alles in die Wege geleitet. Der Generaldirektor und der Aufsichtsratsvorsitzende von Porsche waren Feuer und Flamme für diesen Austro-Porsche, doch wurde das Vorhaben von Herrn Piëch vereitelt, der erklärte, er würde es nur machen, wenn Volkswagen nicht den Vertrieb hätte. Das war natürlich das Ende, denn im Vertrieb konnten wir es nicht mit dem Weltmaßstab aufnehmen. Doch es bedeutete immerhin so viel, dass wir diese Zusatzlieferung von General Motors und Daimler-Benz bekamen."[325]

Die Einschätzung Kreiskys ex post ist eine verkürzte Darstellung der Gegebenheiten. Faktum ist, die Auseinandersetzung zwischen Bundeskanzler Kreisky und Ferdinand Piëch sollte im Jahre 1977 weiter zunehmen. Von Seiten Piëchs ergibt es durchaus Sinn, sich mit voller Kraft gegen dieses Projekt zu stemmen. Einerseits wie schon oben erwähnt, wäre der „Austro-Porsche" zusätzliche Konkurrenz zu den Modellen Audis, und andererseits wäre bei einem Nicht-Gelingen des „Austro-Porsche"-Projekts der Name Porsche in Mitleidenschaft gezogen. Da Ferry Porsche dem „Austro-Porsche"-Projekt positiv gegenüberstand, mag es für den Beobachter so erscheinen, als ob sich innerhalb der Familie Porsche / Piëch ein Graben auftat. Dem Autor wurde von einem Familienmitglied der Familie Porsche / Piëch, welcher anonym bleiben möchte und dazumal im Aufsichtsrat der Firma Porsche saß, erzählt, dass anfänglich unterschiedliche Meinungen in der Familie Porsche / Piëch herrschten, sich aber im Zuge der Entwicklung des „Austro-Porsche"-Projekts herauskristallisiert hat, dass dieses Projekt eine Totgeburt werden würde, für die es sich nicht lohnt einzutreten.[326]

[325] Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). Kunz, Johannes (Hg.). Schmidt, Margit (Hg.). *Der Mensch im Mittelpunkt. Der Memoiren dritter Teil.* Verlag Kremayer & Scheriau: Wien 1996, S. 148f.
[326] Gespräch 20. Juni 2013

Aber auch Bundeskanzler Kreiskys Vorstellung von einem Auto mit dem Suffix „Porsche“ war gut zu begründen. Kreisky war sich darüber im Klaren, einerseits aus Prestigegründen, andererseits aus marketingtechnischen Gründen, dass der Name Porsche in diesem zukünftigen Gefährt vorkommen müsse, um diesen zum Erfolg zu verhelfen.[327]

Schon bevor die eigentliche „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion“ im März 1977 erschien, war die Ausgangslage für das „Austro-Porsche“-Projekt suboptimal. Einerseits war erheblicher Widerstand von Teilen der Familie Porsche / Piëch zu erwarten, andererseits waren die nicht geklärten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein Hemmnis für die Zukunft dieses Unterfangen. Weder der Ablauf der Integration des „Austro-Porsche“ in das Vertriebssystem des VW-Konzerns, noch die genau Eigentümer-Struktur (Public-Private-Partnership oder Staatsunternehmen) wurden vereinbart. Dazu kam die negative und teils höhnische Berichterstattung in den Medien. Obwohl die mediale Berichterstattung in Österreich und die ökonomischen Grundlagen nicht gesichert waren, erfuhr der „Austro-Porsche“ im Ausland eine gewisse Aufmerksamkeit. In einer Notiz an Bruno Kreisky vom 16. Feber 1977 schreibt Franz Geist, dass sich Generaldirektor Fürstenberg[328] angeboten hätte, eine Verbindung zum Präsidenten von FIAT, Agnelli, herzustellen.[329] GD Geist und Fürstenberg vermuten, dass die Besitzer von FIAT Interesse hätten, sich in einem politisch stabileren Land als Italien ein zweites Bein aufzubauen. Überdies habe FIAT relativ wenig Entwicklungsarbeit betrieben und wäre daher sicher dankbar, an einer solchen Neuentwicklung teilnehmen zu können.[330] Skepsis und Ablehnung im Inland, Interesse im Ausland, das war die Ausgangslage des „Austro-Porsche“-Projekts Anfang 1977.

A. Die Studie erscheint oder der „Austro-Porsche“ wird endgültig zum Politikum

Am 10. März 1977 wurde die Studie „Über die Durchführbarkeit einer PKW-Produktion in Österreich“ von der Firma Porsche an die ÖIAG überreicht. Am selbigen Tag ergeht ein Schreiben an GD Geist von der Firma Porsche. Dort ist zu vernehmen: *„(…) Aus der Studie ist ersichtlich, dass berechtigte Chancen bestehen, einen PKW aus österreichischer Produktion zu vermarkten, wenn er entsprechende technische Vorteile gegenüber Wettbewerbsfahrzeugen hat und weltweit*

[327] Mappes-Niediek, Norbert. *Let’s be Frank. Die unglaubliche Geschichte des heimlichen Kaisers von Österreich.* Campus Verlag: Frankfurt / New York 2004, S. 117
[328] Tassilo Fürstenberg 1903-1987, österreichischer Adeliger. Heiratete 1938 die Schwester der damaligen FIAT-Chefs Gianni und Umberto Agnelli.
[329] Kreiksy-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Notiz Fürstenberg /Agnelli, 16. Feber 1977
[330] Ibid.

in einem eingeführten Vertriebsnetz und mit einem erstklassigen Firmenimage vertrieben wird.“[331] Zum wiederholten Male werden hier die Axiome abgesteckt, dass dieses neue Gefährt nur eine Chance zum Erfolge habe, wenn dieses in „einem eingeführten Vertriebsnetz und mit einem erstklassigen Firmenimage vertrieben wird“. Es beschleicht den Beobachter der Gedanke, dass hier im Hintergrund mehrere Kräfte und Meinungen am Werke sind. Wird doch die Teilnahme des „Austro-Porsche“ am VW-Vertriebsnetz von vielen innerhalb des VW-Konzerns und Porsche abgelehnt und stößt auch der Gebrauch des Namens „Porsche“ innerhalb der Familie auf Widerspruch.

Weiter heißt es wie folgt in dem Schreiben: *„Um die Entscheidungszeit durch die zuständigen Stellen in Österreich zu überbrücken und weitere, die Entscheidung absichernde Untersuchungen zu ermöglichen, schlagen wir Ihnen folgendes vor: Da die Entwicklung eines Autos für einen österreichische Produktion und die Planung und Erstellung der Produktionseinrichtungen ca. 5 Jahre beanspruchen, bieten wir Ihnen an, mit den terminlichen vorlaufenden Entwicklungs- und Planungsarbeiten zu beginnen. In der 1. Phase, die 12 Monate dauert, sind folgende Haupttätigkeiten durchzuführen:*

1. *Erarbeitung und Abstimmung des technischen Gesamtkonzepts incl. Baukomponenten.*
2. *Ausarbeiten der Styling-Entwürfe für Exterieur und Interieur sowie Erstellen von 1:5 Exterieur und 1:1 Interieur (Sitzkiste)- Modellen.*
3. *Durchführung einer repräsentativen Marktuntersuchung anhand der verabschiedeten Stylingentwürfe und technischen Unterlagen.*
4. *Vorplanung der Produktion und Produktionstechnologien.*
5. *Erstellung des Entwicklungslastenheftes unter Einbeziehung der Vertriebs-, Kundendienst- und Produktionsrandbedingungen.“*[332]

Diese von Porsche angebotenen Leistungen würden sich mit ungefähr 6.2 Millionen DM zu Buche schlagen. Dieses Angebot der Firma Porsche, das auf der Grundlage der Ergebnisse der Studie „Über die Realisierbarkeit für eine PKW-Produktion in Österreich“ aufgebaut ist, offenbart den Willen, ein längerfristiges Engagement der Stuttgarter und ein Vertrauen in die Fähigkeit der ÖIAG und der Bundesregierung dieses Projekt in die Tat umzusetzen.

[331] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Projekt Austria-Auto, 10. März 1977, S. 2

Die Übergabe der Studie am 10. März 1977 erfolgte in recht prominenter Besetzung. Ernst Fuhrmann, GD Porsches, flog mit dem Firmenjet von Porsche nach Wien, um dort die Studie an die ÖIAG zu übergeben. Geist und Fuhrmann machten sich auf der Stelle auf den Weg, um Bruno Kreisky ihre Aufwartung zu machen und ihm eine dicke, rote Mappe mit der Studie zu übergeben. Kreisky meinte dazu, ganz Understatement-like*: „Das muss man alles ganz genau überlegen und durchrechnen. Da kann man noch gar nichts sagen. Das ist noch Zukunftsdenken, das erst einmal gerechnet werden muss. Auf keinen Fall würden wir sowas allein machen können.“*[333] Auf dem Standpunkt beharrend, dieses Projekt nicht alleine durchführen zu wollen, gleicht einem kleinen Seitenhieb Richtung Porsche. Als danach Ernst Fuhrmann darauf angesprochen wird, meinte dieser*: „Ich bin Ingenieur, nicht Kaufmann. Ich weiß das nicht.“*[334]

Die dicke rote Mappe wanderte zu Finanzminister Androsch weiter, der sich nun damit befassen musste, Geld für den „Austro-Porsche“ aufzutreiben. Auf die Frage des Autors, ob Herrn Androsch‘ erster Eindruck davon ein rein negativer war, meinte dieser: *„Ja, aus ganz einfachen Gründen. Entweder es entsteht ein Produkt mit höherem Preis, in einer Klasse mit Bentley oder Rolls Royce, um so einen Ferrari Effekt zu kreieren oder ein Massenprodukt und für ein Produkt haben wir keinen Markt.“*[335] Der Autor wollte danach noch wissen, wie die Stimmung im Kabinett war nach der Übergabe und Öffentlichwerdung der Studie. Androsch meinte dazu recht resignativ*: „Kreisky hat geredet und es hat sich kaum jemand, außer mir, dagegenreden getraut. Sie werden doch nicht glauben, dass in einem Kabinett diskutiert wird. Das ist Befehlsausgabe.“*[336] Die vorgeschobene Zurückhaltung Kreiskys bei der Übergabe der Studie kann als politisch klug und als Understatement gesehen werden. Zu diesem Zeitpunkt, Anfang März 1977, mussten weder GD Geist, noch GD Fuhrmann große Überzeugungsarbeit leisten. Kreisky war dafür.

Die Äußerungen des ehemaligen Finanzministers Androsch können in diesem Sinn als eine Art Verallgemeinerung gelten. Durch die Tagebuchaufzeichnungen von Handelsminister Staribacher ist bekannt, dass dieser einen Monat nach der Übergabe der Studie von Porsche an die ÖIAG mit dieser nicht in Kontakt kam. In einem Tagebucheintrag der über die Osterferien, 3. April bis 11. April 1977, verfasst wurde, vermerkte Staribacher folgendes: *„Um zwei Probleme rankte sich die Diskussion mit Grünwald teilweise mit Lachs und Veselsky*[337]*. Nämlich die Austro-Porsche Produktion und Energiesituation sowie über die Konzentration der Konsumgenossenschaft im*

---

[332] Ibid.
[333] Wochenpresse, 16. März 1977
[334] Ibid.
[335] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013
[336] Ibid.
[337] Ernst Eugen Veselsky, von 1970 bis 1977 Staatssekretär im Bundeskanzleramt für wirtschaftliche Koordination

Zentralkonsum. Grünwald ist ein nüchterner Analytiker, der aber nicht nur genug Phantasie besitzt, um wirklich Zukunftspolitik der ÖIAG sich zu überlegen, um neue Arbeitsplätze zu schaffen. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet er auch die neuen Vorschläge von Geist wegen einer eigenen Autoproduktion. Er hatte die große Studie von Porsche mit, sodass ich das erste Mal Gelegenheit bekam, sie eingehender zu lesen. Grünwald war sehr erstaunt von mir zu erfahren, dass wir diese Studie nicht bekommen haben. Sein Büro wurde dann noch verständigt, dass Kreisky eine Aussprache im größeren Kreis über dieses Austro-Porsche-Projekt durchführen wird, wo ich ebenfalls eingeladen werde. Grünwalds Meinung zu dem Projekt ist, man muss es genau verfolgen und es gibt vielleicht doch die Möglichkeit, 4.500 Arbeiter in Wien damit zu beschäftigen. Dazu käme noch die Zulieferung von ungefähr 15.000 Beschäftigten. Das Projekt kann, wenn es in Wien gemacht wird, sicher nicht in der SGP in Floridsdorf, der ehemaligen Lokomotivfabrik, errichtet werden. 65.000 qm sind notwendig und die Fläche, die zu Verfügung steht, ist ein Drittel. Die preisliche Diskrepanz zwischen der jetzigen vorliegenden Studie und der ersten hat sich von 50 % 15.000 DM österr. Auto gegen 10.000 DM jetzt schon in Deutschland produzierte Auto reduziert. Derzeit, liegt der Preis bei ca. 160.000 Schilling, liegt daher noch immer sehr über dem Wert, den glaube ich Österreicher, aber auch Ausländer, wenn wir exportieren und dies müssen wir – bereit sind, für ein solches Auto anzulegen. Es käme preislich bereits in die obere Kategorie, wo man mit Mercedes usw. konkurrenzieren müsste. Die wirkliche Problematik liegt aber meiner Meinung nach darin, ob der Name Porsche so gut ist und das neue Auto ein solcher Hit, dass Autofahrer bereit sind, dieses mindestens 50.000 Stück Jahresprodukt zu kaufen. Bei der jetzigen Porsche-Konstruktion sind immer wieder Autofahrer tatsächlich bereit, einen großen Beitrag auszulegen, um in den unbequemen, dafür aber rassig aussehenden, aus viel PS mitbringendem Auto, auf österreichischen Autobahnen 130 und sonst 100 km/h fahren zu dürfen.“[338]

Dass der österreichische Handelsminister als Zuständiger für Wirtschaftsfragen und als Kabinettsmitglied einen Monat nach der Veröffentlichung der „Porsche-Studie“ diese noch immer nicht zu Gesicht bekommen hat, offenbart auch ein Kommunikationsproblem innerhalb der Bundesregierung. Ein weiterer interessanter Gedankengang von Seiten Staribachers ist, ob dem Projekt Erfolg beschieden ist, auch wenn der Name Porsche im Markennamen aufscheint.

Kurz nachdem die „Porsche-Studie“ oder Teile der Studie an die Öffentlichkeit gelangten, kam es zur Kritik an dem Projekt. Im Ö1-Mittagsjournal, kritisierte der Generalsekretär der Bundeswirtschaftskammer, Arthur Mussil, die nicht vorhandende Vertriebsorganisation, den prognosti-

[338] Kreisky-Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, 3.April bis 11.April 1977

zierten teuren Preis des zukünftigen Fahrzeugs sowie die fehlende Spritzigkeit des Autos wegen der schwachen Motorisierung.[339] Für einen Vertrieb des „Austro-Porsche“ regt Mussil eine rege Marketingoffensive an, um so das Produkt auch gewinnbringend verkaufen zu können. Auf die abschließende Frage bezüglich der Finanzierung des Projekts und ob das Österreich-Auto ein „Staatsauto“ werden könnte, meinte Mussil, dass er das nicht hoffe, da die Verstaatlichte Industrie sowieso mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hat.

Auch in den Printmedien wurden die Details der „Porsche-Studie“ die an die Öffentlichkeit durchgedrungen sind, behandelt. In der Tageszeitung „Die Presse“ wurde in dem Artikel „Vorsicht, kurvenreich“ kritisch auf den zukünftigen „Austro-Porsche“ geblickt. Dor stand: *„Es versteht sich von selbst, dass die Studie der Initiatoren des Austro-Porsche die Zukunft nicht gerade in den dunkelsten Farben malt. Sie sieht eine klaffende Marktlücke für die 50.000 Wagen der gehobenen Mittelklasse, die jährlich produziert und von denen mehr als 7.000 in Österreich abgesetzt werden sollen (…) Aber gerade jetzt erzählt man sich in der Branche die Geschichte von der akuten Marktlücke von Dieseleinspritzpumpen für einen deutschen Großserien-Pkw, die ein einschlägiger österreichsicher Erzeuger nicht füllen konnte oder wollte, weil er vor den damit verbundenen Investitionen zurückscheute.“*[340] Angesprochen darauf, ob er eine Marktlücke für den „Austro-Porsche“ sähe, erwiderte ÖIAG-GD Franz Geist*: „Der Begriff Marktlücke ist für mich ein ähnlich rotes Tuch wie die Proporzpolitik.“*[341] Ebenso wartete auch Krone-Kolumnist „Staberl“ mit Kritik an dem „Austro-Porsche“ auf. In seiner Kolumne, die den Titel trug „Neue Posten, neue Pleiten“ zitierte „Staberl“ den ÖMV-Generaldirektor Ludwig Bauer mit den Worten: *„Ich würde mir um ein österreichisches Auto nicht die Füße abrennen“*.[342] Am Ende seiner Kolumne stellt „Staberl“ die Frage, auf das Argument der Pro-„Austro-Porsche“ Fraktion, nämlich der „Austro-Porsche“ diene der Arbeitsplatzschaffung- und Erhaltung, *„Warum also sollten wir dann nicht mit ganz neuen Arbeitsplätzen in eine ganz neue Pleite segeln?“*[343]

B. Die Studie im Detail

Die „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion“ wurde im März 1977 an die ÖIAG übergeben. Die Arbeiten der Firma Porsche erstreckten sich auf die

[339] Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal.* (Mp3-Audiodatei) 10. März 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/061E2F3A-1B6-000FF-00000AE8-061D9B54/band/24681/ (zuletzt abgerufen 10. April 2013)
[340] Die Presse, 16. März 1977
[341] KURIER, 29. April 1977
[342] Kronen-Zeitung, 23. März 1977
[343] Ibid.

Bereiche Marktforschung, Technisches Konzept, Kalkulation und Planung. Der Präambel der Studie ist zu entnehmen, dass*: „Der ehemals bedeutenden Automobilindustrie Österreichs folgte nach dem 2. Weltkrieg eine Wiederaufnahme der LKW-Produktion, in der sich die Steyr-Daimler-Puch AG. – besonders seit der Übernahme der Saurer-Werke – bald eine Führungsposition erkämpfte. Eine von Steyr durchgeführte Teilmontage von FIAT PKWs wurde aus wirtschaftlichen Gründen zugunsten eines Generalimports wieder aufgegeben. So steht einer gesunden österreichischen LKW- und Traktoren-Industrie heute ein 100%iger PKW-Import gegenüber, der allein im Jahre 1976 einen Devisenabfluss von ca. 14 Milliarden ÖS zur Folge hatte. Infolge Verteuerung der Automobile und einer erwarteten Steigerung der Zulassungszahlen in den nächsten Jahren wird sich der Autoimport künftig noch stärker als heute auf die Devisensituation Österreichs negativ auswirken.*

Der Nichtaufbau einer PKW-Industrie nach dem Kriege dürfte in dem vor allem gegenüber der BRD flacheren und später einsetzendem wirtschaftlichen Aufschwung begründet sein: Zum Zeitpunkt, als die Kaufkraftentwicklung in Österreich einen nennenswerten PKW-Bedarf verursachte, standen bereits marktgerechte, kostengünstige Großserienfahrzeuge aus dem Ausland zur Verfügung, während es in Österreich noch an der notwendigen Zulieferindustrie fehlte.

Die Rohstoff- und Halbzeugindustrie Österreichs ist infolge ihrer aus wirtschaftlichen Gründen notwendigen Größe auf dem Exportmarkt angewiesen, der nur mittels Niedrig-Preis-Politik gehalten werden kann. Rohstoffimporte (z.B. kostengünstiges Erz aus Lateinamerika) haben zudem die Veredelungstiefe reduziert. Als Ausgleich dafür ist eine zunehmende Produktionsverlagerung auf den Finalgüterbereich unumgänglich. Die Produktion von PKWs wäre ein möglicher Schritt in dieser Richtung. Die Situation auf dem Zuliefersektor hat sich mittlerweile derart gebessert, dass etliche österreichische Firmen als Zulieferer ausländischer Automobilhersteller auftreten.

Für die industrielle Struktur eines Landes und der damit verbundenen Arbeitsplatzbeschaffung und –sicherung kann die Errichtung bzw. die Erhaltung einer Automobilproduktion große Bedeutung haben.

Bei der Aufnahme einer Automobilproduktion sind neben den rein technischen Entscheidungen über das Fahrzeug auch die Marktsituation und die Produktionsmöglichkeiten einschließlich der Zubehörindustrie zu berücksichtigen.

Der Zweck der vorliegenden Studie ist, die Prämissen und Konsequenzen aufzuzeigen, mit denen die Aufnahme einer PKW-Produktion in Österreich verbunden wäre. Diese Aussagen dienen als Grundlage für die Entscheidung über die Realisierung einer PKW-Produktion in Österreich. Es

ist dabei an ein Fahrzeug gedacht, das neben der Erfüllung österreichischer Marktanforderung aufgrund seiner technischen Eigenschaften gute Exportchancen hat“.[344]

Vier große Themenfelder werden in der Studie behandelt.

1.) Marktforschung

„Das Projekt verfolgt diese Ziele:

- Definition eines sinnvollen Marktsegments
- Ermittlung möglicher Käuferanforderungen innerhalb dieses Marktsegments
- Marktanalyse in Österreich sowie Stückzahlprognose für den Zeitraum 1982/1983 unter Berücksichtigung von Absatzchancen im öffentlichen Dienst und Transportgewerbe
- Marktanalyse für die wesentlichen Exportmärkte USA/BRD/Schweiz sowie Stückzahlprognose für den Zeitraum 1982/1983
- Schätzung des weiteren Exportes
- Ermittlung des möglichen jährlichen Gesamt-Absatz-Potentials
- Vertriebsempfehlungen

2.) Technisches Konzept

Die Vorentwicklung umfasst:

- Projektentwurf auf Basis der ermittelten Marktanforderungen
- Definition des Fahrzeuges in einem technischen Lastenheft
- Vorschläge für Modellvarianten
- Karosserieentwürfe“

3.) Kalkulation

- Vorkalkulation der Herstellkosten auf Grund der von der Vorentwicklung geschaffenen Unterlagen

[344] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Karton-

4.) Planung

Von der Planung werden Aussagen gemacht zu:

- Materialbedarf
- Raumbedarf der Automobilfabrik
- Energiebedarf
- Investitionskosten
- Fertigungstiefe der Automobilfabrik
- Wertanteil aus österreichischer Zulieferindustrie
- Gesamtwertanteil aus österreichischer Produktion, Wertanteil Importteile
- Arbeitsplätze: Personalbedarf der Automobilfabrik, Personalbindung in der Zulieferindustrie
- Mögliche Ausgliederung von Produktionszweigen, die zur regionalen Industriestützung herangezogen werden können“[345].

Marktforschung

Da das zukünftige Gefährt in die Mittelklasse-Kategorie fallen soll und in einer jährlichen Stückzahl von 50.000 Autos produziert werden soll, ergeben sich Wettbewerbsnachteile gegenüber Konkurrenz-Fahrzeugen, die in einer größeren Stückzahl produziert werden. Um diese Nachteile zu kompensieren, beinhaltet die Realisierung dieses Plans mehrere Prämissen:

1. „Das Projekt bringt technische und technologische Besonderheiten, darunter Verwendung von Aluminium, Transaxle-Bauweise, Verfolgung des Langzeit-Gedankens. Dadurch erfolgt eine deutliche Differenzierung zum Wettbewerb.
2. Das Projekt „Austria“ wird unter einer Herstellerbezeichnung vertrieben, die ein hohes Maß an Exklusivität gewährleistet. Diese Exklusivität wird längerfristig durch die Erfahrung mit dem Produkt bestätigt.
3. Das Projekt „Austria“ wird vertriebstechnisch in eine erfahrene und etablierte Vertriebs- und Kundendienstorganisation integriert.

---

nummer 16, Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion, S. 1f.
[345] Ibid., S. 4ff.

4. Das Projekt „Austria“ muss sämtliche Exportanforderungen erfüllen. Ins besonders ist hier der Markt USA mit seinen hohen Zulassungsstandards zu berücksichtigen, aber auch eine Rechtslenker-Version für die Märkte Japan, Australien und Großbritannien wird vorausgesetzt.
5. Das Fahrzeug wird mindestens in zwei Modellvarianten (4-türiger PKW und Kombi) angeboten.“[346]

Preis

In weiterer Folge wird für den jeweiligen Markt eine Vorkalkulation des Preises vorgenommen. Für den österreichischen Markt müsste ein Konsument des zukünftigen „Austro-Porsche“ zwischen 155.000 und 165.000 Schilling bezahlen. In den Vereinigten Staaten würde der Preis zwischen 8.500 und 9.000 US Dollar schwanken. In der BRD wären zwischen 21.500 und 22.500 DM zu berappen und in der Schweiz zwischen ebenfalls zwischen 21.500 und 22.500 Schweizer Franken.[347] Es wird jedoch angefügt, dass nicht allein der Preis der alleinige Grund einer Kaufentscheidung ist. Andere Kriterien werden angeführt:
„Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit, Langlebigkeit, Qualität, Exklusivität, besondere Technik und Sportlichkeit.“[348]
In den hier angeführten Prämissen wird zum wiederholten Male klar, dass sich das Projekt „Austro-Porsche“ auf dünnem Eis bewegt. In der Tat wird der Konjunktiv oft bemüht. Es scheint, das einzig sichere Argument für einen erfolgreichen Verkauf des „Austro-Porsche“ oder des Projekt „Austria“, wie es im offiziellen Sprachgebrauch der Firma Porsche heißt, wären die neuwertigen technischen Standards. Doch auch hier stoßen die technischen Raffinessen an ihre Grenzen. Welcher Konsument will zehn, geschweige denn 15 Jahre im selben Auto verbringen? Des Weiteren muss man der Tatsache ins Auge schauen, dass auch ein „Austro-Porsche“ den Konkurrenzdruck des Preises nicht entfliehen kann, und, obwohl der „Austro-Porsche“ mit technischen Neuerungen punkten könnte, dennoch der Preis ein triftiger Grund für den Entscheid des Erwerbs eines Automobils ist.
Darüber hinaus ist der Studie zu entnehmen, dass: „Die Langlebigkeit (in Zusammenhang mit der Zuverlässigkeit) ist hier ein Kundenvorteil, der gegenüber sämtlichen im Markt angebotenen Fahrzeugen (…) einmalig erscheint und dementsprechend bevorzugt behandelt wird.“[349]

[346] Ibid., S. 7f.
[347] Ibid., S. 7f.
[348] Ibid., S. 9
[349] Ibid., S. 9

Stückzahl

Neben den prognostizierten Preisen werden auch zum ersten Mal Angaben zu den Stückzahlen en d'etail gemacht. Für US amerikanischen Markt wird mit einer Stückzahl von 18.000 bis 20.000 gerechnet, der Bundesdeutsche Markt würde mit 10.000 bis 12.000 Stück beliefert werden, auf Österreich fielen 7.000 bis 9.000 Stück und auf die Schweiz 2.000 - 2.500 Einheiten.[350] Man muss beachten, dass die Stückzahlen der einzelnen Märkte nicht in Relation zur Größe des lokalen PKW-Gesamtmarktes stehen, da:

1. „die Struktur der Märkte entscheidend ist (Märkte, die im Preisbereich des Projektes „Austria" dich besetzt sind, stehen Märkten gegenüber, die eine relativ dünne Angebotspalette haben)
2. die Prognosen der einzelnen Märkte für die Jahre 1982/1983 gegenüber heute unterschiedlichen Entwicklungslinien aufweisen.
3. die Prognosen für den Markt Österreich von nicht direkt marktabhängigem Potential mitbestimmt wird (es wird von einer bestimmten Stückzahl von Behörden- und Sonderfahrzeugen ausgegangen)."[351]

Neben den Hauptmärkten (USA, BRD, Österreich und der Schweiz), werden für andere Märkte Absatzzahlen erstellt. Nach Frankreich würden 2.000 Stück, nach Japan ebenso 2.000, Italien 1.000, Kanada auch 1.000, Großbritannien 1.000, Australien 1.000, Benelux 1.000 und den Rest der Welt mit 1.000 bis 1.500 Fahrzeugen exportiert werden. Die sozialistischen Märkte der östlichen Nachbarn werden nicht angesprochen, da diese einerseits von der Gesamt-stückzahl unter dem Niveau der hier angesprochenen Märkte blieben und andererseits, weil in den sozialistischen Staaten kein Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage herrscht. Demnach wären Absatzmöglichkeiten nur rein planwirtschaftlich möglich.[352]

Vertriebspolitik

Im Bereich des Vertriebsnetzes wird auf die Prämissen verwiesen und es wird davon ausgegangen dass der „Austro-Porsche" in eine größere Vertriebsorganisation eingegliedert werden kann und somit zu einem Erfolgsprodukt zu werden. Für den Verkauf in Österreich stellt die Studie

[350] Ibid., S. 10
[351] Ibid., S. 11

eine Alternative zur Verfügung. Einerseits wird empfohlen eine teilweise Inanspruchnahme eines größeren Netzes geltend zu machen (für das Projekt „Austria“ wird von ca. 100 Handelspartnern ausgegangen). Andererseits wird die volle Inanspruchnahme eines ungefähr gleich großen Vertriebs- und Kundennetzes empfohlen. Als letzte Alternative für den zukünftigen Verkauf des „Austro-Porsches“ in Österreich wird von Seiten der Firma Porsche der Aufbau eines kleinen Vertriebs- und Kundennetzes mit ungefähr 100 Stellen angeraten.[353]

Als Beispiel eines größeren Netzes wird die Firma Porsche als Beispiel herangezogen. Nur 14 der 314 Partner betragenden Vertriebsorganisation haben einen Porsche-Vertrag. Somit ist die Möglichkeit gegeben, nach vertriebstechnischen Aspekten eine Gewährleistung der wirtschaftlichen Basis für den Handelspartner und eine optimale Gebietsabdeckung zu etablieren.[354]

Für den Exportmarkt stellt sich die Lage, da für jedes Land unterschiedliche Bestimmungen gelten, etwas komplizierter und differenzierter da. Als Beispiel können hier die USA angeführt werden. Der größte PKW-Markt der Welt nimmt aufgrund seiner Liberalität eine Sonderstellung ein. Der lokale Händler hat die Freiheit, unabhängige Verträge mit erfolgsversprechenden Herstellern abzuschließen, reine Exklusiv-Vertriebsnetze existieren nicht.[355] Die Firma Porsche wird zum weiteren Mal als Beispiel angeführt. In den gesamten USA hatte Porsche 305 Partner, wobei 163 Partner Porsche- und Audi-Verträge haben, 74 Porsche-, Audi- und VW-Verträge, 45 Porsche-, Audi- und sonstige Verträge und 23 Partner mit Porsche-, Audi-, VW- und sonstigen Verträgen haben.[356]

In West-Europa sind die vorhandenen Vertriebs- und Kundennetze wesentlich starrer und fester angelegt als in den USA. Für die Hersteller von renommierten Fahrzeugen existieren Exklusiv-Netze. Für neu eintretende Mitbewerber bleiben zumeist nur die weniger qualifizierten Partner übrig.[357] Porsche weist in der BRD 201 Partner, in Frankreich 68, in Großbritannien 19, in Italien 111 und in der Schweiz 38 Partner auf. Summa summarum 437 Partner in West-Europa.[358]

Technisches Konzept

Das zweite der vier Themenfelder der „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichsicher Produktion“ beinhaltet das technische Konzept. Es wird hierbei von zwei Grundmo-

[352] Ibid., S. 11
[353] Ibid., S. 12
[354] Ibid., S. 12
[355] Ibid., S. 13
[356] Ibid., S. 13
[357] Ibid., S. 13
[358] Ibid., S. 14

dellen ausgegangen: eine 4-türige Limousine und einen Freizeitwagen. Die technischen Merkmale der Limousine sind:

1. –„4-türiger Mittelklasse-PKW mit in dieser Klasse überdurchschnittlich guten Sitzverhältnissen.
2. Transaxle-Bauweise. Durch die Anordnung Motor vorne, Getriebe hinten werden eine gleichmäßige Achslastverteilung und damit beste Voraussetzungen für sicheres Fahrverhalten, gute Straßenlage und gute Wintereigenschaften geschaffen.
3. Langlebigkeit. Die Auslegung aller Baukomponenten geschieht im Hinblick auf weit überdurchschnittliche Lebensdauer. Damit sind verbunden: hohe Wertbeständigkeit und damit hoher Wiederverkaufswert, weniger Schrottanfall, Schonung von Energie- und Rohstoffvorräten, lange Wartungsintervalle.
4. Einzelradaufhängung für hohen Federungskomfort und sichere Straßenlage.
5. Weitgehende Verwendung von Aluminium zur Erzielung eines niedrigen Fahrzeuggewichts (und damit eines günstigen Kraftstoffverbrauches) sowie hoher Korrosionsbeständigkeit ohne die Notwendigkeit periodischer Schutzmaßnahmen.
6. Kostengünstige Unfallreparaturen durch einfache Austauschbarkeit von Außenhautteilen.
7. Moderne, kraftstoffsparende Motorkonstruktion.
8. Aktive Sicherheit durch hochwertige Fahrwerkstechnik und gute Massenverteilung infolge des Transaxle-Prinzips.
9. Passive Sicherheit. Das langlebige Auto ist auch nach vielen Jahren wegen seines besseren technischen Erhaltungszustandes sicherer. Besonderen Schutz bei Auffahrunfällen durch Abstützung des Motors durch das Transaxle-Rohr.
10. Qualitative hochwertige Ausstattung.
11. Ausbaufähigkeit zu einer Modellpalette.“[359]

Für den Freizeitwagen gelten Abweichungen von der Limousine. Der Freizeitwagen soll vor allem seinen Dienst in schlechtem Gelände sowie in Winter- und Schlechtwegeignung tun. Ihn unterscheiden:

1. „Größere Räder
2. Höher gesetztes Fahrwerk, ca. 6 cm mehr Bodenfreiheit

3. Kürzere Getriebeübersetzungen
4. Sperrdifferential
5. Geänderte Achslastverteilung zugunsten der angetriebenen Hinterachse
6. Bessere Übersicht durch höhere Sitzposition und steilere Frontscheibe
7. Größere Raumkapazität durch Kombiform und höheres Dach (evtl. mit fest montiertem Gepäckträger)
8. Gute Eignung für Anhängerbetrieb“[360]

von der Limousine.
Neben den beiden Grundmodellen Limousine und Freizeitwagen werden auch Konzepte für eine Militärvariante des Freizeitwagens und eine Taxi-Variante vorgelegt.

Kalkulation

Anhand von zwei Ausführungen des Limousinen-Modells:

Modell A: Rohkarosserie aus verzinktem Stahlblech, Außenhaut in Form von Anbauteilen aus Aluminium: Motorhaube, Kofferraumdeckel, Türen, Kotflügel, Stoßstangen (Mischbauweise)
Modell B: Gesamte Karosserie aus Aluminium gefertigt, einschließlich der gesamten Trägerstruktur.
Bei 50.000 zu produzierenden Einheiten im Jahr, beliefen sich die Selbstkosten im Jahr ohne Vertriebskosten auf:

Modell A (Mischbauweise) DM 14.416 / ÖS 102.350
Modell B (Aluminiumauto) DM 15.384 / ÖS 109.230

Inkludiert man 4 % Unternehmergewinn betragen die Werksabgabepreise für

Modell A DM14.990 / ÖS 106.440
Modell B DM 15.990 / ÖS 113.580[361]

[359] Ibid., S. 15f.
[360] Ibid., S. 17
[361] Ibid., S. 20

Inlandsmarkt

Für den österreichischen Markt ergibt sich folgende Kalkulation:

		Modell A	Modell B
Werksabgabepreis		106.440 ÖS	113.580 ÖS
Vertrieb und Distribution	4 %	5.460 ÖS	5.820 ÖS
Händlerrabatt	18 %	24.550 ÖS	26.200 ÖS
Summe = 100 %		136.450 ÖS	145.600 ÖS

Mehrwertsteuer	18 %	24.500 ÖS	26.200 ÖS
Verkaufspreis		161.000 ÖS	171.800 ÖS

Würde der zukünftige „Austro-Porsche“ in der Modell-Variante B verwirklicht werden, würde er mitunter zu den teuersten Fahrzeugen zählen. Ein Vergleich ist hier hilfreich. Zieht man die Preisstellung für Vergleichsfahrzeuge vom 31.12.76 für 4-türige Limousinen heran, sieht man, dass die Konkurrenzmodelle um ein vielfaches billiger sind. So zum Beispiel:

Audi 100 L	123.900 ÖS
Volvo 244 DL	139.948 ÖS
Saab 99 GL-MC	143.500 ÖS
BMW 520	152.810 ÖS
Citroën CX 2400 Super	159.500 ÖS
Volvo 244 GL	159.996 ÖS
Mercedes 200	168.268 ÖS
BMW 520 I	169.920 ÖS
Mercedes 200 D	176.646 ÖS

Die 4-türige Aluminium-Limousine wäre somit nach dem Mercedes 200 D das teuerste Fahrzeug seiner Art in dieser Preisklasse.

Auslandsmärkte

In der Bundesrepublik läge der Verkaufspreis für das Modell A bei 22.400 DM, für Modell B bei 23.900 DM. Auch in Deutschland wäre der „Austro-Porsche“ ein Fahrzeug der teureren Kategorie und würde nur durch den Mercedes 280, der bei einem Stückpreis von 24.997 DM zu Buche schlägt und einem Volvo 264 GL für 28.950 DM geschlagen werden, würde der „Austro-Porsche“ in der Modell-Variante Aliminium gebaut werden.
Für den US amerikanischen Markt wäre der Verkaufspreis 8.870 Dollar für die Modellvariante A und 9.430 Dollar für Variante B. Auch in den USA würde der „Austro-Porsche“ unter den teuren Automarken rangieren und müsste nur für den Volvo 264 (9.895 Dollar), den Mercedes 230 (12.264 Dollar) und dem BMW 530 i (12.495 Dollar) in puncto Preis Platz machen.[362] Wie auch im Falle der BRD, nur wenn die Variante B zum Vorzug käme. Die Variante A wäre etwas billiger im Verkauf.

Planung

Den vierten und umfangreichsten Teil der Studie nimmt die Planung des Projekts ein. Im Bereich des Materialbedarfs wurde von den Mitarbeitern der Firma Porsche vorgerechnet, dass bei einer jährlichen Stückzahl von 50.000 Fahrzeugen man für die Bauweise Modell A (Mischbauweise) 25.000 Tonnen / Jahr Eisen und Stahl, 14.000 Tonnen / Jahr Aluminiumlegierung, 2.500 Tonnen / Jahr Gummi, 2.500 Tonnen / Jahr Kunststoffe, 1.200 Tonnen / Jahr Kupferlegierungen sowie 1.100 Tonnen / Jahr Farben und Lacke benötigt.[363] Für die Bauweise Modell B (Voll-Aluminium-Karosse) würden 5.000 Tonnen / Jahr Eisen und Stahl, 24.000 Tonnen / Jahr Aluminiumlegierungen, 2.500 Tonnen / Jahr Gummi, 2.500 Tonnen / Jahr Kunststoffe, 1.200 Tonnen/Jahr Kupferlegierungen und 1.100 Tonnen / Jahr Farben und Lacke gebraucht werden.[364]

In Bezug auf die Zulieferer in Österreich heißt es in der Studie: „Allgemein kann gesagt werden, dass der Produktionsstandort und die Kapazität der potentiellen österreichischen Zuliefer-Firmen die Belieferung einer Automobilfabrik gewährleistet. Der Großteil dieser Firmen tritt bereits heute als Lieferant ausländischer Automobilwerke sowie der heimischen LKW, Bus- und Traktorenfabrikation auf. Eine Ausnahme sind große Aluminium-Druckgussteile wie Kurbelgehäuse, Getriebegehäuse und dgl. Hier empfehlen wir Cooperation oder Lizenzfertigung mit einem etab-

[362] Ibid., S. 21f.
[363] Ibid., S. 23
[364] Ibid., S. 23

lierten Hersteller aus dem Ausland (z. B. BRD), um das Qualitätsrisiko auf branchenüblichen Standard herabzusetzen.“[365]

Weiters ist zu lesen: „(…) In der Summe ergibt sich ein Produktwert der Zulieferindustrie von 2.591 Mio. ÖS pro Jahr und ein Anteil an Auslandszukäufen von 746 Mio. ÖS pro Jahr. Die Zulieferindustrie müsste ca. 745 Mio. ÖS investieren und ca. 3.500 Arbeitskräfte wären an das Projekt gebunden.“[366]

Die Prognosen von Porsche sagen voraus, sollten Komponenten wie z. B Scheinwerfer und Lenkgetriebe in Österreich hergestellt werden, würde sich der jährliche Wertanteil der österreichischen Zulieferindustrie auf 2.954 Mio. ÖS, die Investitionen auf 925 Mio. ÖS und die Personalbindung auf 4.000 Personen berufen.[367]

In der „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion“ wurde auch die Automobilfabrik geplant, in der das zukünftige Gefährt produziert werden sollte. Es wird hierbei unterschieden zwischen einer Minimalfabrik und einer Maximalfabrik. Eine Minimalfabrik umfasst:

- „Wareneingang- und Qualitätskontrolle
- Karosserie-Rohbaufertigung ohne Presserei
- Baugruppenmontage
- Lackiererei
- Fahrzeugmontage
- Werkzeug- und Modellbau
- Fahrzeugprüfstände
- Betriebs- und Nebenbetriebseinrichtungen
- Verwaltung“[368]

Die Variante Maximalfabrik würde des Weiteren eine:

- „Presserei
- Mechanische Teilfertigung (Bearbeitung von Guss- und Schmiedeteilen incl. Zahnradfertigung)
- Härterei
- Aggregatmontage“[369]

[365] Ibid., S. 24
[366] Ibid., S. 24
[367] Ibid., S. 25

umfassen.
Die Außenanlagen und Gebäudekosten würden bei einer Minimalfabrik 1.327 Mio. kosten, die Maximalfabrik würde mit 2080 Mio. ÖS zu Buche schlagen. Typenfreie und typengebundene Einrichtungen und Werkzeuge (incl. Freizeitwagen) würden 1.672 Mio. ÖS Kosten verursachen, die Maximalfabrik würde 2.606 Mio. ÖS kosten. Insgesamt beträgt der Preis für die Minimalfabrik 2.999 Mio. ÖS, der Preis für die Maximalfabrik wäre um ein vielfaches teurer und würde 4.686 Mio. ÖS kosten.[370]
In der Minimalfabrik würden 4.100 Personen Beschäftigung finden, darunter entfielen auf gewerbliche Mitarbeiter 3.410 Arbeitsplätze und auf Angestellte 690. Die Maximalfabrik könnte 4.910 Personen Arbeit geben, hier wären 4.155 gewerbliche Mitarbeiter und 755 Angestellte.[371]

Da die Errichtung einer Automobilproduktionsstätte einen Strukturschwerpunkt darstellt und somit die Möglichkeit besteht, dass eine regionale Verschiebung des Bruttosozialprodukts stattfinden könnte, wurde von der Firma Porsche die Eventualität einer Ausgliederung von gewissen Fertigungsbereichen und Sparten erwogen.
Es wurden sechs Beispiele erstellt und deren Investitionsbedarf, Personal-und Flächenbedarf errechnet.
Zum Beispiel würde die Auslagerung einer mechanischen Bearbeitung aller Aluminiumgussteile eine Investition von 251 Mio. ÖS nach sich ziehen. Es bräuchte einen Flächenbedarf von 11.000 m² und würde Arbeitsstätte von 128 Personen sein.[372]
Eine ausgelagerte Motorenfertigung einschließlich mechanischer Bearbeitung, Montage und Prüfung (Motor einbaufertig), würde Investitionen im Wert von 344 Mio. ÖS veranschlagen. Diese angesprochene Motorenfertigung würde 348 Arbeitsplätze schaffen und würde einen Flächenbedarf von 18.000m² erfordern.[373]
Neben der mechanischen Bearbeitung aller Aluminium-Gussteile, der Motorenfertigung werden noch die mechanische Bearbeitung aller Schmiedeteile, eine Getriebefertigung, der Kauf eines Großserienmotors auf dem Ausland sowie die Fertigung des Getriebes bei einem branchenetablierten Hersteller im Ausland in Betracht gezogen und als Beispiel mitsamt des Investitionsaufwands durchgerechnet.

---

[368] Ibid., S. 26
[369] Ibid., S. 27
[370] Ibid., S. 27
[371] Ibid., S. 27
[372] Ibid., S. 29
[373] Ibid., S. 30

Der Ablaufplan, den die Firma Porsche in ihrer Studie ausgearbeitet hat, würde vorsehen, dass die Entwicklung eines Automobils bis zum Anlaufen der Serienproduktion nicht weniger als fünf Jahre benötigen würde. Der chronologische Ablauf würde wie folgt aussehen: Studie, Definitionsphase, Entwicklungsphase 1, Entwicklungsphase 2, Optimierungsphase und Betreuung zusammen. Dazu läuft parallel die Produktionsplanung.[374]
Die Gesamt-Realisierungskosten würden für die Minimalfabrik 4.247 Mio. ÖS, für die Maximalfabrik 6.033 Mio. ÖS kosten.[375]
Da die Entstehung des „Austro-Porsche“ durch die unausgeglichene Handelsbilanz hervorgeht und demnach zufolge zu viele Devisen verlustig gingen, berechnete die Firma Porsche in ihrer Studie unter der Annahme, dass: „das Fahrzeug anstelle eines im Durchschnitt um 15 % billigerem Importwagens zu 8.000 Einheiten pro Jahr in Österreich verkauft wird, sind Deviseneinsparungen von 408 bis 662 Mio. ÖS jährlich zu erwarten.[376]
Aus den Exporten von 42.000 Einheiten pro Jahr entstünden ein Devisengewinn von 2.902 bis 4.237 Mio. ÖS.[377]

Auch die Standortfrage dieser neu zu errichtenden Fabrik beschäftigte die Mitarbeiter von Porsche. Die Hauptaspekte wurden wie folgt zusammengefasst:

- -„Verkehrslage. Entscheidend für Transportmöglichkeit und Transportkosten von Zulieferung und Abtransport der Fahrzeuge.
- Versorgungslage. Anschlusskosten für Energie (Strom, Erdgas) und Wasser.
- Personal. Regionale Lohnkostenunterschiede, Personalbeschaffung zu Lasten andrerer Unternehmer oder Wirtschaftszweige. Beibringung der erforderlichen Personalstruktur (Hilfskräfte, Arbeiter, Fachleute, Techniker).
- Kostenintensive Sekundärmaßnahmen. Einfluss auf Zuzugsbereitschaft von Fachleuten.
- Grundstückskosten.“[378]

Die Hauptaspekte des zukünftigen Standorts wurden anhand von drei Beispielen erprobt.

[374] Ibid., S. 32
[375] Ibid., S. 32
[376] Ibid., S. 34
[377] Ibid., S. 34
[378] Ibid., S. 36

Modell A „grüne Wiese“, ist ein landwirtschaftlich geprägter, strukturschwacher Raum mit niedriger bis mittlerer Bevölkerungsdichte.[379] „Grüne Wiese“ enthält folgende Eigenschaften:

- „Verbesserung der Zu- und Abtransport-Möglichkeiten nötig (Eisenbahn).
- Hochspannungs-Versorgungsleitung u.U. sehr lang und d.h. sehr teuer
- Heizenergie. Beibringung per Stichleitung (Erdgas) oder per Achse (Heizöl). Für Wärmebehandlung (Einsatzhärten usw.) ist unbedingt Gas erforderlich (evtl. Flüssiggas per Achse).
- Beibringung von Hilfs- und Anlernkräften aus der näheren Umgebung einfach (Abzug aus der Landwirtschaft) und kostengünstig. Fachkräfte sehr schwer beschaffbar!
- Errichtung von Sozialeinrichtungen (Wohnungen, Kindergärten, Schulen, ärztliche Versorgung) unumgänglich, um den Bevölkerungszuzug (längerfristig das 2- bis 4-fache des Personalstandes) zu ermöglichen.
- Bei hohem Freizeitwert der Region ist diese auch Fremdenverkehrsintensiv. Der höheren Zuzugsbereitschaft steht eine Störung des Fremdenverkehrs sowie Landschaftsstörung und Umweltbelastung entgegen. Hat die Region nur einen niedrigen Freizeitwert, kann das Personal nur mit überhöhten Löhnen gehalten werden.
- Gefahr der Familientrennung (Pendler)
- Grundstückskosten niedrig.“[380]

Summa summarum weist die Möglichkeit, diese neue Autofabrik auf einer „grünen Wiese“ zu bauen, eine Vielzahl von suboptimalen Umständen auf. Allein die Tatsache, dass die Grundstückkosten niedrig sind, scheint kein sehr überzeugendes Argument zu sein, die Fabrik in so einer Umgebung ansiedeln zu wollen.

Als zweites Modell wird ein altes Industriegebiert vorgeschlagen. Das „alte Industriegebiet“ ist eine Region mit teilweise existenzbedrohter Klein- und Mittelindustrie (Braunkohlebergwerk, kleine Hütten- und Verarbeitungsindustrie). Pro und contra für das „alte Industriegebiet“ sprechen:

- „Verkehrswege müssen geringfügig verbessert werden.
- Stromversorgung aus dem Verbundnetz zumindest teilweise gesichert.

[379] Ibid., S. 37
[380] Ibid., S. 37f.

- Heizenergieversorgung wahrscheinlich ohne große Zusatzinvestitionen möglich.
- Lohnkosten infolge bisheriger Arbeitsplatzgefährdung niedrig. Personalbeistellung relativ einfach und ohne Schädigung anderer Industrien (willkommene Wechselmöglichkeit).
- Sozialeinrichtungen weitgehend vorhanden (relativ hohe Bevölkerungsdichte, Kleinstädte) aber erneuerungsbedürftig.
- Freizeitwert ohne Bedeutung, da wenig Zuzug aus anderen Regionen erforderlich.
- Grundstückskosten tragbar, evtl. Schwierigkeiten einer zusammenhängenden Fläche."[381]

Im Vergleich zum Entwurf „Grüne Wiese", weist „Altes Industriegebiet" eine Vielzahl von besser geeigneten Umständen auf. Vor allem die schon teilweise bescheiden bestehende industrielle Infrastruktur ist wohl das auschlaggebendste Argument für das „alte Industriegebiet".

Das letzte Modell, ist das Modell „Industriestadt". Die „Industriestadt" ist ein Gebiet in der Nähe einer strukturstarken Industriestadt. Folgende Eigenschaften liegen der Industriestadt zugrunde:

- „Verkehrslage problemlos
- Energieversorgung (Strom, Gas, Heizöl) versursacht kaum nennenswerte Investitionen.
- Personalbeschaffung. Kein Problem, jedoch Abzug von Arbeitskräften aus anderen Betrieben. Dieser Punkt fällt bei ausreichender Größe der Stadt kaum ins Gewicht. Da in Großstädten immer viele „Pendler" arbeiten, sollte der Standport nahe der Stadt mit Rücksicht auf die Wohnlage der Pendler gewählt werden. Das Lohnkostenniveau entspricht der Großstadt!
- Die Errichtung von Sozialeinrichtungen ist nicht erforderlich, da kein belastender Zuzug entsteht. Daher ist auch der die Zuzugsbereitschaft beeinflussende Freizeitwert ohne Bedeutung.
- Die Grundstücksbeschaffung an sich gestaltet sich einfach, da in strukturschwachen Gebieten oft alte Gelände oder neu erschlossene Industriegebiete zur Verfügung stehen, sofern nicht landschaftsbedingte Enge vorliegt. Der Grundstückspreis ist jedoch im Vergleich zu den Modellen 1 und 2 wesentlich höher.[382]

Das Modell „Industriestadt" beinhaltet die größte Ansammlung von positiven Eigenschaften, die für die Ansiedelung eines großen Industriebetriebes von Vorteil sind. Dennoch darf nicht außer Acht gelassen werden, dass mit der Ansiedelung eines solchen Vorhabens in einer struktur-

[381] Ibid., S. 39
[382] Ibid., S. 40

schwachen Region oder in einer Region. die vom wirtschaftlichen Zerfall bedroht wird, neue Kräfte frei gesetzt werden können. Dies hätte zur Folge, dass einerseits eine ländliche, wirtschaftliche schwach aufgestellte Gemeinde zum Blühen gebracht werden könnte und andererseits eine alte industrielle Gemeinde wieder revitalisiert werden könnte. Über die Standortfrage sollte unter den Landeshauptmännern ein Kleinkrieg entstehen. Jeder wollte diese Fabrik haben.

In der Zusammenfassung der Studie von Seiten der Firma Porsche heißt es*: „Das in der vorliegenden Studie erarbeitete Material zeigt realistische Absatzchancen für ein exklusives und dafür teures Automobil der Mittelklasse in der Größenordnung von 50.000 Stück pro Jahr.*“[383]
Ebenso wird darauf eingegangen, was die Voraussetzungen zu sein hätten, damit das Projekt „Austro-Porsche“ ein Erfolg wird. Nämlich:

- „Einführung unter einem prominenten Markennamen, der von vornherein ein gutes Image mit sich bringt.
- Vertrieb über ein passendes, weltweit bestehendes Vertriebs- und Kundennetz.“[384]

Zum wiederholten Male wird hier demonstriert, inwiefern das Projekt „Austro-Porsche“ auf äußere, nicht eigenständig zu beeinflussende, Parameter angewiesen ist. Weder war die Sicherung der Markenrechte am Namen Porsche, noch der Vertrieb im VW-Vertriebs- und Kundennetz gesichert. Jedoch diese beiden Fakten als Prämissen des Erfolgs zu benennen, kann im besten Falle als Spekulation bezeichnet werden.

In der Zusammenfassung wird des Weiteren Bezug auf die industrielle Position und auf die ökonomischen Möglichkeiten Österreichs eingegangen. Da nur ein geringer Teil der Bauteile aus dem Ausland importiert werden müsste, wäre die Basis für eine PKW-Produktion günstig. Auch die Umstände, die überhaupt zur Überlegung einer PKW-Produktion geführt haben (Deviseneinsparung und Arbeitsplatz-Sicherung), werden thematisiert. Hier heißt es: *„Somit wäre die Schaffung einer Automobilindustrie ein durchaus gangbarer Weg als Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung und Deviseneinsparung einerseits und zu der für die österreichische Industrie wichtigen Ansiedelung im Finalgüterbereich andererseits.“*[385]

Ein halbes Jahr musste die ÖIAG auf die „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion“ warten. Nachdem die Studie im März 1977 an die ÖIAG übergeben

[383] Ibid., S. 42
[384] Ibid., S. 42

wurde, wurde das Projekt „Austro-Porsche“ in der politischen und der ökonomischen Debatte zum Streitfall.

C. Die Standort-Frage

Noch bevor die „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion“, überhaupt fertig gestellt war und an die ÖIAG übergeben wurde, äußerten sich österreichische Politiker über den zukünftigen Standort der Autoproduktionsstätte.

Am 28. Jänner 1977 schrieb Adalbert Sebastian, Landeshauptmannstellvertreter der Steiermark, an Bundeskanzler Kreisky. Dem Schreiben ist folgendes zu entnehmen: *„(…) Ich darf Dich, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, im Namen der steirischen Landesorganisation und im Namen des Landtagklubs höflich ersuchen, falls das Bauvorhaben tatsächlich realisiert wird, uns Deine geschätzte Unterstützung dahingehend zuteilwerden lassen, dass dieses Unternehmen in der Steiermark errichtet wird. Wir begründen unsere Bitte damit, dass, wie Du selbst weißt, die Steiermark während der letzten Rezession am schwersten betroffen war. (…) Wie Dir ja bekannt ist, konnte eine größere Arbeitslosigkeit im obersteirischen Industriegebiet nur dank Deiner und der Unterstützung der Bundesregierung dadurch hintangehalten werden, dass namhafte Mittel aus der Arbeitsmarktförderung zur Verfügung gestellt wurden. Neben diesen Mitteln musste die verstaatlichte Industrie große Substanzverluste hinnehmen, um die Arbeiter weiter im Betrieb behalten zu können.*

Unsere Vorstellungen gehen dahin, dass, wenn es möglich wäre, dieses Projekt in der Steiermark angesiedelt wird und dass man dafür auch den Raum Aichfeld / Murboden in Aussicht nehmen sollte. (…) Man könnte bei dieser Standortwahl erreichen, dass die Arbeitnehmer des Gussstahlwerkes Judenburg bzw. auch Teile des Betriebes in diesem neuen Unternehmen integriert werden könnten (…).

Uns ist sehr wohl bekannt, dass es hinsichtlich des Standortes verschiedene Auffassungen gibt und dass damit argumentiert wird, dass aus Gründen des kostengünstigeren Transportes im Raume Wien das Unternehmen dort angesiedelt werden sollte.

Hierzu darf ich bemerken, dass Wien auch während der Rezession einen hohen Auslastungsgrad seiner Arbeitskräfte gehabt hat, während wir, wie oben angeführt, auch künftig kaum Aussicht auf eine wesentliche Strukturverbesserung besitzen (...).“[386]

---

[385] Ibid., S. 42

[386] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Adalbert Sebastian an Bruno Kreisky, 28. Jänner 1977

Die Bitte des Landeshauptmannstellvertreters, die Produktionsstätte im obersteirischen Murtal anzusiedeln, würde dem Modell „altes Industriegebiet“ in der Porsche-Studie nahe kommen. Eine ehemalige, wirtschaftlich und industriell potente Region, die in letzter Zeit empfindliche Einbußen im ökonomischen Sinne hinnehmen hat müssen.

Im Mai 1977 wurde ein Antrag der SPÖ-Abgeordneten des steirischen Landtagsklubs betreffend dem „Austro-Porsche“ an das Kabinett des Bundeskanzlers übermittelt. Dem Antrag ist zu entnehmen: *„Es wird daher beantragt:*
Der hohe Landtag wolle beschließen:
Die Steiermärkische Landesregierung wird aufgefordert, bei der Bundesregierung und der ÖIAG dafür einzutreten, dass

1. *Der Betrieb einer künftigen österreichischen Autoproduktionsstätte im Raume Aichfeld / Murboden angesiedelt wird oder*
2. *sollte dies nicht möglich sein, sich dahingehend einzusetzen, dass die Steirischen Gewerbe- und Industriebetriebe, im Besonderen das Gussstahlwerk Judenburg, als Zulieferer für dieses Automobilwerk herangezogen werden.“*[387]

Das Bekenntnis zur PKW-Produktionsstätte in der Steiermark war parteiübergreifend. Nebst SPÖ-Parteikollegen Sebastian wandte sich auch der steirische Landeshauptmann Friedrich Niederl in einen Brief an Bundeskanzler Bruno Kreisky. Dort schrieb Niederl: *„Es sind nunmehr schon über 2 Monate vergangen, seit ich Sie mit dem Ersuchen befasst habe, bei den Überlegungen über den Standort einer Automobilfabrik in Österreich besonders an den obersteirischen Industrieraum zu denken. (…) Die sehr gute Verkehrslage, eine ausreichende, aber auch ausbaufähige Energieversorgung, Möglichkeiten der Inanspruchnahme des Österreichrings für Testzwecke und das Vorhandensein hochqualifizierter Forschungsstätten runden diese Vorteile ab. (…) Ich darf Sie erinnern, dass es Aufgabe der öffentlichen Hand sein muss, solche Großprojekte dort anzusiedeln, wo deren wirtschaftsgestaltender Einfluss, wie im obersteirischen Raum gegeben, mit größer Effizienz zum Tragen kommt.“*[388] Auch von Seiten der Medien wurden der Steiermark Hoffnung gemacht. In der Südost-Tagespost hieß es: „Oesterreich-Auto“: Zweigwerk auch in der Steiermark möglich.“[389] Weiter wurde in der Südost-Tagespost geschrieben: *„(…) neben diesem Hauptwerk müssten noch Zweigwerke mit weiteren 4.000 bis 5.000 Arbeitskräften*

[387] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche , Schreiben von Adalbert Sebastian an das Kabinett Bruno Kreiskys, 3. Mai 1977
[388] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Friedrich Niederl an Bruno Kreisky, 12. Mai 1977

errichtet werden. In diesen Zweigwerken sollten diverse mechanische Bauteile oder Zubehörteile produziert werden. Porsche-Generaldirektor Dr. Fuhrmann erklärte, er könne sich beispielweise vorstellen, dass etwa in einem obersteirischen Zweigwerk die Kurbelwellen für das Österreich-Auto erzeugt werden.“[390] Auch Bundeskanzler Kreisky gab den Steirern Grund zum Hoffen. Bei einem Besuch in der Steiermark wurde Kreisky auf die Probleme des Judenburger Gussstahlwerks angesprochen, darauf meinte Kreisky, er wolle zwar „nichts versprechen, aber: *„Wenn das Austro-Porsche-Projekt verwirklicht werden sollte, wäre es zweckmäßiger, statt irgendwo einen neuen Betrieb zu errichten, bestehende wie das Gussstahlwerk mit Aufträgen zu versorgen. Die würden das Problem auf Dauer lösen.“*[391]

Neben der Steiermark bemühte sich vor allem das Burgenland, Standort der PKW-Produktionsstätte zu werden. In einem Brief von Theodor Kery, Landeshauptmann des Burgenlandes, an Bundeskanzler Bruno Kreisky, schreibt dieser: *„Bei einer Parteivorstandssitzung habe ich Dich bereits mit dem Anliegen befasst, in Österreich eine Produktionsstätte für den s. g. „Austro Porsche“ zu errichten (…) Du bist über die langfristigen Bemühungen der burgenländischen Sozialisten um Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen informiert. Würde das Burgenland zum Standort der österreichischen Automobilproduktion gewählt werden, so könnten wir auf diesem Wege einen entscheidenden Fortschritt erreichen (…)*
Zunächst zur Frage der Standorte! In erster Linie bietet sich dafür die Parndorfer Heide an. Das Areal im Ausmaß von 50 bis 60 Hektar könnte zur Verfügung gestellt werden, ebenso geeignet erwiese sich dieser Standort vom Gesichtspunkt des Arbeitskräftereservoirs, über den besonders der Seewinkel verfügt. Am Nordrand von Neusiedl am See befindet sich das Umspannwerk der Verbundgesellschaft, wodurch die 110 KV Leitung der BEWAG gespeist wird. Da diese Leitung in unmittelbarer Nähe der Parndorfer Heide verläuft, wäre das Problem der Stromversorgung für das geplante Unternehmen leicht zu lösen (…)
Ein weiterer günstiger Standort würde sich im Bezirk Oberpullendorf anbieten. Die wichtigsten Voraussetzungen sind auch hier gegeben. Ein Grundstück in der erforderlichen Größenordnung ist vorhanden, genauso besteht das nötige Potential an Arbeitskräften. Es ist ja bekannt, dass gerade dieser Bezirk die größte Pendler- und Abwanderungsquote vorzuweisen hat.
Die dritte Ansiedelungsmöglichkeit eröffnet sich im Bezirk Eisenstadt. Die räumlichen Voraussetzungen und die Arbeitsmarktkapazität wären auch bei dieser Lösung gegeben. Dazu kommt noch der unmittelbare Anschluss an die Autobahn Eisenstadt-Wien, deren Bau rasch fortschrei-

[389] Südost-Tagespost, 6. März 1977
[390] Ibid.

tet (…) Aufgrund dieser Erwägungen bitte ich Dich, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, Deinen Einfluss im Interesse unseres Landes bei einer etwaigen Standortentscheidung geltend machen zu wollen.“[392]

Die Vorschläge Landeshauptmann Kerys würden, laut Porsche-Studie in Bezug auf die Standortfrage die Option „Grüne Wiese“ präferieren. Obwohl, wie Kery in seinem Schreiben darauf hinweist, eine rudimentäre und strukturelle Infrastruktur vorhanden ist, war das Burgenland keine Industrieregion wie z.B. die Obersteiermark.

Einen Tag nach seinem ersten Brief an Bruno Kreisky wendet sich Kery erneut an Kreisky. Diesmal steht vor allem, die bevorstehende Landtagswahl im Burgenland im Vordergrund. Kery dazu*: „Im Nachhang zu meinem Schreiben vom 17.d. M. möchte ich noch auf die große politische Bedeutung hinweisen, welche die Standortfrage des geplanten Unternehmens „Austro-Porsche“ für uns besitzt.*

Es ist Dir bekannt, dass wir uns seit 12 Jahren konsequent bemühen, die Zahl der Arbeitsplätze im Burgenland zu erhöhen und sie zu sichern. Die Bevölkerung rechnet somit die stabile Arbeitsmarktlage der SPÖ Burgenland und ihrer guten Zusammenarbeit mit dem Bund als Verdienst zu. Daher richtet sich die ÖVP-Propaganda der letzten Monate sehr stark auf den Problemkomplex „Grenzlandförderung“.

Ein spektakulärer Erfolg dieser Größenordnung würde deshalb unsere politische Glaubwürdigkeit überaus positiv beeinflussen und die ÖVP gänzlich in die Defensive zwingen.

In die Landtagswahlen am 2. Oktober d. J. gehen wir mit einem Vorsprung von bloß 4 ½ % der Wählerstimmen. Ich glaube, dass eine Entscheidung in der Standortfrage des „Austro-Porsche“ zugunsten des Burgenlandes diese bedrängte Ausgangsposition entscheidend verbessern würde.

Darüber hinaus wäre ein regionalpolitischer Erfolg zur Halbzeit der Legislaturperiode unserer Bundesregierung auch österreichweit ein sehr gutes Signal.“[393]

Im Vergleich zu Sebastian bringt Theodor Kery gezielt eine politische Dimension in die Standortfragediskussion und versucht gezielt, mit einer eventuellen Ansiedelung der PKW-Produktionsstätte daraus politisches Kapital zu schlagen. Ob dies ausschließlich mit der bevorstehenden Landtagswahl im Burgenland, die im Oktober 1977[394] anstand, zu tun hatte, oder mit dem politischen Gespür und Machtinstinkt Theodor Kerys, bleibt offen.

---

[391] Neue Zeit, 1. April 1977

[392] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Theodor Kery an BrunoKreisky, 17. März 1977

[393] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Theodor Kery an Bruno Kreisky, 18. März 1977

[394] Bei der Landtagswahl im Burgenland im Oktober 1977 konnte die SPÖ nach 1968 die absolute Mehrheit im burgenländischen Landtag zurückerobern. Die SPÖ erreichte ein Stimmenplus von 1,43% und steigerte sich somit auf 51,95%. Die ÖVP verlor 0,80% und erlangte 45,14% der Stimmen. Die Freiheitlichen verloren 0,78% und lan-

Ein Monat nach den Schreiben an BK Kreisky legte die Burgenland-Konferenz der SPÖ Bruno Kreisky eine Petition mit den Unterschriften mehrerer hundert Leute vor. In dem beigefügten steht geschrieben: *„Im Zusammenhang mit der in Aussicht genommenen Produktion eines Autro-Porsche-PKW legen wir daher die Petition vor, diese Produktionsstätte im Burgenland zu errichten.“*[395]

Auch der Tagebucheintrag von Handelsminister Staribacher von Weihnachten 1976, der hier schon zitiert wurde, geht darauf ein, dass der Kärntner Landeshauptmann Wagner sich für den Zuschlag der PKW-Produktionsstätte bei Staribacher bemühte.[396] Wenig später wiederholte Landeshauptmann Wagner seinen Wunsch, die zukünftige PKW-Produktionsstätte in Kärnten anzusiedeln. In der Tageszeitung KURIER wurde auf eine Radiorede von Landeshauptmann Wagner eingegangen, bei der Wagner offizielles Interesse bekundet hat. Im KURIER war zu lesen: *„Er habe, so Wagner, sich schon vor längerer Zeit bemüht, die Gründung eines Automobilwerks zur Erzeugung des Austro-Porsche in Kärnten zu erreichen. Noch bevor diese Möglichkeit öffentlich diskutiert wurde, habe er beim Bundeskanzler, beim ÖIAG-Generaldirektor und beim Porsche-Werk selbst in diesem Sinne interveniert.“*[397] ÖIAG-GD Franz Geist sprach bei einem Interview mit den Kärntner Nachrichten davon, dass die Produktionsstätte in Kärnten angesiedelt werden könnte. In den Kärntner Nachrichten war zu entnehmen: *„Einen erfreulichen Aspekt riss Dr. Geist dahingehend an, dass er sich auch Kärntner Firmen als Zulieferer verstärkt eingesetzt würden. Dass das Hauptwerk eventuell auch in Kärnten stehen könnte, hält Dr. Geist zwar nicht für ausgeschlossen, allerdings stellt sich die Frage, ob dies für ein Fremdenverkehrsland überhaupt wünschenswert wäre.“*[398]

Zu guter Letzt wandte sich auch der Bürgermeister der Stadt Wien, Leopold Gratz, an Bruno Kreisky, um den Zuschlag für die zukünftige PKW-Produktionsstätte zu erlangen. Gratz schreibt hierzu in einem Brief an Kreisky*: „Ich wurde darüber informiert, dass das Gelände der Floridsdorfer Lokomotiv Fabrik für die Austro-Porsche-Erzeugung zu klein sei. Ein genügend großes und sehr gut geeignetes Gelände wäre der aufgelassene Flugplatz Aspern. Da sich diese Fläche im Eigentum des Bundes befindet, bitte ich Dich, die zuständigen Bundesdienststellen anzuwei-*

deten bei 2,27%. Der burgenländische Landtag wurde bei der Wahl 1977 um vier Sitze erweitert und es standen nun 36 Sitze zur Verfügung. Die SPÖ erreichte 20, die ÖVP 16, die FPÖ verlor ihren einzigen Sitz und schied aus dem Landtag aus.

[395]Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Petition der Burgenland-Konferenz der SPÖ, 24. April 1977

[396] Kreisky-Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, Weihnachten 1976 / 1977

[397] KURIER, 18. April 1977

[398] Kärntner Nachrichten, 18. Mai 1977

sen, vor einer allfälligen Verwertung der Liegenschaft mit Dir bzw. Generaldirektor Geist Rücksprache zu halten.“[399] Wenn man sich vor Augen führt, dass genau auf dem von Gratz erwähnten Gelände, dem ehemaligen Flughafen Aspern, heute das GM-Werk steht, war die Wahrscheinlichkeit hoch, dass auch anno dazumal der aufgelassene Flughafen Aspern voraussichtlich gute Chancen als endgültiger Standort der „Austro-Porsche“-Erzeugung gehabt hätte.

Obwohl die „Porsche-Studie“ noch nicht einmal an die ÖIAG übergeben wurde, machten sich auch in der Presselandschaft Gedanken über den zukünftigen Standort der PKW-Produktionsstätte breit. In der Tiroler Tageszeitung war zu lesen: *„Voraussetzungen für den Standort sind die Angebotsmöglichkeiten von 5.000 Arbeitskräften, die Nähe der Autobahn und eine Lage an der Donau. Dies bedeutet, ließ man durchblicken, dass eigentlich nur der Wiener Raum in Frage kommt.“*[400]

Neben so politischen Schwergewichten wie Kery, Wagner, Gratz oder Sebastian wendeten sich auch Bürgermeiser von kleineren Gemeinden an das Bundeskanzleramt. Im März 1977 schreibt der Bürgermeister der Marktgemeinde Mannersdorf am Leithagebirge, Johann Strobl, an Bundeskanzler Kreisky: *„Vor knapp über zwei Jahren hat in Mannersdorf/Lthg. die Fa. Hutter & Schrantz ihren Betrieb geschlossen, dadurch wurden ca. 270 Arbeitskräfte, zum Großteil Ortsbewohner, freigestellt. (…) In den letzten Tagen habe ich in den Medien gehört, dass die Pläne zur Errichtung eines Österr. Mobilwerkes konkret werden. Seit der Schließung dieses Betriebes bin ich bemüht, für unsere Bevölkerung wieder Arbeitsplätze in ihrem Wohnort zu finden. An der Errichtung eines Zulieferwerkes für dieses Automobilwerk sehe ich die geeignete Möglichkeit hierfür.“*[401]
Abgesehen von besorgten Bürgermeistern brachten auch SPÖ-Ortsgruppen in den jeweiligen Gemeinderäten Anträge ein. Geschehen zum Beispiel in St. Egyden. Der dortige SPÖ-Gemeindefraktionsobmann, Franz Aigelsreither, wendet sich an Bruno Kreisky und vermerkt: *„(…) Als Fraktionsobmann der SPÖ-Gemeindefraktion St. Egyden habe ich am 24.2. 1977 im Gemeinderat der Gemeinde St. Egyden den Antrag eingebracht, sich um dieses „Austro-Porsche“ Werk zu bewerben. (…) Wir hätten in unserem Gemeindegebiet ein solches günstiges Industriegelände, welches an der Grenze des Bezirkes Neunkirchen zu Wiener Neustadt liegt. Der Autobahnanschluss der Südautobahn sowie der Anschluss der Südbahn wäre gegeben. (…)*

[399] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Leopold Gratz an Bruno Kreisky, 6. Juli 1977
[400] Tiroler Tageszeitung, 15. Feber 1977

Noch ein Pluspunkt: Nach dem Motto „Fabriken heraus aus der Stadt und somit keine Störung von besiedeltem Gebiet" ist meine Auffassung bei der Standortbestimmung.
Sie wissen ja, Herr Bundeskanzler und Bundesparteiobmann, dass wir im ländlichen Raum einen harten Kampf für den Sozialismus kämpfen und nicht ohne Erfolg. (…) Mit diesem Schreiben möchte ich Sie, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, um Fürsprache bei der Standortbestimmung dieses „Austro-Porsche" Werkes ersuchen."[402]
Neben besorgten Bürgermeistern und am Land marginalisierten Genossen kommen auch von Seiten der Gewerkschaft verfasste Resolutionen, um den Zuschlag für die PKW-Produktionsstätte zu erhalten. So geschehen von der Fraktion Sozialistischer Gewerkschafter im ÖGB im Bezirk Wiener Neustadt. In der Resolution heißt es*: „Die Bezirkskonferenz der Sozialistischen Partei Österreichs, Bezirksorganisation Wiener Neustadt, möge daher den Bundes- und Landesparteivorstand N. Ö. der SPÖ ersuchen, dafür Sorge zu tragen, dass der Standort dieses Automobilwerkes der Raum Wiener Neustadt sein soll.*
Begründung:
Die infrastrukturelle Begebenheit in Wiener Neustadt sind eine gute Voraussetzung für unsere Forderung. Die Automobiltradition in Österreich ist von Wiener Neustadt ausgegangen. In engem Zusammenwirken zwischen Bundesregierung, Verstaatlichter Industrie, Bundesland Niederösterreich, privaten Investoren und der Stadtverwaltung Wiener Neustadt müsste nach unserer Meinung dieses Projekt realisierbar sein."[403] Auch von Seiten der niederösterreichischen Arbeiterkammer gab es großes Verlangen nach der PKW-Produktionsstätte. *„Wenn der Austro-Porsche gebaut wird, werden wir dafür plädieren, dass das Werk in Niederösterreich steht."*[404] So äußerte sich der der Präsident der niederösterreichischen Arbeiterkammer, Josef Hesoun. Drei Standorte kämen nach Meinung der AK-Niederösterreich in Frage, darunter der Raum zwischen Wiener Neustadt und Neunkirchen, das Traisental und der Norden und Nordosten Wiens.[405]

Dem Bürgermeister von Mannersdorf, der SPÖ Gemeinderatsfraktion von St. Egyden sowie der SPÖ-Bezirksorganisation Wiener Neustadt wurde von Seiten des Bundeskanzleramts geantwortet. In dem standardisierten Antwortschreiben wurde erwähnt, dass das Projekt „Austro-Porsche" ein Unternehmen sei, dessen Realisierungsmöglichkeit geprüft wird. Weiter: *„Die Frage des*

[401]Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Johann Strobl an Bruno Kreisky, 16.März 1977
[402] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben der SPÖ St. Egyden an Bruno Kreisky, 13. April 1977
[403]Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben der SPÖ Wiener Neustadt an Bruno Kreisky, 18. April 1977
[404] Die Presse, 8. September 1977
[405] Ibid.

Standorts wird vom Standpunkt der Verkehrsbedingungen, der Verfügbarkeit der nötigen Anzahl von Arbeitskräften usw. sicher sehr ernst geprüft werden. Mehr kann im Augenblick nicht gesagt werden.“[406]

Die Wahl zwischen der Obersteiermark oder dem Burgenland als Standort der PKW-Produktionsstätte wäre die Wahl zwischen dem „alten Industriegebiet“ und „grüner Wiese“ wie es in der Porsche-Studie heißen sollte, gewesen. Dass wahrscheinlich weder das Modell „altes Industriegebiet“ noch „grüne Wiese“ den Zuschlag bekommen hätte, offenbart Franz Geist in dem Antwortschreiben an Adalbert Sebastian. Dem ist zu entnehmen: *„(…) Ich glaube, dass die Entscheidung über den Standort einer möglicherweise zu errichtenden Automobilfabrik letzen Endes von den Politikern getroffen wird, und wie ich höre, will man Wien den Vorrang geben.“*[407]

Obwohl die Verstaatliche Industrie in enger Verbindung mit der Politik stand, war Franz Geist eben kein Politiker und konnte somit die Regeln der politisch-diplomatischen Kommunikation geflissentlich ignorieren. Der Verweis darauf, dass höchstwahrscheinlich die Bundeshauptstadt den Zuschlag als Standort der Automobilfabrik bekäme, überrascht wenig. Wien würde in der Studie von der Firma Porsche dem Modell „Industriestadt“ sehr nahe kommen und hätte somit die besten Voraussetzungen als Standort der Produktionsstätte.

[406] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Standardisiertes Antwortschreiben, 21. April 1977
[407] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Antwortschreiben von GD Geist an Adalbert Sebastian, 3. Feber 1977

D. Exkurs: ÖIAG-Vergleichsstudie mit anderen Konkurrenten

In einer internen ÖIAG-Studie wurde der zukünftige „Austro-Porsche“ mit seinen direkten Konkurrenten (Volvo 244 GL, BMW 520, Mercedes 200, Alfetta 1,8) verglichen.
Gegenüber dem Volvo 244 GL, berichtet die Studie, dass:

- „(der „Austro-Porsche“ ein) wesentlich moderneres Fahrzeug (ist)
- höhere aktive Sicherheit aufgrund moderner Fahrwerksauslegung, optimale Gewichtsverteilung, Zahnstangenlenkung und dgl.
- längere Wartungsintervalle (20.000 bis 25.000 km) – Kosten
- wesentlich leichter, (…)
- wesentlich handlicher und sportlicher
- wesentlich sparsamer (Normalbenzin)
- langlebiger
- komfortabler in Geräusch und Federung
- bessere Wintertauglichkeit und Schlechtwegeignung infolge günstiger Achslastverteilung
- höhere Fahrleistung möglich
- soft-face: Fußgängerschutz, Reparaturkosten niedriger
- höhere Lebensdauer
- wesentlich geringere Reifen- und Bremsverschluss“[408]

Im Vergleich zum BMW 520, wäre der zukünftige „Austro-Porsche“:

- „leichter
- sparsamer im Verbrauch (Normalbenzin)
- wesentlich bessere Winter- und Schlechtwegeignung (Achslastverteilung)
- erheblich bessere Sitzverhältnisse im Fond
- deutlich höhere Lebensdauer
- längere Wartungsintervalle (20.000 bis 25.000 km)
- geringere Reifenverschleiß
- Versicherung billiger
- 6 Jahre Karosseriegarantie
- soft-face: Fußgängerschutz, Reparaturkosten niedriger

[408] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Abgrenzung des Ö-Autos gegenüber den wichtigsten Wettbewerbern, 25. Mai 1977, S. 1

- passive Sicherheit höher (Transaxle und Tanklage)[409]

Im Verhältnis zum Mercedes 200, wäre der „Austro-Porsche“:

- „wesentlich leichter
- wesentlich niedrigerer Verbrauch (Normalbenzin)
- sportlicher und handlicher
- bessere Wintertauglichkeit und Schlechtwegeignung (Achslastverteilung)
- höhere Fahrleistung
- wesentlich modernerer Motor aus Leichtmetall
- soft-face: Fußgängerschutz, Reparaturkosten niedriger
- höhere Lebensdauer
- Karosseriegarantie 6 Jahre
- kompaktere Außenabmessung
- längere Wartungsintervalle (20.000 -25.000 km) – Kosten
- wesentlich geringere Reife- und Bremsenverschleiß[410]

Zu guter Letzt wird das „Ö-Auto“, wie es in der ÖIAG-Vergleichsstudie genannt wird, mit dem Alfetta 1,8 verglichen. Verglichen mit dem Alfetta 1,8, wäre der zukünftige „Austro-Porsche“:

- „wesentlich zuverlässiger
- längere Wartungsintervalle (20.000-25.000 km)
- wesentlich robuster und unempfindlicher
- wesentlich bessere Verarbeitung
- wesentlich höhere Allgemein-Qualität
- komfortabler (Geräusch)
- höhere passive Sicherheit (vor allem Tanklage)
- erheblich niedrigerer Verbrauch (Normalbenzin)
- gleichwertiger Fahrleistung möglich (Beschleunigung)“[411]

[409] Ibid., S. 1f.
[410] Ibid., S. 2

E. Überlegungen der ÖIAG zur Studie

Nachdem die Studie allen Stellen der ÖIAG zur Verfügung stand, wurde ein Monat nach der Übergabe der Studie von der Abteilung Koordination und Technik und Forschung eine Stellungnahme zu der von Porsche verfassten Studie erarbeitet. In dieser Stellungnahme setzten sich Mitarbeiter der ÖIAG anhand von sechs Punkten mit der Studie auseinander.

Der erste Punkt beschäftigt sich mit der Festlegung der Preisklasse auf 160.000 Schilling. In der Stellungnahme ist vermerkt*: „Wenn die Ansicht geteilt wird, dass der angebotene Wagentyp (Preisklasse) und die damit in Verbindung stehende relative geringe Stückzahl von 50.000 p.a. richtig ist, sollte dennoch in der Studie darauf eingegangen werden, warum man bzw. warum Porsche zu diesem Schluss kam. Ursprünglich war ein Wagen in der Preisklasse um 100.000 Schilling im Gespräch.*"[412]

Der zweite Punkt betrifft die Marktstudie. Dort steht geschrieben: „Die Marktstudie scheint aus folgenden Gründen nicht ausreichend:

1. In der Studie selbst werden Vorbehalte bezüglich der vorgenommenen Ansätze gemacht. Dem Punkt I/1/E ist zu entnehmen: „Sämtliche Aussagen und Stückzahlschätzungen sind als Tendenzwerte zu verstehen und haben ihren Stellenwert als Schätzungen im Rahmen einer Vorstudie. Zu exakteren Einschätzungen von Wettbewerb und Marktmöglichkeiten sind auf der Basis belastbarer Preis-Vorausschätzungen und konkreteren Produktvorstellungen in den wichtigsten Absatzmärkten eingehende Marketing-Studien erforderlich."
2. Es wurden nur vier Märkte (Österreich, USA-Import, Schweiz, BRD) untersucht.
3. Die Marktsegmente wurden sehr breit gesteckt. Es wurden z. B. in Österreich sämtliche Autos, die teurer als 100.000 Schilling sind, als Konkurrenz zum Austro-Porsche mit 160.000 Schilling bis 170.000 Schilling betrachtet. Ein Käufer eines 100.000 Schilling-Autos scheint nicht mit einem 160.000 Schilling-Auto ansprechbar zu sein. Es sollten die Marktsegmente enger abgesteckt werden (z.B. 140.000 Schilling bis 190.000 Schilling) und diese kleineren Marktsegmente dafür genauer studiert werden (…).
4. Eine Befragung von nur 50 Personen erscheint zu wenig repräsentativ."[413]

Der dritte Punkt dreht sich um die technische Konzeption. Das technische Konzept wurde generell positiv bewertet: *„Der technischen Konzeption (Grobkonzeption) kann zugestimmt werden,*

[411] Ibid., S. 2

[412] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Stellungnahme zur Porsche-Studie durch die Abteilung Koordination und Technik und Forschung, 28. April 1977, S. 2

wenngleich darauf hingewiesen werden sollte, dass in dieser Konzeption als Variante lediglich ein Freizeitwagen beschrieben wird und nicht auf eventuelle weitere Varianten wie z. B. Dieselmotor, andere Motorenvarianten (Baukastensystem), Coupé, Kombiwagen bzw. Schrägheckli-mousine näher eingegangen wird.“[414]

Punkt vier betrifft die Kalkulation. Die Experten der ÖIAG protokollieren: *„Die in Anlage 9 ausgewiesene Kalkulationsübersicht wäre dahingehend zu detaillieren, dass für die angeführten Produktteile (Motor, Getriebe usw.) die Materialkosten, Lohnkosten und sämtliche Gemeinkostenzuschläge (unter Berücksichtigung einer entsprechenden Kapitalverzinsung) angeführt werden. Erst durch diese Angaben ist eine Abstimmung mit Anlage 11 „Fabriksplanung“ möglich. Die Kalkulation sollte detailliert dargestellt und der Rechengang transparent gemacht werden. Porsche rechnet mit bis zu 600 % Gemeinkostenzuschlag. Ist dieser Ansatz für österreichische Verhältnisse entsprechend?“*[415]

Mit der inländischen Fertigungstiefe beschäftigt sich Punkt fünf. Punkt fünf ist zu entnehmen: *„Die Anteile der Inlandfertigung betragen bei der „Minimalfabrik“ 61 % und bei der „Maximalfabrik“ 91.3 %. Diese Prozentsätze beziehen sich auf die gesamte Zulieferindustrie plus der eigentlichen Automobilfabrik (Montagewerk). Vom Produktionswert der Automobilfabrik in der Höhe von 5.3 Mrd. Schilling (Werkabgabepreise x Stückzahl) entfallen bei der Maximalfabrik rd.3.3 Mrd. Schilling auf die Zulieferindustrie (62 %). Von den 3.3 Mrd. Schilling Zuliefer-Ware könne 2.9 Mrd. Schilling (88 %) im optimalsten Fall aus Österreich stammen. Dies ist jedoch ein theoretischer Wert. In der Studie selbst werden Einschränkungen über Zuliefermöglichkeiten aus Österreich (z. B. Scheinwerfer, Lenkgetriebe) gemacht und ein Übergang auf österreichische Hersteller in Form von Zweitlieferanten (Erstlieferant aus Ausland) vorgeschlagen. (…) Es wird vielmehr zweckmäßiger sein, wegen der enormen Vielfalt der Zulieferungen möglichst Teile zu verwenden, die in gleicher Form in bestehende Autotypen eines eventuellen Kooperationspartners Verwendung finden.“*[416]

Der sechste Punkt fasst den allgemeinen Eindruck und allgemeine Überlegungen zusammen. Dort ist verzeichnet: *„Konzept einer exklusiven Limousine mit sportlichem Charakter: Der von Porsche vorgeschlagene Wagentyp scheint in das langfristige Porsche-Konzept genau hineinzu-*

[413] Ibid., S. 5
[414] Ibid., S. 5
[415] Ibid., S. 5
[416] Ibid., S. 7

passen. Porsche versucht offensichtlich, von den in sehr kleiner Stückzahl (Handfertigung) produzierten Sportwagentype sich in Richtung einer etwas billigeren jedoch auch noch exklusiven Wagentype zu expandieren. (…) Man sollte verlangen, dass Porsche seine langfristige Strategie bekanntgibt, um im Falle einer Kooperation die eigene Strategie darauf abrichten zu können. Dies ist besonders im Hinblick auf die Motorenfrage wichtig, da der Austro Porsche durchaus auch ein „Misch-Porsche" à la „Audi-Porsche" sein könnte."[417]

Wenige Tage danach wurde in einem Bericht von Projektleiter Erich Staska an ÖIAG-GD Franz Geist, nach Rücksprache mit Herrn Müller, dem Projektleiter bei der Firma Porsche, Stellung zu den erhobenen Fragen der ÖIAG-Abteilung Technik und Forschung genommen.

In Bezug auf die Motorkonzeption wird niedergelegt: *„In dem Konzept für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion" vom Mai 1976 wird von Porsche ein Motor mit 1,5 bis 2 l Hubraum sowie ein 4-Ganggetriebe (alternativ Automatik) vorgesehen. Als im Verlauf der Ausarbeitung der Vorstudie der Verkaufspreis auf rd. 160.000 Schilling angehoben wurde, ist der obere Hubraumbereich festgelegt worden, nämlich 2,0 l."*[418]

Daneben werden die Entwicklungen der Firma Porsche dokumentiert: „Porsche hat zur Zeit an Eigenmotoren den 6-Zylinder-luftgekühlten-Heckmotor (Serie läuft aus!) und den neu entwickelten 4,5 l V-8 Zylinder-wassergekühlten Leichtmetallmotor (240 PS) verfügbar. Darüber hinaus (nur inoffiziell bekannt) wird an der Entwicklung eines 4-Zylinders wassergekühlten Leichtmetallmotors gearbeitet, der den Audi-Motor im Porsche 924 ersetzen soll. Technisch würde, grob gesprochen, dieser 4-Zylinder Motor etwa einer Hälfte des V-8 Motors entsprechen. Dieser neue Motor könnte auch beim Österreich-PKW eingebaut werden (Leistung max. 120 PS).[419]

Darauf anschließend wird auf den Leichtmetallmotor eingegangen. Im Bericht heißt es dazu: *„Die Entwicklung geht richtungsmäßig weg vom Graugussmotor und hin zum Leichtmetallmotor. Der Vorteil liegt in der erheblichen Gewichteinsparung. Im Falle des Österreich-PKW kann mit einer Gewichteinsparung von 30 bis 40 kg im Vergleich zu herkömmlichen Motoren (Graugussmotoren mit Alu-Wanne und Leichtmetallzylinderkopf) gerechnet werden. Beispielweise wiegt der Leichtmetall-8-Zylinder Motor im neuen Porsche 928 um ca. 80 kg weniger als der vergleichbare 4,5 l Motor von Daimler Benz."*[420]

Ein Kritikpunkt der Abteilung Technik und Forschung der ÖIAG war der klassische Porsche-Motor, der laut den Experten der ÖIAG schon etwas in die Jahre gekommen ist. Der neu entwickelte Porsche-Motor hingegen, der im neuen Typ 928 eingebaut wird, wäre für den „Austro-

[417] Ibid., S.7f
[418] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Bericht für Herrn Generaldirektor Dr. F. Geist, 3.Mai 1977, S. 1
[419] Ibid., S. 2

Porsche“ eine Möglichkeit. Der Bericht an GD Geist hält bzgl. dem Porsche-Motor fest: *„Die Frage, ob der Österreich-PKW mit einem Porsche-Motor ausgestattet sein sollte, ist primär eine Marketing-Frage. Ranglisten darüber, was von den Kunden in den verschiedenen Ländern gewünscht wird, liegen bei Porsche vor und können zur Verfügung gestellt werden. Beispielweise in den USA ist das Styling am wichtigsten und die Art des Motors rangiert ziemlich weit hinten, während in Europa der Herstellername bei den Kunden Priorität genießt.“*[421]

Neben der Verwendung des Porsche-Motors im zukünftigen „Austro-Porsche“ ist die Eigenmotor-Fertigung wie in der „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion“ auch vorgesehen. Zu dem Punkt „Eigenmotor-Fertigung“ enthält der Bericht folgendes*: „Wenn in der Studie von eigener Motorenfertigung im Hauptwerk ausgegangen wird, so umfasst diese Bearbeitung und Montage als Fertigungsumfang. Die Fertigung erfolgt auf Sondermaschinen mit Handtransfer. Eine Zusammenstellung aller Investitionskosten für die Motorenfertigung, gegliedert nach Gießerei, Schmiede, mechanische Bearbeitung und Montage, wird von Porsche ausgearbeitet.“*[422]

Der letzte Punkt des Berichts bezieht sich auf das Getriebe. Dem ist zu entnehmen*: „Bei der Auswahl des Getriebes für den Österreich-PKW ist man wesentlich beweglicher als bei der Auswahl des Motors. Es gibt Spezialfirmen in der BRD oder Japan, wo das Getriebe zunächst zugekauft werden könnte. Auch BMW macht beispielsweise selbst kein eigenes Getriebe. Die Hauptfrage ist, ob das Getriebe einen guten oder schlechten Ruf besitzt.*

Vorgesehen ist für den Österreich-PKW ein Standard-Getriebe mit 4 Gängen. Alternativ könnte Automatikgetriebe bzw. 5-Gang-Getriebe angeboten werden. Vorgesehen ist weiter eine Ausführung mit Leichtmetallgehäuse. Diese entspricht dem Zukunftstrend. Im Gegensatz dazu haben renommierte Firmen wie Daimler Benz, Opel und Ford noch Grauguss-Getriebegehäuse.“[423]

Neben dem von Projektleiter Staska verfassten Bericht an GD Geist, der vor allem die Kritikpunkte der Arbeitsgruppe Technik und Forschung innerhalb der ÖIAG entkräften sollte, zirkulierte eine weitere Stellungnahme zur Porsche-Studie von zwei ÖIAG-Abteilungsleitern. Die ÖIAG-Mitarbeiter J. Bauer und L. Kovar stellten sechs grundsätzliche Überlegungen an. Die beiden Herren vermerken in ihrem Schreiben: *„Eine Analyse der österreichischen Industriestruktur zeigt einen Bedarf nach neuen, wertschöpfungsintensiven Produktionen mit hohem tech-*

[420] Ibid., S. 2
[421] Ibid., S. 2
[422] Ibid., S. 2
[423] Ibid., S. 3

nologischem Standard, wirtschaftlichen Entwicklungschancen und starken Impulswirkungen auf vor- und/oder nachgelagerte Wirtschaftsbereiche.“[424]

Eine Automobilproduktion würde einen Teil dieser Anforderungen, nämlich relativ hohe Wertschöpfung und Impulswirkung auf die heimische Industrie, erfüllen.

Weiters ist niedergelegt: *„Die wirtschaftlichen Entwicklungschancen der Produktion herkömmlicher Automobile werden allerdings (…) nicht sehr günstig beurteilt.(…). Hoher Marktsättigungsgrad in den wirtschaftlich entwickelten Ländern, hohe (derzeit schon zu 25 % auf den Export ausgerichtete) Kapazitäten in der EG sowie auch hohe Kapazitäten in USA und in Japan, Errichtung neuer Kapazitäten in Niedriglohnländern und Staatshandelsländern werden voraussichtlich die Konkurrenzsituation am Weltmarkt sehr verschärfen.“*[425]

Zur Partnerschaft mit Porsche wird festgehalten: *„Ein erfolgversprechender Einstieg in diese Branche ist nur denkbar, wenn enge Bindungen an einen starken Partner dessen Marktstellung (Vertriebsnetz) sowie dessen technisches Know-How und seine zu erwartenden Know-How-Fortschritte verfügbar machen. Auf dem Gebiet der Technik und was den Markennamen betrifft, stellt Porsche zweifellos einen solchen Partner dar. Eine Zusammenarbeit mit Porsche erscheint unter diesem Gesichtspunkt sehr attraktiv.“*[426]

Bedenken werden hingegen bei dem „Austro-Porsche“ Projekt geäußert: *„Es ist fraglich, ob sich das Modell Porsche Austria mit seiner Merkmalskombination genügend von schon am Markt befindlichen, renommierten und in größeren Stückzahlen hergestellten Modellen unterscheidet oder ob nicht ein bisher überhaupt nicht konkurrenzierter Marktbereich gesucht werden sollte wie z. B. Nahverkehrsfahrzeuge.*

Bezüglich des technischen Konzeptes wäre dessen zukünftige Aktualität zu prüfen. Zu prüfen wäre auch, ob die vorgesehenen 853 Millionen Schilling Entwicklungskosten ausreichend sein werden. (…) In der Studie finden sich keine konkreten Hinweise auf den Treibstoffverbrauch des geplanten Modells.

Bisher ist die Frage der Vertriebsorganisation völlig offen. Hier ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass bei Anlehnung an das Porsche-Vertriebsnetz in vielen Ländern Schwierigkeiten daraus entstehen könnten, da die Porsche-Partner zugleich die Firma Audi vertreten, deren größere Modelle durchaus in Konkurrenz zum Projekt Austria stehen könnten. Preismäßig wäre das Projekt mit den größeren Typen von Volvo und BMW sowie mit den mittleren Typen von Mercedes vergleichbar.

[424] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Stellungnahme zur Porsche-Studie, 4. Mai 1977, S. 2
[425] Ibid., S. 2
[426] Ibid., S. 3

In der Marktanalyse für Österreich wird festgestellt, dass das Projekt in der oberen Hälfte der Mittelklasse (100.000 ÖS bis 140.000 ÖS) positioniert wäre. Mit dem in Aussicht genommenen Preis wäre das Modell aber in die „höhere Mittelklasse" einzureihen. Der Markt der höheren Mittelklasse wäre daher für das Modell nicht „zusätzlich interessant", sondern preislich gesehen, der eigentliche Marktsektor."[427]

Die beiden Herren fassen zusammen: „Die Entscheidung für oder gegen das Projekt sollte erst nach Vorliegen folgender Unterlagen getroffen werden:

1. Entwurf eines Vertrages mit der Firma Porsche über die Art und Weise der künftigen Zusammenarbeit (in technischer, finanzieller und organisatorischer Hinsicht)
2. Zusage einer gut eingeführten Vertriebsorganisation
3. Genauere Standortuntersuchung
4. Festlegung eines Budgets für die Anlaufzeit und die ersten zwei Betriebsjahre.[428]

Mehrere Abteilungen der ÖIAG verfassten Stellungnahmen zur Porsche-Studie. Die der Abteilung Technik und Forschung wurde schon erwähnt. Eine weitere Stellungnahme wurde von der Administrativen Direktion der ÖIAG festgehalten. Der Stellungnahme ist zu entnehmen: *„Das Projekt „Austro-Porsche" hat im Zusammenhang mit den Bestrebungen, die Vollbeschäftigung zu erhalten und neue Arbeitsplätze, die zur Unterbringung des in den nächsten Jahren zu erwartenden stärkeren Arbeitsmarkangebotes und gleichzeitig als Ersatz der verlorengehenden Arbeitsplätze notwendig sind, eine große Bedeutung."*[429]

Ebenso steht dort in Bezug auf die Porsche-Studie*: „Der bei einer Überprüfung der gebotenen Unterlagen sichtbar gewordene Mangel dieser Untersuchung besteht allerdings in der ungenügenden Behandlung marktwirtschaftlicher Gesichtspunkte, welche als Voraussetzung für den Erfolg des Projektes unabdingbar wäre. Aus den in der Studie enthaltenen absatzwirtschaftlichen Überlegungen geht lediglich hervor, dass nach den Absatzerwartungen für den Austro-Porsche-Wagen ein Anteil von ca. 7-9.000 Einheiten nach Österreich und die restlichen 40.000 Einheiten ins Ausland gehen sollen. Die Realität dieser Plangrößen wäre noch sehr gründlich zu überprüfen, womöglich durch eine neutrale Institution aus dem Bereiche der Marktforschung."*[430]

Die Administrative Direktion der ÖIAG geht weiter darauf ein, dass der „Austro-Porsche" von seinem Konzept her ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse sein wird. In der Stellungnahme wird

[427] Ibid., S. 3
[428] Ibid., S. 4
[429] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Stellungnahme zum Projekt „Austro-Porsche", 3.Mai 1977, S. 1

protokolliert*: „Bei dem vom Austro-Porsche-Projekt anvisierten PKW soll es sich aber um ein Fahrzeug höherer Ansprüche handeln. Für eine Prognostizierung von Verkaufsquoten wäre daher zu berücksichtigen, dass das Marktsegment seiner Kategorie innerhalb der Gesamtzahl der Zulassung fabrikneuer Kraftfahrzeuge eine wesentlich geringere Anzahl von Einheiten ausmachen dürfte. Ihre Anzahl ließe sich relativ leicht errechnen, wenn feststeht, zu welcher Größen- und Leistungsklasse der künftige Austro-Porsche schließlich und endlich gehören wird.(…) Die Leistungsklasse mit einem Hubraum z. B. von 1.751 bis 2.000 ccm belief sich im Jahre 1976 auf nur 33.263 Einheiten. Es kann angenommen werden – auf Grund vorgenommen Hochrechnungen – dass diese Leistungsklasse bis zum Jahre 1981 jährlich um knapp 4 % ansteigen wird. Diese relativ recht begrenzte Absatzgröße wird seit längerem vornehmlich von gut eingeführten ausländischen Qualitätsmarken in Anspruch genommen. Es erhebt sich nun die Frage, ob es der von Porsche projektierten Größenklasse auch wirklich gelingen könnte, in die bereits besetzen Marktsegmente einzudringen. Die bisher in diesen Marktabschnitt vertretenen Marken liegen zum Teil im Preis erheblich unter dem von Porsche geplanten Wagen, obwohl sie sich durch hohe Qualität auszeichnen.“*[431]

Die Bedenken um Absatzmöglichkeit in einem recht beschränkten Sektor, nämlich der der Fahrzeuge in der oberen Mittelklasse sowie der Oberklasse, und der Vorbehalt zur Exportquote nehmen eine zentrale Stelle in der Stellungnahme ein. Dazu heißt es weiter: *„Problematisch erscheint ferner die Realisation der erwarteten Absatzquote im Export, insbesondere in den USA. Die Wettbewerbsverhältnisse sind dort schwieriger als in Österreich.“*[432]

Summa summarum stellt die Administrative Direktion der ÖIAG fest, dass: *„Das von der technischen Seite her interessante Projekt im Hinblick auf eine spätere Realisierung noch zusätzlicher Studien und Überlegungen vor allem von der Marketingseite her bedarf. Daneben wird es aber auch notwendig sein, die regional-, arbeitsmarkt-, sozial- und strukturpolitischen Aspekte eingehend zu prüfen.“*[433]

Zugleich verfasst die Abteilung „Absatz und Beschaffung“ der ÖIAG ein internes Schreiben mit aufgelisteten Problemfeldern, die die Porsche-Studie umgeben. Es wird angeregt, folgende zwei Problemkreise in Gesprächen mit der Firma Porsche zu klären. Erstens: *“Struktur und Eigenart des für den Austro Porsche in der derzeit vorgeschlagenen technischen Konzeption und Preislage von 160.000 Schilling möglichen Marktsegments. Als wichtigster Fragenkomplex ist die mögliche Kaufmotivation in den wichtigsten Märkten für dieses spezielle Marktsegment herauszuar-*

[430] Ibid., S. 1
[431] Ibid., S. 1
[432] Ibid., S. 3
[433] Ibid., S. 3

beiten. (…) Die in der Studie nicht aus dem tatsächlichen Marktsegment der 160.000 Schilling Preisklasse entwickelten Absatzzahlen sind zu überarbeiten, um eine realistische Basis für das Absatzvolumen und damit die Auslegung der Fabrikationsanlagen zu erhalten."[434]

Der zweite Problemkreis handelt von der Vertriebs-Schwierigkeit. Es heißt dort: „*Da in der Porsche Studie auf die absolute Notwendigkeit der Abstützung auf eine Vertriebsorganisation, die bereits im Markt Fuß gefasst hat, hingewiesen wird, wären sowohl die grundsätzlichen als auch die praktischen Möglichkeiten einer Heranziehung der Porsche Vertriebsorganisation für den Vertrieb in den wichtigsten Märkten zu überprüfen.*"[435]

Mehrere Abteilungen der ÖIAG haben nach dem Erscheinen der Porsche-Studie Stellungnahmen zu jener Studie verfasst. Viele der Kritikpunkte ähneln einander. Vor allem das nicht gesicherte Vertriebssystem, die bei Erscheinen der Studie nicht geklärte Finanzierung, die Export- und Absatzchancen des „Austro-Porsche" sowie der kolportierte Preis, der das Gefährt in den höheren Sphären der Automobilwelt platzieren würde, von 160.000 Schilling wurden thematisiert und kritisiert.

Die Kritik, die von Seiten der Fachexperten und Mitarbeitern der ÖIAG an der Porsche-Studie platziert wurden, war im Großen und Ganzen von nicht geringer Bedeutung. Neben technischen Fragen und der Frage über den Standort der zukünftigen PKW-Produktionsstätte waren vor allem das Vertriebsnetz und die Exportmärkte ein immer wiederkehrendes Thema. ÖIAG-GD Franz Geist reagierte mit Humor, als er gefragt wurde, wohin man heutzutage noch ohne politisches Risiko liefern könne. Geist meinte: „*In den Vatikan vielleicht.*"[436] Die Diskussion innerhalb der ÖIAG erreichte am 5. Mai 1977 ihren Höhepunkt. Bei dieser Besprechung unterhalb der ÖIAG-Vorstände und Abteilungsleitern wurde intensiv auf die Porsche-Studie eingegangen.

In den Vorstandssitzungen der ÖIAG wurde seit dem Erscheinen der Studie nie konkret über diese diskutiert. In der Vorstandssitzung vom 30. März 1977 wurde die Porsche-Studie auf den zweiten Platz der Tagesordnung gesetzt.[437] Im dazuliegenden Protokoll wird hingegen lediglich festgehalten, dass dieser Tagesordnungspunkt auf die Vorstandssitzung vom 5. April verschoben wird. Bei der Vorstandssitzung vom 5. April jedoch fehlt dieser Tagespunkt vollkommen und stand nicht zur Debatte.[438] In der darauffolgenden Vorstandssitzung der ÖIAG vom 20. April

[434] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Fragen Porsche Studie, 16. Mai 1977
[435] Ibid.
[436] KURIER, 1. Dezember 1977
[437] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 90, Protokoll über die 196. Vorstandssitzung, 30. März 1977
[438] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 68, Protokoll über die 197. Vorstandssitzung, 5.April 1977

wurde die Porsche-Studie auf den zehnten Platz der Tagesordnung gesetzt. Im Protokoll wurde vermerkt: *„Der Vorstand beschließt, über die Porsche-Studie am 5 .5. 1977 um 9,00 Uhr im Sitzungssaal eine Aussprache mit den Abteilungsleitern durchzuführen, wobei bis spätestens 4. 5. 77 direktionsweise eine schriftliche Unterlage vorzulegen ist.“*[439]

Die Besprechung zum Thema Porsche-Studie in der ÖIAG lässt sich anhand einer Gedächtnisnotiz gut rekonstruieren. GD Franz Geist ergreift das Wort und stellt einleitend fest, dass in den schriftlich verfassten Stellungnahmen der vier Direktionen viele Einzelfragen aufgeworfen wurden und weist darauf hin, dass der PKW noch nicht im Detail festliegt und die Aussagegenauigkeit der Studie daher eingeschränkt ist.[440] ÖIAG-Vorstandsmitglied Fröhlich bemängelt, dass: *„Die Vertriebs- und Serviceseite in der Studie nicht geklärt ist.“*[441] Ebenso äußert ÖIAG-Vorstandsmitglied Derdak Bedenken über die Zulässigkeit der Übertragung von Vergleichswerten aus den Porsche-Erfahrungen auf das österreichische Projekt einer auf der „grünen Wiese“ zu errichteten Automobilfabrik und fordert Plausibilitätsberechnungen, welche seiner Meinung nach größere Diskrepanzen aufzeigen würden.[442] Des Weiteren wird die nicht geklärte Frage des Vertriebsnetzes von Derdak kritisiert. Von Seiten Oskar Grünwalds, ebenso ÖIAG-Vorstand, wird kritisiert, dass es in Österreich zu wenig industriellen Austausch gäbe und die ÖIAG hier im Setzen von Initiativen gefragt wäre. Grünwald hält fest, dass folgende Punkte zu behandeln sein: *„1. Vertiefung der Aussagen zu den einzelnen Kapitel. 2. Verhandlungen bezüglich Übernahme des Vertriebssystems müssen geführt werden. 3. Verhandlungen über die Zusammenarbeit mit Porsche und der Verwendung des Markennamens, Verantwortung für das österreichische Werk, technischer Beistand. 4. Festlegung eines Budgets für den Zeitraum von 5 Jahren (Investitionen, Anlauf, cash flow).“*[443]

Grünwald berichtet ebenso von seinem Wirken in der Straßenfahrzeugindustrie und den negativen Erlebnissen bezüglich einer eigenständigen Autoproduktion in einem kleinen Land. Abteilungsleiter Salzmann beanstandet, dass die Marktstudien, insbesondere die der Exportmärkte, unzureichend sind. Es sollten weitere relevante Daten und Erhebungen eines renommierten neutralen Instituts gefordert werden.[444]

[439] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 68, Protokoll über die 198. Vorstandssitzung, 20..April 1977
[440] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Protokoll über die Besprechung zum Thema „Porsche-Studie“, 10. Mai 1977, S. 1
[441] Ibid., S. 1
[442] Ibid. S. 1f.
[443] Ibid., S. 2
[444] Ibid., S. 2

ÖIAG-Projektleiter Erich Staska macht deutlich, dass die Firma Porsche entsprechend dem ÖIAG-Auftrag ursprünglich den Marketingteil mit noch geringerem Umfang durchführen wollte und im Lauf der Projektentwicklung der Marketingteil zu Lasten des technischen Teiles ausgeweitet wurde.[445]

ÖIAG-Vorstand Zimmermann schlägt vor, eine ÖIAG-Delegation nach Stuttgart zu entsenden und appelliert an die ÖIAG-Mitarbeiter, diese Projekte voranzutreiben.

GD Franz Geist fordert anschließend, dass die PKW-Produktion in Österreich langfristig sich zu einer Konkurrenz für die großen Hersteller entwickeln müsste und führt ähnliche erfolgreiche Beispiele aus dem Bereich der VÖEST-ALPINE und den Weg der Direktreduktion in der BRD an. Geist erklärt weiter, dass wenn jedoch nachgewiesen werden sollte, dass das Projekt große Verluste bringt, so müsste das Projekt abgeblasen werden.[446]

Auch die Diskrepanzen in der Studie hinsichtlich des Marktsegments des PKW (110.000 bzw. 160.000 Schilling) werden erwähnt.

Von Abteilungsleiter Bauer ist die Frage nach der Positionierung des „Austro-Porsche“ für die Erreichung eines bestmöglichen volkswirtschaftlichen Effekts gestellt worden. Bauer meinte dazu, dass diese Frage unabhängig von Porsche geklärt werden müsse. Abteilungsleiter Bauer gibt weiters zu Protokoll, dass Porsche mit dieser Positionierung sein eigenes Programm erweitern wollte. In dieser Form ist eine Zusammenarbeit mit Porsche auch zwingend notwendig. Aus all den vorliegenden Berechnungen könnte keine Aussage über den qualitativen Wert abgeleitet werden. Als nächster Schritt wird die Klärung der Vertragssituation mit Porsche gefordert.[447]

Abteilungsleiter Gottwald relativiert das Personalproblem und hebt die Anzahl der Arbeitsplätze, Auswirkungen auf die Standortregion und Investitionskosten je Arbeitsplatz hervor. Die Realisierung des Projektes müsste nach modernsten Gesichtspunkten der Arbeitswissenschaften (Beispiel Volvo) erfolgen.[448]

Abteilungsleiter Thumb geht auf die kolportierte Stückzahl von 50.000 ein und bezweifelt, dass die absetzbare Stückzahl von 50.000 pro Jahr realistisch aus den Unterlagen berechnet wurde und die aus diesem Umstand resultierenden Konsequenzen ausgelotet werden müssen.[449]

ÖIAG-Vorstand Derdak rät, ein kleines Team mit Vertretern aus den Abteilungen BW[450], IP[451], TF[452] zu installieren, welches Folgendes überprüfen sollte: Kalkulationsbasis, Anlaufkosten,

[445] Ibid., S. 3
[446] Ibid., S. 3
[447] Ibid., S. 3
[448] Ibid., S. 3
[449] Ibid., S. 4
[450] Abteilung Betriebswirtschaft
[451] Abteilung Investitionsplanung
[452] Abteilung Technik und Forschung

Beginn der Vollproduktion, Plausibilität der Vollkosten, Preisgestaltung, Marktchancen und Klärung, ob das Projekt auch bei einem anderen Verkaufspreis mit Porsche durchgezogen werden könnte.[453]

Geist stellt klar, dass man bei Stückzahlen von 50.000 pro Jahr nur ein bestimmtes, nämlich teures Auto bauen kann. Auch würde Porsche für ein Billigauto seinen Namen nicht hergeben. Der Reihe nach müssten jetzt ´Verhandlungen mit VW und Porsche über den Vertrieb, die Prüfung der Kalkulation und später eine Marktforschung durchgeführt werden.[454]

Franz Geist verneint die Frage, ob es Möglichkeiten gäbe, mit anderen Unternehmen zu kooperieren oder ob ein Weg ohne Kooperationspartner für die ÖIAG gangbar wäre. Letztere Möglichkeit wäre durch die dadurch entstehenden Vertriebsschwierigkeiten um ein vielfaches komplizierter. Geist deutet jedoch an, dass Gespräche mit anderen potenten PKW-Herstellern (Saab, Fiat) denkbar sind.[455]

Zusammenfassend kommen die Vorstandsmitglieder überein, vier Arbeitsgruppen einzusetzen um folgende Fragen zu klären:

1. „Ungereimtheiten im Zusammenhang mit der Kalkulation
2. Finanzierungsplan, Budgetierung der Anlaufkosten
3. Situation am USA-Markt als dem wichtigsten Absatzmarkt
4. Standortvoraussetzungen im Raum Wien prüfen
5. Möglichkeiten für ein Alternativauto“[456]

Es wird angemerkt, dass die Untersuchungen bis Anfang Juni abgeschlossen sein sollten. Einen Tag darauf wird auch schon eine Notiz an die vier Arbeitsgruppen verschickt, in der der Terminplan für die Beantwortung der fünf Fragen aus der Besprechung vom Vortag aufgelistet wird. Am 16. Mai 1977 gibt es eine Vorbesprechung über offene Fragen und die Erstellung eines Fragenkatalogs an Porsche. Am 24. Mai 1977 wird eine Delegation nach Stuttgart reisen und Fachfragen im Hause Porsche besprechen. Am 8. Juni 1977 gibt es eine Redaktion der gemeinsamen Stellungnahme zur Porsche-Studie.[457]

[453] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Protokoll über die Besprechung zum Thema „Porsche-Studie“, 10. Mai 1977, S. 4
[454] Ibid., S. 4
[455] Ibid., S. 4
[456] Ibid., S. 5
[457] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Notiz an die Abteilungen BW, IP, FP, KA, 6. Mai 1977

Die „Porsche-Studie“ wurde auch von internen Mitarbeitern der ÖIAG kritisiert, so geschehen vom Vizepräsidenten des Aufsichtsrats der ÖIAG, Rudolf Gruber. Im Ö1-Mittagsjournal meinte Gruber, dass die „Porsche-Studie“ es einem nicht ermöglicht, eine definitive Entscheidung für oder gegen den „Austro-Porsche“ zu fällen. Des Weiteren äußerte sich Gruber dazu, dass, um Arbeitsplätze zu schaffen und zu erhalten sowie die technologische Entwicklung voranzutreiben, die nötigen Geldmittel vorhanden sein müssen, eine Belastung durch die zu errichtende PKW-Produktionsstätte würde die Verstaatliche Industrie belasten, und man sollte daher genau prüfen, inwiefern man mit der Geldsumme, die der Errichtung des „Austro-Porsche“ zustünden, eher die Tochtergesellschaften der ÖIAG unterstützen könnte.[458]

[458] Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal.* (Mp3-Audiodatei) 19. April 1977. Verfügbar unter: , http://www.journale.at/treffer/atom/0634B5DD-35B-0022A-00000408-063404D5/band/24134/ (zuletzt abgerufen-

IX. Kreisky übernimmt das Steuer

Der Generaldirektor der ÖIAG, Franz Geist, war in den Anfangsmonaten die treibende Kraft hinter dem „Austro-Porsche"-Projekt. Obwohl Franz Geist keinen Führerschein besaß, war er vom „Austro-Porsche" hellauf begeistert und unterstützte die Produktion einer eigenständigen österreichischen Automobilmarke mit großem Elan. Dieser Umstand zeigt sich, als Geist einmal gefragt wurde, warum er eine Autofabrik in Österreich errichten möchte. Darauf meinte Geist*: „Mir fällt nichts Besseres ein."*[459] Der „Austro-Porsche" war in der Tat das Lieblingsprojekt des ÖIAG-GD. In einem Kommentar in der Tageszeitung „KURIER", der den Titel trug „Wenn sich alte Männer verlieben", geht Dieter Friedel der Ursache auf den Grund, warum gerade Geist und Kreisky dem Thema „Austro-Porsche" maximale Aufmerksamkeit schenken. Friedel dazu: *„Wenn sich zwei Männer, die noch dazu in Spitzenpositionen tätig sind, ein Denkmal setzen wollen, dann werden sogar profunde Kritiker – diese sind in der Mehrheit – mundtot gemacht. Bundeskanzler Bruno Kreisky und Verstaatlichten-Chef Franz Geist haben sich in die Idee eines Austro-Porsches verliebt. Und wenn sich alte Männer in etwas verlieben, dann sind sie nur sehr schwer davon abzubringen."*[460] Der „Austro-Porsche" als Fetisch Kreiskys und Geists also?

Aus dem Briefverkehr lässt sich herauslesen, dass das Verhältnis zwischen Bundeskanzler Kreisky und ÖIAG-GD recht herzlich war. In einer Ausgabe des Nachrichtenmagazins „profil" meinte Franz Geist sogar*: „Der Kreisky ist einer der ganz wenigen vernünftigen Menschen, Gott möge ihn ewig leben lassen"*.[461]

In einem Gespräch mit dem Autor meinte Hannes Androsch, dass es Geist war, der Kreisky dieses Projekt eingeredet habe.[462]

Nachdem sich das „Austro-Porsche"-Projekt vor allem innerhalb der ÖIAG abgespielt hat und das Bundeskanzleramt eine untergeordnete Rolle einnahm, sollte sich dies im April 1977 ändern. Der „Austro-Porsche" wurde zur Chefsache erklärt, und Bruno Kreisky brachte sich immer mehr in das Thema ein.

Am 26. April 1977 kam es im Bundeskanzleramt zu einer großen Besprechungsrunde. Hauptthema und einziges Thema war der „Austro-Porsche". Die Teilnehmer der Besprechung waren die politische und wirtschaftliche Elite Österreichs. Dem standardisierten Einladungsschreiben ist zu entnehmen: *„Wie Sie wissen, haben die maßgebenden Herren von Porsche der österreichi-*

---

am 2. Mai 2013)

[459] KURIER, 29. April 1977

[460] KURIER, 2. Juli 1977

[461] profil, 15.3. 1977

[462] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013

schen Bundesregierung eine umfassende Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion zur Verfügung gestellt.
Ich lade einen ausgewählten Kreis von Persönlichkeiten aus dem Österreichischen Gewerkschaftsbund, der Industrie, dem Finanzwesen, der Wiener Landesregierung und der Bundesregierung zu einer für die Beurteilung dieser Frage entscheidenden Besprechung ein. Bei dieser Sitzung werden die Herren Porsche und Fuhrmann anwesend sein und entsprechenden Informationen erteilen.
Ich bitte Sie, an dieser Sitzung, die am 26. April d. J. um 11.30 Uhr im Bundeskanzleramt (großer Ministerratssaal, 1.Stock) stattfinden wird, teilzunehmen.“[463]

Von Seiten der österreichischen Bundesregierung waren Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie, Josef Staribacher, und Bundesfinanzminister Hannes Androsch präsent. Aus dem Bereich der Industrie waren der Generaldirektor und Vorsitzender des Vorstandes der Simmering-Graz-Pauker AG, Kurt Kirchner, der Direktor der VÖEST-ALPINE, Heribert Apfalter, Kurt Glaser, Generaldirektor VMW Ranshofen, Oskar Grünwald, Vorstand der ÖIAG und Franz Geist GD der ÖIAG anwesend. Für den Finanzsektor waren Heinz Kienzl, Generaldirektor der Österreichischen Nationalbank, Generaldirektor-Stellvertreter der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien, Karl Vak, Generaldirektor der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien, Karl Mantler, Generaldirektor und Vorsitzender des Vorstandes der Österreichischen Länderbank, Wolfgang Erndl, und der Generaldirektor der Bank für Arbeit und Wirtschaft, Walter Flöttl, anwesend. Ebenso waren die Gewerkschaften vertreten. Alfred Dallinger, Abgeordneter zum Nationalrat und Vorsitzender der Gewerkschaft der Privatangestellten, Adolf Czettel, Präsident der Arbeiterkammer für Wien, Karl Sekanina, Abgeordneter zum Nationalrat und Präsident der Metall- und Bergarbeiter sowie Anton Benya, Präsident des Österreichischen Gewerkschaftsbund nahmen an der Sitzung teil. Daneben waren noch der Wiener Stadtrat Hans Mayr, der Bürgermeister Wiens, Leopold Gratz, sowie Ernst Fuhrmann und Ferry Porsche von Seiten der Firma Porsche präsent.[464]

Wie schon erwähnt, nahm Bruno Kreisky eine immer stärkere Rolle in dem „Austro-Porsche“-Projekt ein. Die Zuständigkeiten des Bundeskanzleramtes hinsichtlich des „Austro-Porsche“ wurden in einem Schreiben kurz vor der hochkarätig besetzten Besprechung vom 26. April 1977 erläutert, dort wird vermerkt*: „Die Behandlung der Frage der Entwicklung des Austro-Porsche gehört zum Bereich der allgemeinen Regierungspolitik, für die nach dem Bundesministerien Gesetz der Bundeskanzler zuständig ist.*

[463] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Einladungsschreiben, 31. März 1977

Sie betrifft auch Fragen der wirtschaftlichen Koordination, für die nach dem Bundesministerien Gesetz ebenfalls der Bundeskanzler zuständig ist.
Die Einberufung einer ad hoc-Sitzung zur Behandlung dieser Frage stellt zwar nicht die Einsetzung einer Kommission im Sinne des § 8 des Bundesministeriengesetzes dar, die Einberufung ist aber in Wahrnehmung der angeführten Kompetenzen trotzdem ohne Zweifel möglich."[465]

Wenige Tage vor der Besprechung vom 26 .April nahm ÖIAG-Vorstand Oskar Grünwald mit Bundeskanzler Kreisky schriftlichen Kontakt auf und legte in einem Brief weitere Schritte, die in der „Austro-Porsche"-Causa von Notwendigkeit wären, dar. In dem Schreiben nennt Grünwald folgende Punkte: „1. Schriftliche Fixierung der Bereitschaft von Porsche, Namen und Know-how zur Verfügung zu stellen und das österreichische Werk weiter zu betreuen. 2. Vorläufige Festlegung der Know-how-Kosten und des finanzielle Engagement von Porsche. 3. Klärung der Vertriebssituation durch Direktgespräche zwischen ÖIAG und VW sowie eventuell anderen Produzenten. 4. Genaue Standortuntersuchung (Grundstücksgröße, Verkehrslage- Donauverladung?). 5. Grobplanung der langfristigen Entwicklung, d. h. unter anderem Prüfung der Frage, ob das österreichische Werk später mit der Porsche AG zu einem Unternehmen zusammenwachen könnte, da ein Werk mit nur einem Modell auf lange Sicht ebenso gefährdet ist wie ein Werk, dessen geistige Führung nicht voll im selben Unternehmen integriert ist."[466]

Grünwald ist des Weiteren der Meinung: „(…) grundsätzlich sollte man aber auch andere Partnerschaften überlegen und dementsprechend andere Automodelle, da das von Porsche vorgeschlagene relativ teuer ist und damit in einem recht engen Marktsegment angesiedelt, wobei sich gerade dieser Teilmarkt bei einem knapperen Energieangebot weiter verkleinern könnte."[467]

Auf die Kooperation mit der Firma Porsche zurückkommend, schreibt Grünwald weiter: „Insofern stellt das Porscheangebot eine große, vielleicht einmalige Chance dar, und daher sollten wir zügig die oben erwähnten Fragen klären, um möglichst rasch zu einer brauchbaren Entscheidungsgrundlage zu kommen."[468]

Von der Besprechung im Bundeskanzleramt vom 26. April ist kein Protokoll erhalten. Dennoch lässt sich, dank den Aufzeichnungen von Minister Staribacher, die Sitzung und die dort herrschende Stimmung rekonstruieren. In seinem Tagebucheintrag vom 26. April 1977 hält Stariba-

---

[464] Ibid.
[465] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Zuständigkeit des Bundeskanzleramtes hinsichtlich Austro-Porsche, 26. April 1977
[466] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Oskar Grünwald Grünwald an Bruno Kreisky, 22. April 1977
[467] Ibid.
[468] Ibid.

cher fest: *„Bei der anschließenden Sitzung über Austro-Porsche, wo Dr. Porsche aber auch Gen. Direktor Fuhrmann kurz referierten und dann kurz Rede und Antwort standen, zeigt mir deutlich, dass in Wirklichkeit gar niemand mehr gegen dieses Projekt ist, obwohl wahrscheinlich alle riesige Bedenken haben. Es waren fast alle Großbanken, resp. Kreditinstitute vertreten, erstmalig lernte ich auch Dr. Glaser, den neuen Generaldirektor von Ranshofen kennen. Alle dort Anwesenden waren Parteigenossen oder Blutgruppe Null. Von der ÖVP konnte ich bei den zwei Dutzend niemand entdecken. Kreisky erklärte sofort, dies sei ein Beratungsgremium wie es das Ministerien-Gesetz jetzt jeden Minister ermöglicht. Die war für mich die lustigste Begründung, denn selbstverständlich kann jeder Minister sowieso jeden fragen, auch Nicht-Beamte, wie Kreisky ganz besonders darauf hinwies. Wenn sich dieser Kreis eine entsprechende Meinung gebildete hat, dann wird er dieses ganze Problem in die Industriekommission bringen. Ich setzte mich neben Grünwald und erklärte ihm, dass ich nur deshalb schweige, weil Grünwald mich seit Ostern scheinbar im Auftrag von Geist darum ersuchte. Für mich, und das sagte ich dann Kreisky auch, der meinte, als ich mich von ihm verabschiedete, ich sei doch auch für dieses Projekt nur dann, wenn VW als Ausliefer- und Service-Organisation mitmacht. Fuhrmann und Porsche erklärten auch dezidiert, sie könnten ihre Vertriebsorganisation z. B. die 320 Händler, die sie in Amerika haben, nur dann zur Verfügung stellen, wenn Wolfsburg ausdrücklich zustimmt. Geist wird nächste Woche mit Schmücker dies bezüglich Verhandlungen führen. Derzeit hat Porsche zum Unterschied von 1974/75, wo er 8.600 Stück verkaufte, die Absicht 14.000 Stück in Stuttgart und 23.000 Stück in Neckarsulm bei NSU, also ein VW-Betrieb zu erzeugen. Als er von VW den kleinen Porsche, den er für VW konstruiert hatte, zurückkaufte, bekam er die Auflage, diesen unbedingt in Neckarsulm zu erzeugen. Porsche wird sich finanziell an dem Projekt auf keinen Fall beteiligen, auch ob der Name Austro-Porsche verwendet werden darf, muss erst die Familien-AG, wo Dr. Porsche nur 10 % Anteil hat und als Präsident des Aufsichtsrat fungiert, entscheiden. Das Auto kann meiner Meinung nur als oberer Mittelklasse-Wagen mit 165.000 Schilling und mehr erzeugt werden, denn wenn man tatsächlich einen billigeren kleineren erzeugen möchte, ist er von vorneherein unabsetzbar. Dies versuchte ich auch abends dann unseren Funktionären auf der Landstraße klar zu machen, die – wie einige Sitzungsteilnehmer auch - auf diese Idee verfallen wären. Interessant war für mich noch ein Ergänzungsbericht der Investitionskredit AG, die ausdrücklich darauf hinweist, dass man sich natürlich für neue Arbeitsplätze einsetzen muss, auch innerhalb der Verstaatlichten Industrie, dass aber doch zu überprüfen wäre, ob dies auf dem Autosektor geschehen sollte. Für mich wird dies jetzt ein sehr interessanter Testfall. Ist Kreisky so stark, dass er kraft seiner Persönlichkeit entgegen vielen Bedenken sich durchsetzt und die Kreditinstitute zwingt, die Finanzierung dieses Projekts zu übernehmen und damit Kapi-*

tal, das die Verstaatlichte angeblich äußerst dringend für ihren Ausbau braucht, in eine neue Produktion lenken lässt. Geist hat dies scheinbar auch teilweise erkannt, denn er sprach in seinem Debattenbeitrag von einer Rettung der Alu-Industrie, weil es sich hier um ein Aluminium-Auto handeln wird. Weshalb er auch eine größere Produktionsabtrennung wie z.B. die Motoren an VW ganz entschieden verneint. Da sollte man, wenn es gar nicht anders geht, Getriebe zukaufen. Vranitzky wieder machte mir gegenüber die Bemerkung, auch Semperit würde dadurch 250.000 Reifen verkaufen können. Jeder rechnet sich also schon aus, was er mengenmäßig zusätzlich garantierten Absatz hat. Das Ganze kann sicherlich funktionieren, wenn VW zu seinen 1,5 Millionen Auto, welche sie produzieren können und immer über 1 Millionen auch tatsächlich immer produzieren, die 50.000 mit vertreiben.“[469]

Die Aufzeichnungen Staribachers sind von sehr großem Wert, um in den Innenraum der gesamten Gedanken und Diskussionen einen Einblick zu gewinnen. Von großem Interesse ist die Aussage Staribachers, dass alle mit dem Projekt einverstanden seien. Steht doch dies im krassen Gegensatz, zu dem, was Minister Staribacher in früheren Einträgen festhielt. Nicht nur, dass Staribacher selbst dem Projekt gegenüber skeptisch war, auch die Einwände Oskar Grünwalds sollten nicht außer Acht gelassen werden. Dass Finanzminister Androsch dem Vorhaben im besten Falle reserviert gegenüberstand, dürfte auch den maßgeblich verantwortlichen Herren anno dazumal schon bekannt gewesen sein. Dem Autor erzählte Androsch, dass er diesem Projekt von Anfang an negativ gegenüber eingestellt war. Androsch rechtfertigte dies mit der Tatsache, dass es in Österreich keinen Markt für so ein Produkt gäbe.[470]

Des Weiteren wurde in dieser Besprechung zum ersten Mal klar ausgesprochen, dass sich die Firma Porsche nicht an der Finanzierung des Projekts beteiligen wird. Auch diese Tatsache ist von großer Wichtigkeit, impliziert doch dies, dass dieses Projekt nun entweder ein staatliches werden wird und die ÖIAG, der Staat Österreich und staatsnahe Banken zum Finanzier werden oder man sich ausländische Geldgeber sucht.

Der dritte Punkt, der für das Projekt „Austro-Porsche“ von enormer Bedeutung ist, ist die ungeklärte Frage des Vertriebsnetzes und die Markenrechte am Namen Porsche. Aus den Aufzeichnungen Staribachers geht hervor, dass die Herren Fuhrmann und Porsche eingestehen mussten, dass ohne der Zustimmung aus Wolfsburg es mit Sicherheit keine Einigung über den zukünftigen Vertrieb des „Austro-Porsche“ geben kann. Ist doch die Firma Porsche ebenso vom Vertrieb durch den Volkswagen-Konzern abhängig. Inwiefern die Auseinandersetzung innerhalb der Fa-

[469] Kreisky-Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, 26. April 1977
[470] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013

milie Porsche / Piëch über die Verwendung des Namens Porsche im „Austro-Porsche"-Gefährt vorangeschritten war, lässt sich nur erahnen. Ein Familienmitglied der Porsche / Piëchs, der anno dazumal in führender Position tätig war, erzählte dem Autor, dass es anfänglich unterschiedliche Auffassungen darüber gab, ob man es zulassen sollte, dass der Name Porsche für eine neue Automarke hergegeben werden sollte. Es wurde jedoch bald eine Einigung in der Familie erzielt, den Namen Porsche nicht zur Verfügung zu stellen.

Am darauffolgenden Tag titelte die Arbeiter-Zeitung*: „Autogipfel" bei Kreisky: Austro-Porsche in Endrunde"*.[471] Bruno Kreisky wird nach der Besprechung von der AZ zitiert*: „Eine Entscheidung darüber, ob das Autoprojekt realisiert werden kann oder nicht, wird noch vor dem Sommer fallen"*. Weiter wird berichtet*: „Kreisky sprach sich für die Errichtung eines Automobilwerkes in Österreich unter der Voraussetzung aus, dass alle mit der Finanzierung und dem Vertrieb zusammenhängenden Fragen befriedigend gelöst werden können."*[472]
Bundeskanzler Kreisky steckte zum ersten Mal den Zeitrahmen ab, in dem sich das Schicksal des „Austro-Porsche" entscheiden sollte. Des Weiteren wurden auch die zwei Problemfelder angesprochen, der Vertrieb und die Finanzierung die nach dem „Njet" von Porsche anderwärtig organisiert werden müssten.

Drei Tage nach der Besprechung im Bundeskanzleramt notierte Handelsminister Staribacher etwaige Überlegungen und Unterredungen über die Finanzierungslage und das Vertriebssystem des zukünftigen „Austro-Porsche". Staribacher hielt fest: *„Zum Porsche-Autoprojekt hat Zöllner die größten Bedenken, da außer den Investitionen von 4-5 Milliarden Schilling die Folgekosten, die nach einer Untersuchung nach verschiedensten Branchen bis 31 % gehen können, Gesamtinvestitionen in den nächsten Jahren von 8-9 Milliarden Schilling notwendig machen. Im Vergleich zur ca. 3 fachen jährlichen Gesamtinvestitionsaufwendung Österreichs ist, wenn auch auf mehrere Jahre verteilt, diese Investitionssumme ist eine äußerst große und wird anderen verstaatlichen Betrieben abgehen. Für mich, aber auch für Heinz Kienzl[473] ist ausschließlich entscheidend, wenn dieses Projekt überhaupt kommen sollte, dass VW-Werk den Vertrieb und die Reparatur durchführt. Sollte Porsche nicht die Genehmigung vom VW-Werk dazu bekommen, ist unserer Meinung nach das Projekt als gescheitert zu betrachten."*[474]

[471] Arbeiter-Zeitung, 27. April 1977
[472] Ibid.
[473] Generaldirektor der Österreichischen Nationalbank
[474] Kreisky-Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, 29. April 1977

In einer Rede, etwa zur gleichen Zeit, kam der Deutsche Industriellen-Präsident Otto Wolf von Amerongen bei einer Rede vor österreichischen Industriellen auf das „Austro-Porsche"-Projekt zu sprechen. Amerongen meinte wörtlich*: „Das ÖIAG-Projekt „Austro-Porsche" leidet nach meiner Ansicht, an der zu geringen Einbettung in internationales Denken."*[475] Die Autarkie-Bemühungen rund um den Globus sieht Amerongen darin begründet in der hohen Arbeitslosigkeit und Handelsdefiziten. Amerongen dazu*: „Manche glauben, jener Probleme Herr zu werden, indem man in den Instrumentenkasten früherer Jahrhunderte greift und in bilaterale Praktiken zurückfällt. Es scheint so plausibel, dass man Autos selber herstellt anstatt sie einzuführen, denn die Eigenproduktion hat ja angeblich zwei positive Folgen. Sie schafft Arbeitsplätze, sie verringert zugleich das Zahlungsbilanzdefizit. Was redet man da schon von unterschiedlichen Kosten, und wenn sie tatsächlich höher sein sollten als im Ausland, dann wär es doch ein Leichtes, sie vom Staat subventionieren zu lassen und entsprechende Zollmauern zu bauen."*[476] Es scheint, als ob es einen deutschen Industriellen gebraucht hat, der aussprach, was sich vieler seiner im Saal anwesenden österreichischen Kollegen gedacht haben, nämlich dass der „Austro-Porsche" zu einem Subventionsauto verkommen könnte.

Zum wiederholten Male wurde die Thematik des Vertriebssystems angesprochen. Neben Minister Staribacher ist auch der Generaldirektor der Österreichischen Nationalbank, Kienzl, dieser Meinung. Nachdem die Firma Porsche bei der Besprechung vom 26. April 1977 mit Sicherheit ausschließen konnte, als Finanzier des „Austro-Porsche" zu fungieren, wurden die heimischen Geldinstitute von immer größerer Bedeutung. Am 12. Mai 1977 kam es zu einer Besprechung mit mehreren Vertretern von Banken bezüglich des „Austro-Porsche"-Projekts. Bundeskanzler Kreisky war nicht anwesend. ÖIAG-Vorstand Oskar Grünwald unterrichtete Kreisky in einem Schreiben über den Verlauf der Besprechung. Grünwald notierte: *„Nach einer knappen Übersicht von GD Dr. Geist über das gesamte Projekt habe ich über den Finanzbedarf in der Aufbauphase und in den ersten drei Produktionsjahren berichtet und die Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt. Dabei spielt die Aufbringung von Risikokapital eine entscheidende Rolle. Es ergibt sich für die Variante Minimalfabrik in der Aufbauphase und den ersten frei Betriebsjahren ein Bedarf von mindestens 3,5 Mrd. Schilling (zu Preisen 1976), der jedoch nach Auffassung der Bankenvertreter eher höher sein müsste und etwa bei 5 Mrd. Schilling liegen könnte; dazu kämen nach unserer vorläufigen Rechnung noch rund 4 Mrd. Schilling Fremdmittel. Die Aufbrin-*

[475] Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal.* (Mp3-Audiodatei) 29. April 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/063B2DB9-309-0008E-00000E58-063A9C52/band/23845/ (zuletzt abgerufen am 20. Mai 2013)
[476] Ibid.

gung derartiger Mittel in Form von Aktienkapital ist angesichts der unvermeidbaren hohen Anlaufverluste und des großen Risikos nach Auffassung der Herren aus den Banken nur in der Weise möglich, dass sie weitgehend von der öffentlichen Hand bereitgestellt werden. Die langfristigen Fremdmittel und die Finanzierung des Umlaufvermögens sind in der Debatte weniger berührt worden, weil eben die Aufbringung des Risikokapitals als zentrale Frage angesehen wird. Quasi parallel zur Finanzierungsdiskussion wurde auch das Projekt selbst besprochen, wobei die Auffassungen überwiegend skeptisch sind und jedenfalls die Klärung verschiedener Fragen der Technik, der Zusammenarbeit mit Porsche und des Vertriebs als unbedingt erforderlich vor einer Entscheidung angesehen werden. Als weitere Vorgangsweise wurde vereinbart:
Gemeinsam mit Porsche sollen verschieden Fragen der Kalkulation und Budgetierung noch behandelt, vorhandene Widersprüche in der Studie wenn möglich geklärt werden. Eine auf diese Weise mit Porsche erarbeitete Finanzierungsrechnung sollte dann in einer zweiten Runde in der ersten Junihälfte besprochen werden, zu der auch Vizekanzler Dr. Androsch und Stadtrat Mayr eingeladen werden sollen. Auf die notwendige Abstimmung mit dem Termin der Industriekonferenz muss selbstverständlich Bedacht genommen werden.“[477]

Aus den Unterlagen lässt sich nicht herauslesen, welche Geldinstitute an dieser Besprechung teilgenommen haben. Es sollten höchstwahrscheinlich die gleichen sein, die auch zur Besprechung am 26. April eingeladen waren: Österreichische Länderbank, Zentralsparkasse sowie die Bank für Arbeit und Wirtschaft.

Während die Bundesregierung mitsamt Gewerkschaften und staatsnahen Banken über die Finanzierung und das Vertriebssystem mit der Firma Porsche verhandelte, gingen die Bestandsaufnahmen und internen Stellungnahmen in der ÖIAG weiter. Nach der großen Aussprache vom 5. Mai 1977 in der Verstaatlichten Industrie wurde am 18. Mai ein Papier mit offenen Fragen bezüglich der vorgelegten Studie von der Firma Porsche von einem führenden Mitarbeiter der ÖIAG verfasst. In diesem internen Schreiben wird zu allererst auf die Vertriebsfrage eingegangen. Dort heißt es: *„Da der gesamte Detailhandel über VW-Organisation abzulaufen hätte, ist die Zustimmung von VW unumgänglich. Auch PORSCHE vertreibt seine Produkte im Detailhandel über VW-Händler.“*[478]

[477] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Oskar Grünwald an Bruno Kreisky, 12. Mai 1977
[478] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Offene Fragen bezüglich der vorgelegten Studie, 18.Mai 1977

Bezüglich der Vertragssituation mit Porsche wird die Frage platziert, inwiefern Porsche gewillt ist, in das Projekt „Austria“ einzusteigen. Dazu wird eine Positionierung des Autos verlangt. Es sollten Kriterien festgelegt werden, die dem Porsche-Image am besten entsprechen. Darunter wird vermerkt: *„1.Sparsamkeit:schwacher Motor mit Normalbenzin (ev. Diesel); Karosserie unauffällig. 2. Sportlichkeit: starker Motor, 5-Gang-Getriebe, sportliches Styling. 3. Baukastensystem: Möglichkeiten durch Motor-bzw. Karosserievarianten das eine oder andere Kriterium hervorzuheben.“*[479]

Ebenso wird eine Plausibilitätsprüfung der Kostenträgerkalkulation angeregt, die klären soll, ob die angesetzten Gemeinkostenzuschläge zur Deckung ausreichen.

Neben offenen Fragen hinsichtlich der Porsche-Studie werden in dem internen Schreiben auch Maßnahmen in Ergänzung der Studie vorgelegt. Es wird darauf hingewiesen, eine Marktuntersuchung zunächst in den USA und in weiterer Folge auch in Österreich und der BRD durchführen zu lassen. Zudem soll untersucht werden, ob eine Alu-oder konventionelle Stahlblechkarosserie bevorzugt werden soll. Obendrein soll geprüft werden, ob neben Porsche unter Umständen noch andere Partner zur Verfügung stünden und ob es neben den von Porsche vorgeschlagenen PKW noch Alternativen gibt (Billigauto, Stadtauto, Gasauto usw.).[480]

Am 23. Mai 1977 kam es zum großen Rapport von GD Geist im Zuge der Aufsichtsratssitzung der ÖIAG. Unter Tagespunkt 5 „Bericht des Vorstandes über Porsche Projekt“ lässt Franz Geist die letzten Wochen Revue passieren und geht auf die Problem- und Fragestellung ein, die das „Austro-Porsche“-Projekt leiten. Geist weist in seiner Ausführung darauf hin, dass die Porsche-Studie ihren Zweck erfüllt, nämlich von einem renommierten Autohersteller eine Aussage über die Realisierbarkeit eines österreichischen Autos zu erhalten. Die Kosten eines Mittelklasse-PKW wurden aufgrund von Erfahrungswerten und Kalkulationen sehr genau ermittelt, sodass man in der Lage ist, den Preis, zu dem dieser PKW auf den Markt kommen könnte, zu schätzen. Der Einwand, dass eine präzise österreichische Kalkulation fehlt, ist nicht richtig, da man dafür die Werkstattzeiten und den Preis einzelner Investitionen kennen müsste, so Geist. Der GD der ÖIAG erklärt weiters, dass die Studie Hinweise enthält, dass man die PKW-Erzeugung auch bei nur 50.000 gewinnbringend machen kann, abgesehen davon, dass diese Fertigung von volkswirtschaftlicher Bedeutung wäre. Besondere Absatzchancen sieht die Studie in Deutschland, USA, Schweiz und Österreich, wobei die Marktanalyse für den österreichischen Markt am eingehendsten durchgeführt wurde. Diese Marktanalysen werden von einem Mitarbeiter der ÖIAG über-

[479] Ibid.
[480] Ibid.

prüft, der in den nächsten Tagen auch nach USA reisen wird, um sich dort über die Marktverhältnisse zu informieren. Als nächstes müsste Porsche in einer zweiten Studie noch folgende Untersuchungen durchführen: Eingehende Marktanalyse, Styling-Entwürfe, Komponenten-Entwürfe, Erarbeitung eines Modells 1:5, Windkanalmessungen, Erstellung einer sogenannten Sitzkiste, Darstellung der Innenausstattung, Komponenten-Voruntersuchungen für Antrieb, Fahrwerk und Karosserie sowie Vorplanung für die Fertigung. Diese zweite Studie würde ungefähr 40 Millionen Schilling kosten. Die im Zusammenhang mit der Studie aufgetauchten Fragen werden von Mitarbeitern der ÖIAG, bestehend aus Technikern, Betriebswirtschaftlern und Marketing-Fachleuten mit Porsche in Stuttgart diskutiert, insbesondere die Kalkulation beider Varianten (Stahl- und Alukarosserie) und die Anlaufkosten, die für die Finanzierungsüberlegung wichtig sind. Das Auto soll zwischen 160.000 und 170.000 Schilling auf Preisbasis 1976 kosten. Dieser an der oberen Grenze liegende Preis wird nach Ansicht von Porsche durch die Qualität des Fahrzeuges gerechtfertigt. Durch den Namen Porsche werde im Käufer eine gewisse Vorstellung hervorgerufen, die sich aus den Begriffen Qualität, Exklusivität, Sportlichkeit und Langlebigkeit zusammensetzt. Der PKW soll einen neuen sparsamen Alumotor erhalten und durch die Verwendung haltbarer Karosserieteile auch wirtschaftlich sein. Aufgrund dieser Eigenschaften scheint die Einschätzung von Porsche hinsichtlich der Absatzchancen durchaus glaubhaft. Vorige Woche hat im deutschen Forschungsministerium eine Diskussion über das Langzeitauto stattgefunden, an der ein Mitarbeiter der ÖIAG als Zuhörer teilgenommen hat. Porsche hat bekanntlich für das Ministerium eine Studie über ein Langzeitauto gemacht. Wesentlich für alle Entscheidungen ist die Notwendigkeit eines Vertriebsnetzes, diesbezüglich wird viel von der für 31. Mai 1977 geplanten Besprechung mit dem Vorstand von VW abhängen, da die Porsche-Händler und die VW-Händler stark mit einander verflochten sind, sodass die Zustimmung von VW für den Vertrieb des österreichischen Autos über die Porsche-Händler eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Bau dieses Autos ist. Die Frage, warum in Österreich ein Auto gebaut werden soll, ist dahingehend zu beantworten, dass bis Mitte der Achtzigerjahre in Österreich einige hunderttausend neue Arbeitsplätze geschaffen werden müssen, da im Jahr 1975 4,3 Millionen Beschäftigte gezählt wurden, es im Jahre 1985 aber voraussichtlich 4,7 Millionen sein werden.[481]

Rudolf Gruber, der stellvertretende Vorsitzende des ÖIAG-Präsidenten Hrdlitschka geht auf Geists Vortrag ein und ergreift das Wort. Gruber ist per se nicht gegen eine österreichische Autoproduktion und begrüßt die Tatsache, dass von der Dachgesellschaft der Verstaatlichten Industrie die Initiative zu diesem Projekt ausgegangen ist. Er hält es aber für erforderlich, dieses

[481] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 27, Protokoll über die 36. Ordentliche Sitzung des Aufsichtsrates der „Österreichischen Industrieverwaltungs –

Projekt genau durchzurechnen, bevor weitere Entscheidungen getroffen werden. Die vorgelegte Studie kann keine Entscheidungsgrundlage sein, da sich die Erzeugungskosten an deutschen Verhältnissen orientieren. Eine der wesentlichen Voraussetzungen ist die Zustimmung von VW zu dem geplanten Vertrieb über das Porsche-Netz, so Gruber.[482] Aus dem Protokoll geht hervor, dass sich Gruber erkundigt, ob die von Porsche gemeinsam mit dem Kölner verkehrswissenschaftlichen Institut um 1.2 Millionen DM für das deutsche Forschungsministerium angefertigte Studie über ein Langzeitauto mit der von der ÖIAG gelieferten Studie identisch ist. Geist antwortet darauf, dass dies nicht der Fall ist. Da dort mehr die verschiedenen Qualitätsmerkmale eines Alu-Autos herausgestellt wurde. Gewisse Ähnlichkeiten gebe es selbstverständlich schon, auch z. B. in einer Studie über ein Alu-Auto, die von Porsche vor einigen Jahren für Reynolds angefertigt wurde.[483]

Franz Kottek, Kammeramtsdirektor der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Kärnten, dankt Gruber für seine Erklärung, dass die Verstaatliche Industrie auch initiativ sein kann und muss. Des Weiteren äußert sich Kottek zur wirtschaftlichen Problematik und verleiht seiner doch positiven Einstellung zu dem „Austro-Porsche"-Projekt Ausdruck. Kottek meint, dass das ganze Problem nicht nur betriebswirtschaftlich, sondern auch volkswirtschaftlich zu sehen sei. Er ist jedoch dafür, der vollen Prüfung des Projektes zuzustimmen, damit es wirklich entscheidungsreif gemacht werden kann.[484]

Albert Oberhofer, Universitätsprofessor an der Montan Universität Leoben, ist ebenfalls dafür, das Projekt weiterzutreiben. Oberhofer merkt an, man müsse aber dabei langfristig gesehen wirtschaftlich rechnen. In dieser Überlegung müsse auch die Stoff-Bilanz sowohl der Eisenhütten als auch der Aluminiumindustrie mit einbezogen werden. Es sei zu klären, was auf dem Flachproduktsektor, am Gesenkschmiedesektor, am Aluminiumsektor usw. finanziert werden soll. Wenn man langfristig know how verkaufen wolle, dann auch auf dem Sektor der Kraftfahrzeugindustrie, dies ist aber nur möglich, wenn man eine eigene Autoindustrie hat, auf der man aufbauen kann. Es ist eine der wesentlichen Aufgaben der ÖIAG, in die Planung einzutreten und dabei auch volkswirtschaftliche Überlegungen zu berücksichtigen.[485]

Hans Hecken, Vorstand der Siemens AG Österreich, bedauert, dass dieses Projekt in den Zeitungen verteufelt wird und meint, der Aufsichtsrat solle dies nach Möglichkeit verhindern. Er weist darauf hin, dass in den anderen kleinen Ländern, wie in der Schweiz und Holland, mit der Zeit ebenfalls Unternehmungen von Weltgeltung entstanden sind. Man dürfe aber nicht den volks-

---

Aktiengesellschaft", 23. Mai 1977, S. 12
[482] Ibid., S. 13
[483] Ibid., S. 13
[484] Ibid., S. 13

wirtschaftlichen Nutzen alleine sehen, da man Arbeitsplätze auf die Dauer nur sichern kann, wenn auch ein Gewinn erwirtschaftet wird. Auch nach seiner Auffassung ist für das Gelingen des Projektes eine Beteiligung von VW unerlässlich. Eine Beteiligung von Porsche sei nicht zu erwarten, wie aus den Äußerungen von Porsche-Generaldirektor Fuhrmann im ÖIAG-Journal ersichtlich ist.[486]

Universitätsprofessor Alfred Leschanz erinnert daran, dass Österreich bereits Erfahrungen im Autobau hat und weist darauf hin, dass zur Zeit in Graz von Puch und Mercedes ein großes Werk errichtet und dass auch mit Fiat sehr gut zusammengearbeitet wird. Puch ist es sogar gelungen, die Hälfte der gemeinsam mit Mercedes hergestellten LKW unter dem eigenen Namen verkaufen zu können.[487] Leschanz schlägt vor, dass der Vorstand sich bei den Steyr-Werken nach den Bedingungen des Vertrages mit Mercedes und nach der weiteren Zusammenarbeit mit Fiat erkundigen möge.

Darauf erwidert IV-Präsident Igler, dass zwischen Personenfahrzeugen und Gelände- oder Nutzfahrzeugen ein großer Unterschied besteht.[488] Igler ist der Meinung, dass man sich eventuell bei japanischen Autoherstellern um Partner umschauen könnte, falls eine Zusammenarbeit mit VW aus Konkurrenzgründen nicht zustande kommt.

GD Geist ergreift daraufhin wieder das Wort und ist der Auffassung, dass der Wert der Kalkulation und der ganzen Studie davon bestimmt wird, dass hinter den Aussagen die Erfahrung von Porsche steht. Diesbezüglich wurde außerdem ein Schriftwechsel mit Porsche geführt, der jedem zur Verfügung steht. In dieser Kalkulation wurde auch ein Gewinn einkalkuliert.[489] Geist glaubt weiter nicht, dass sich VW an dem Projekt beteiligt, da für VW kein Grund besteht, an einem Konkurrenzauto zum Audi 100 mitzuwirken. Bezüglich des Vertriebssystems meint Geist, dass es aber eine gute Grundlage wäre, die Zustimmung zum Vertrieb über das VW-Netz oder wenigstens über das Porsche-Netz zu erhalten.[490]

Ministerialrat Robert Naimer geht auf die Gewinn-Kalkulation ein und weist darauf hin, dass die Kalkulation bei einer Produktion von 50.000 Stück und 4 % Gewinn zu einem Erlös von 200 Millionen Schilling kommt, wenn aber nur 2.000 Stück nicht verkauft werden sollten, würde bei einem Fabriksabgabepreis von rund 100.000 Schilling bereits der ganze Gewinn aufgezehrt werden.[491]

---

[485] Ibid., S. 14
[486] Ibid., S. 14
[487] Ibid., S. 14
[488] Ibid., S. 15
[489] Ibid., S. 15
[490] Ibid., S. 16
[491] Ibid., S. 16

ÖIAG-Präsident Hrdlitschka fasst daraufhin zusammen, dass Geist beabsichtigte, einen informativen Zwischenbericht zu geben und die Dinge, die in der Öffentlichkeit erörtert werden, zu erläutern. Damit ist noch keine Beschlussfassung verbunden. Wenn alle Fragen geprüft und die Unterlagen entscheidungsreif gemacht werden kann der Aufsichtsrat einen Beschluss fassen.[492]
Gruber ersucht nochmal, dass Wichtige Vorfragen, deren Klärung durch die ÖIAG möglich ist und daher nichts kostet, selbst zu prüfen. Dazu zählt vor allem die Frage des Vertriebes, der Zuliefermöglichkeiten aus Österreich und der Absatzmöglichkeit in den USA, die von Porsche mit 20.000 Stück angegeben werden. Wenn man die Exportziffern von Mercedes, BMW, Volvo ansieht, die in dieser Preisklasse nicht über 10.000 Stück kommen, scheint diese Angabe bedenklich.[493]
Kottek schlägt vor, den Vorstand zu ermächtigen, mit Zustimmung des Präsidiums weitere Teilstudien zur Klärung von Vorfragen in Auftrag zu geben. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.[494]
Die in der Aufsichtsratssitzung diskutierten Probleme sind die gleichen, die den „Austro-Porsche“ seit jeher begleiten. Vor allem das Vertriebssystem hängt wie ein Damokles-Schwert über dem Projekt. Der Einwand Geists, nicht damit zu rechnen, dass VW in das Projekt investieren wird, um sich keine künstliche Konkurrenz zu dem Audi 100 zu erschaffen, aber dennoch zu glauben, dass VW den „Austro-Porsche“ in sein Vertriebssystem aufnehmen würde, ist im besten Falle mit Naivität abzutun.

Während gemäß dem Auftrag, den der Vorstand der ÖIAG in der Besprechung zum Thema Porsche-Studie am 5. Mai 1977 erteilt hat, machte sich von 25. bis 26. Mai eine ÖIAG-Arbeitsgruppe auf den Weg nach Stuttgart. Um Fragen zur Kalkulation, Vertrieb und Service sowie die Klärung technischer Detail zu erörtern, traf Handelsminister Staribacher eine VW-Einkaufsdelegation im Hotel Imperial in Wien. Staribacher hat auch dieses Treffen in sein Tagebuch niedergelegt: *„Porsche-Austria, Himmer hat für Münzner, den Einkaufsvorstandsdirektor von VW und seine Begleitung lauter Prokuristen, ein Essen im Imperial gegeben. Ich nützte diese Gelegenheit, um mit Münzner unter vier Augen zuerst – Himmer kam erst später dazu – das Austro-Porsche-Projekt zu besprechen. Von ihm erfuhr ich, was ich eigentlich erwartete, dass VW nicht bereit ist, einzusteigen. Münzner wollte sich natürlich nicht endgültig festlegen, wie sein Chef und Vorstandsdirektor und Generaldirektor Schmücker Geist, der ihn diese Woche noch besucht, die Ablehnung beibringen wird. Geist und Schmücker kennen sich von Rhein-Stahl*

[492] Ibid., S. 16
[493] Ibid., S. 17

und Geist behauptet, sie seien gute Freunde. Das Ergebnis wird aber sein, dass VW weder seinen Vertrieb noch sein Service zur Verfügung stellt, um den Austro-Porsche weltweit zu vertreiben und zu betreuen. VW wird mit Audi 100 ein ebensolches Modell in Zukunft produzieren, was dem Austro-Porsche entspricht. Bei den jetzigen Kalkulationen für den Audi hat sich schon herausgestellt, dass er knappest in Amerika nur verkauft werden kann und liegt um 30 % unter dem Preis von Austro-Porsche. Da die Vertriebs- und Service-Frage des Austro-Porsche damit eindeutig negativ entschieden ist, kann ich mir nicht vorstellen, dass tatsächlich dieser noch gebaut werden sollte. Himmer teilte mir dazu noch mit, dass Geist ihn angerufen hat, um zu sagen, dass ungefähr 25 % die Verstaatlichte Industrie an Kapital aufbringen wird und der Rest den Privaten zur Verfügung gestellt wird. Himmer meint, kein Prozent wird ein Privater in dieses Unternehmen tatsächlich bringen. Es sei denn, der Staat übernimmt für alle 100 % Ausfallshaftung. Dies kann ich mir wieder beim besten Willen nicht vorstellen, selbst wenn dies aber geschehen sollte, kann ohne den Vertrieb und das Service von VW meiner Meinung nach niemand eine solche Produktion verantworten. Ich selbst werde mich daher eindeutig dagegen aussprechen, wenn es in der Regierung zur Sprache kommen sollte. Die Voraussetzung, dass dieses Experiment glückt war, dass VW einsteigt. In diesem Fall habe ich mir nämlich gesagt, kann VW, das über 1 Millionen Autos produziert, seinen Ruf nicht aufs Spiel setzen und die 50.000 Austro-Porsche absaufen lassen. Münzner erklärte mir aber dezidiert, dass sie, um in Hinkunft den nächsten Rückschlag besser zu verkraften, jetzt nicht bereit sind, über 80 % ihrer Kapazitätsauslastung hinauszugehen, obwohl sie gerade jetzt noch wesentlich mehr Autos produzieren und verkaufen könnten. Da sie zu diesem Zweck aber zusätzliche Arbeitskräfte einstellen müssten, sind sie dazu nicht bereit. Diese Art der Wirtschafts- und insbesondere Arbeitsmarktpolitk dürften mehre Unternehmer in Deutschland machen. Daraus erklärt sich für mich, dass trotz des Wirtschaftsaufschwungs im Vorjahr insbesondere auch in der Bundesrepublik Arbeitslosenzahlen sich nicht wesentlich verringert haben. Für den Einzelbetrieb mag dies eine gute Lösung sein, für die gesamtwirtschaftliche insbesondere für die Arbeitsmarktlage aber ist diese Politik verheerend.

Ich habe Münzner und ganz besonders dann Himmer, der mich hinausbegleite, unter vier Augen gesagt, wenn nun VW das Austro-Porsche-Projekt ablehnt, d. h. nicht mitmacht, muss umso mehr von VW jetzt alles darangesetzt werden, mehr Zulieferteile in Österreich zu kaufen. Sollte nämlich auch auf diesem Sektor nichts Befriedigendes geschehen, dann wird man in der öffentlichen Meinung sagen, die VW-Leute wollen Porsche-Österreich unter allen Umständen benachteiligen. Vielleicht hat das Austro-Porsche-Projekt in einigen Vorstandsetagen von Autoproduktionsfirmen, die nach Österreich liefern, den Eindruck erweckt, Österreich will ernstlich jetzt ein

[494] Ibid., S. 17

Auto produzieren, um die Devisensituation zu entlasten. Die Reaktion könnte dann oder kann die sein, dass sie, um unsere Zahlungsbilanz wirklich zu verbessern, mehr Halbfabrikate und Teile aus Österreich kaufen. Wenn dies der Fall ist und die Überlegung ist nicht ganz abwegig, so hat die Idee von Austro-Porsche, die der ÖIAG 4 – 5 Millionen kostete, wenigstens einen positiven Effekt gehabt. Ich persönlich muss mir allerdings eingestehen, hätte ein solches Projekt erst gar nicht begonnen.“[495]

Die Aufzeichnungen des Minister Staribachers sind in dreierlei Hinsicht von großem Interesse und Tragweite für das „Austro-Porsche“-Projekt. Zum einen spricht Staribacher die von Franz Geist in den Raum gestellten 25 % Finanzierung des Projekts durch die Verstaatlichte Industrie an. Ein Punkt, der bis dato noch nicht zur Debatte stand. Anfänglich ging man davon aus, dass die Firma Porsche als Finanzier des Projekts teilnehmen könnte. Des Weiteren wurde immer wieder betont, dass dies ein Projekt der Privatwirtschaft sei und man mit Sicherheit eine weitere Dependance der ÖIAG damit einrichten wolle. Zum anderen ist es erstaunlich, dass Staribacher sechs Tage, bevor GD Geist nach Wolfsburg aufbricht, um über die Teilnahme am VW-Vertriebssystem zu verhandeln, diskret mitgeteilt wird, dass Volkswagen sich in keiner Art und Weise an dem „Austro-Porsche“ beteiligen wird. Überschätzte hier Franz Geist seine Beziehungen zu VW-Chef Toni Schmücker aus alten Tagen? Die Meinung, die Schmücker von Geist hatte, die Hannes Androsch dem Autor in einem Gespräch mitteilte und die schon des Öfteren zitiert wurde, könnte man als zweideutig auslegen. In der Tat ist das Gespräch, das Staribacher mit Himmer und Münzner führte, ein Menetekel für den Besuch, den Geist sechs Tage später wahrnahm. Von beträchtlicher Bedeutung ist auch der Tatbestand, dass Handelsminister Staribacher nun definitiv gegen das Projekt Stellung bezogen hat und resümierte: *„Ich persönlich muss mir allerdings eingestehen, hätte ein solche Projekt erst gar nicht begonnen“*[496], am Ende seines Eintrags.

A. Geist in Wolfsburg oder wer bringt den „Austro-Porsche“ an den Mann

Ein paar Tage, bevor ÖIAG-GD Franz Geist nach Wolfsburg aufbrach, um dort Verhandlungen bezüglich des Vertriebssystems zu führen, gab er der „Wochenpresse“ ein Interview. Auf die Frage: „Alles steht oder fällt doch sicher mit der Frage des weltweiten Vertriebes eines solchen Autos. Der ist im Alleingang unmöglich. Auch Porsche vertreibt seine Wagen nicht allein, sondern über das VW-Vertriebsnetz. Welche engeren Fühlungsnahmen beziehungsweise konkrete

[495] Kreisky Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, 25. Mai 1977

[496] Ibid.

Resultate gibt es da?“, antwortete Geist*: „Es gibt natürlich noch andere Autofirmen von weltweiter Verbreitung, die als Partner für ein Vertriebsnetz in Frage kämen. Sicher geht es ohne eine solche Konstellation nicht. Ich will darüber schon in nächster Zeit – das Datum ist noch nicht fixiert – mit dem Vorstandsvorsitzenden von VW, Toni Schmücker, Gespräche führen. Ich habe mit Schmücker schon bei Rheinstahl, wo er Vorsitzender, ich Mitglied des Vorstandes war, zusammengearbeitet. Wir haben ein gutes Verhältnis gehabt. Unsere Beziehungen haben wir niemals abgebrochen. Durch dieses gute Verhältnis allein ist natürlich noch nichts geschafft. Schmücker wird sicher nur das tun, was seiner Meinung nach für Volkswagen gut ist, so ich nur tue, was meiner Meinung nach für die österreichische Industrie gut ist. Und ich persönlich glaube, dass das Projekt eines österreichischen Autos gut ist und eine rentable Zukunft hat.*“[497] Weniger als eine Woche später kam es zu dem Treffen zwischen Geist und Schmücker.
Zu glauben, dass Volkswagen ohne große Widerstände den „Austro-Porsche“ in sein Vertriebssystem integrieren würde, war leichtsinnig von Seiten Franz Geists. In den Wochen vor dem Treffen mit dem VW-Vorstand wurde in der Presselandschaft die Entscheidung VWs, den „Austro-Porsche“ mit zu vertreiben schon als gegeben angesehen. Der Kronen-Zeitung vom 29. April 1977 nach konnte man vernehmen, dass der: „Austro-Porsche praktisch fix“ sei.[498] Die „AZ“ war sich etwas weniger sicher, meinte aber doch: „Gute Aussichten für Austro-Porsche“.[499] Die „Volksstimme“ war bezüglich einer zukünftigen VW-Beteiligung überaus skeptisch, und man konnte im Zentralorgan der KPÖ vernehmen: „Österreichische Pkw-Industrie: Soll sie Anhängsel des VW-Konzerns werden?“[500] Zusammenfassend war in der „Volksstimme“ zu lesen*: „Es wäre verhängnisvoll, sich ganz auf die Gutachten der Vertreter der BRD-Automonopole zu verlassen, die in einer österreichischen Pkw-Industrie auf alle Fälle eine Konkurrenz sehen, die ihre Absatzmöglichkeiten auf dem österreichischen Markt einschränken wird.*“[501] Kassandra-Rufe der „Volksstimme“?

Der Besuch GD Geists in Wolfsburg bei VW fand am 31. Mai 1977 statt. Am 6. Juni verfasst Geist eine Zusammenfassung der Gespräche in einem Schreiben an Bundeskanzler Bruno Kreisky. Dem ist zu vernehmen: *„Sehr geehrter Herr Bundeskanzler, nach meiner Rückkehr aus Wolfsburg möchte ich der Ordnung halber noch kurz zusammenfassend über das Gespräch mit Herrn Schmücker, Vorstandsvorsitzender von VW, und Herrn Dr. Schmid, Vorstandsmitglied für den Vertrieb von VW berichten:*

[497] Wochenpresse, 21/1977, 25. Mai 1977
[498] Kronen-Zeitung, 29. April 1977
[499] Arbeiter-Zeitung, 29. April 1977
[500] Volksstimme, 26. April 1977

Die Unterredung war sehr eingehend und hat sich insbesondere mit den Problemen der Rentabilität einer Automobilerzeugung und des Vertriebs befasst.

Zur Rentabilität waren beide Herren, wie vorauszusehen war, der Auffassung, dass eine Autoproduktion von 50.000 Stück je Jahr nie rentabel sein kann und dass wir daher mit einem österreichischen Auto bei dieser Stückzahl nie konkurrenzfähig werden können. Erst wenn man in Größenordnungen von etwa 200.000 Automobilen je Jahr und darüber gelangt (VW erzeugt zurzeit 3.000 bis 3.500 Automobile je Tag) kann man mit einer gewinnbringenden Produktion rechnen. Über diese Auffassung kann man nach Meinung von Porsche verschiedener Auffassung sein. Zu dieser VW-Auffassung glaube ich, dass es eben davon abhängt, ob man die Autoproduktion von einer Gewinn- bzw. Profitmaximierung abhängig macht oder von einer Kompromisslösung zwischen notwendiger Gewinnerzielung und einem volkswirtschaftlichen Bedürfnis im Hinblick auf die Beschäftigung. Jedenfalls ist bei unserem Auto auf die genau kalkulierten Herstellkosten ein Gewinn von 4 % aufgeschlagen und auf den dann entstehenden Betrag noch alle für den Vertrieb nötigen Zuschläge dazugerechnet.

Was den Vertrieb anbelangt, so waren die Herren der Meinung, dass sie einverstanden wären, wenn Porsche über seine Porsche-eigenen Niederlassungen und Händler unser Automobil vertreibt. VW würde aber nicht zustimmen, dass VW-eigene Händler bzw. Niederlassungen unser Automobil vertreiben. Dieses österreichische Automobil wäre ein direkter Konkurrent des Audi 100 und voraussichtlich auch ein direkter Konkurrent einer bereits am Papier entwickelten Typenreihe der Weiterentwicklung des Audi 100 zu größeren Automobilen der einer Mittelklasse anschließenden Typenreihe (Konkurrenz von Mercedes und BMW).

Aus den Gesprächen glaube ich entnommen zu haben, dass Befürchtungen bei den Herren darüber herrscht, dass wir in eine solche ähnliche Typenreihe mit der Zeit eintreten, die bei unserer technischen Potenz für die deutsche Autoindustrie gefährlich werden kann. Auch mutete man uns zu, dass wir mit der Zeit, wenn wir ein gutes Auto haben, auch eine weltweite Absatz- und Serviceorganisation aufbauen könnten. Natürlich muss festgestellt werden, dass die Herren von VW die Zusammenarbeit mit Porsche nicht gerne sehen und nur dann ihren negativen Standpunkt möglicherweise ändern würden, wenn eine Vertriebsorganisation einer anderen Automobilweltfirma für uns zu gewinnen wäre. Sie baten in einem solchen Fall um eine weiteres Gespräch. (…) Ich, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, würde zunächst einmal nicht aufgeben. Die vehementen Einsprüche der großen VW, Mercedes usw. zeigen, dass diese Idee gar nicht absurd ist. Wir können noch mit vielen Firmen sprechen. Mit Honda (Japan), den englischen Leyland-Leuten und den Saab-Volvo-Leuten und noch manchen anderen. Selbst den schrittweisen Aufbau einer

[501] Ibid.

Vertriebs- und Serviceorganisation halte ich nicht für unmöglich. Ein Automobil in Österreich zu bauen, kann sich für die Zukunft nicht auf 50.000 Stück je Jahr beschränken und ist doch auch keine Angelegenheit, die in wenigen Jahren abgeschlossen verwirklichbar ist.“[502]

Der Bericht, den Franz Geist an Bundeskanzler Kreisky ablieferte, ist in der Tat ein hoch interessantes Schriftstück. Aus den Tagebuchaufzeichnungen des Handelsministers Staribacher war zu entnehmen, dass Franz Geist eine Abfuhr in Wolfsburg bekäme und die Nichtteilnahme VWs an dem „Austro-Porsche“-Projekt bittere Realität werden würde. Die Herren von Volkswagen teilten Geist mit, dass VW dagegen ist, dass VW eigene Händler den „Austro-Porsche“ vertreiben würde. Volkswagen hätte jedoch keine Einwände, sollte das zukünftige Gefährt von Porsche-eigenen Niederlassungen und Händlern vertrieben werden. Dieser Hinweis ist allerdings mit einer gewissen Portion Zynismus zu verstehen. Lässt sich doch aus der Porsche-Studie herauslesen, dass die Firma Porsche in den Vereinigten Staaten insgesamt 305 Vertriebspartner hat, darunter sind 163 Partner mit Porsche- und Audi-Verträgen, 74 Partner mit Porsche-, Audi- und VW-Verträgen, 45 Partner mit Porsche-, Audi-, und sonstigen Verträgen und 23 Partner mit Porsche-,Audi-, VW-und sonstigen Verträgen.[503] Das heißt, dass in den USA, die mit rund um die 18.000 bis 20.000 abgesetzten Fahrzeugen der größte Exportmarkt des „Austro-Porsche“ werden sollen, es keinen einzigen eigenständigen Porsche-Händler gibt, sondern diese nur in Kooperation mit VW operieren. Dies wiederum bedeutet, dass es ein Ding der Unmöglichkeit, ist den „Austro-Porsche“ über Porsche-Händler in den USA ohne der Zustimmung von VW abzusetzen. Die einzige Möglichkeit wäre, einen anderen Partner zu finden oder ein eigenes Vertriebsnetz in den Vereinigten Staaten aufzubauen. Inwieweit dies im Bereich des Machbaren und im Interesse der Verstaatlichen Industrie ist, sei dahin gestellt. Eine weitere Dissonanz, neben dem Vertriebssystem, das im Gespräch zwischen GD Geist und den Herren von VW aufkam, war die zu produzierende Stückzahl von 50.000. Die Stückzahl von 50.000 Einheiten pro Jahr wurden von Seiten VWs als zu gering erachtete. Nicht die Diskussion über die angeblich zu niedrige, zu hohe, oder gerade richtige Stückzahl ist mit Aufmerksamkeit zu verfolgen, sondern die Aussage Geists, dass: „(…) es eben davon abhängt, ob man die Autoproduktion von einer Gewinn- bzw. Profitmaximierung abhängig macht oder von einer Kompromisslösung zwischen notwendiger Gewinnerzielung und einem volkswirtschaftlichen Bedürfnis im Hinblick auf die Beschäftigung.“[504] Ein Jahr nach dem Beginn des Unternehmens „Austro-Porsche“ scheint es, als ob sich

[502] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 16 Austro-Porsche 1977-1979, Schreiben von Franz Geíst an Bruno Kreisky, 6. Juni 1977
[503] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion, S. 13
[504] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 16 Austro-Porsche 1977-1979, Schreiben von Franz Geíst an Bruno Kreisky, 6. Juni 1977

der eigentliche Sinn und Zweck dieses Projektes, nämlich die Handelsbilanz auszugleichen und die Devisenabfuhr Richtung Ausland zu bremsen oder, wenn möglich, sogar zu stoppen, vollkommen verflüchtigt hat und der „Austro-Porsche“ nun als Projektionsfläche für alle möglichen Wünsche jener Personen gilt, die daran Interesse bekunden. Zu glauben und zu behaupten, man könne eine Automobil-Industrie in Österreich neu errichten und sich an nicht marktwirtschaftlichte Parameter, wo nun mal Gewinn-bzw. Profitmaximierung elementare Grundsätze sind, halten, trägt alle Züge eines schon gescheiterten Projektes, bevor dieses überhaupt seinen Anfang nahm. Des Weiteren ist das unnachgiebige Insistieren von Seiten der ÖIAG, das VW doch den „Austro-Porsche“ in deren Vertriebssystem aufnehmen solle, nicht produktiv. Der Vertriebschef von VW, Werner Schmidt, meinte dazu lapidar: *„Nur über meine Leiche.“*[505]

Handelsminister Staribacher notierte in sein Tagebuch ein Treffen mit ÖIAG-Vorstand Grünwald, kurz nach Geists Rückkehr aus Wolfsburg. Staribacher hielt fest: *„Über Austro-Porsche kommt es zu einer heftigen, aber freundschaftlichen Diskussion mit Dr. Grünwald, ÖIAG. Er war immer sehr skeptisch gegen dieses Projekt. Gen. Dir. Geist hat bei VW den erwarteten und mir bereits von Vorstandsdirektor Münzner angekündigten Erfolg gehabt. VW wird sich unter gar keinen Umständen an diesem Projekt beteiligen oder seine Verkaufs- und Reparaturorganisation zur Verfügung stellen. Jetzt beginnt man in der ÖIAG schon davon zu reden, eben einen anderen größeren Autokonzern mit Porsche gemeinsam zu suchen und zu probieren. Die Gefahr, die ich sehe, besteht darin, dass jetzt eine obskure Firma dann, wenn nichts anderes übrigbleibt, dafür herangezogen wird. Damit wird diese Produktion dann auf alle Fälle eine große Pleite. Grünwald meint natürlich mit Recht, wo bleiben aber die Projekte für die weitere Ausdehnung der Industrieproduktion, sei es im verstaatlichten oder im privaten Bereich. Was wir wirklich bräuchten, ist eine neue Industrie-Gesinnung durch mehr Risikobereitschaft der Unternehmungen, aber wie ich glaube doch bei ertragsträchtigeren Projekten als bei Autos. Auto ist in meinen Augen wirklich das Letzte, was man in Angriff nehmen sollte.“*[506]
Dies sollte der letzte Eintrag Staribachers bezüglich des „Austro-Porsches“ im Jahre 1977 sein. Zum wiederholten Male bekundet der Handelsminister seine strikte Ablehnung dieses Projekts.

Kurz nachdem Franz Geist in Wolfsburg über die Teilnahme des zukünftigen „Austro-Porsche“ verhandelte, wurde von den Mitarbeitern der ÖIAG die Stellungnahme, die gemäß dem Auftrag, den der Vorstand der ÖIAG in der Besprechung zum Thema „Porsche-Studie“ vom 5.5.1977

[505] profil, 33/1977 „Geheimstudie über den „Austro-Porsche“:UNVERKÄUFLICH“, S. 36
[506] Kreisky-Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, 3. Juni 1977

erlassen hat, ausgearbeitet. Dazu wurden in Gesprächen in Stuttgart Informationen eingeholt und offene Fragen diskutiert.[507]

Die erarbeitete Stellungnahme der ÖIAG-Mitarbeiter umfasste sechs Punkte. Die Themenfelder, die von größtem Interesse sind, sind mit Sicherheit die der Vertriebssystem-Problematik, die preisliche und technische Positionierung des Fahrzeuges, anderwärtige technische Fragen und die Möglichkeit eines Alternativautos.

Die prominente Vertriebsfrage wurde in Punkt III. behandelt. In der Stellungnahme wird Direktor Schmidt vom Porsche-Vorstand zitiert, der zur Vertriebsfrage wie folgt Stellung nahm: *„Wenn man von einem Auto nur 50.000 Stück pro Jahr erzeugt, dann muss das Preisniveau dieses Autos über dem Preisniveau der Massen-Autos liegen. Es sind daher für den Absatz technischer Pfiff, Image und Exklusivität (beim Austro-Porsche: Sportlichkeit und Langlebigkeit) erforderlich. Grundsätzlich stellt sich bei kleinen Stückzahlen das Problem der geographischen Abdeckung durch das Vertriebsnetz, da ein Mindestabsatzvolumen pro Händler notwendig ist, um diesen für das Geschäft zu interessieren. Ein eigenes, notwendigerweise exklusives Vertriebsnetz aufzubauen ist bei dieser geringen Stückzahl nicht zielführend.*

Man muss sich daher <u>unbedingt</u> an ein bestehendes Netz von qualifizierten Händlern anlehnen. Dabei kann die Vertriebsorganisation von Land zu Land durchaus sehr unterschiedlich aufgebaut sein.

Für den Vertrieb eines Austro-Porsche mit der Markenbezeichnung „Porsche“ im Namen, wäre das Vertriebsnetz von VW-Audi-Porsche eine ideale Basis. Die Realisierung setzt jedoch die Zustimmung der Leitung von VW voraus. Sollte eine zielführende Vereinbarung zwischen ÖIAG und VW nicht zustande kommen, dann wäre die Realisierung der Vertriebsfrage ungleich schwieriger zu bewerkstelligen. Man müsste in diesem Fall von Land zu Land die Situation prüfen, wobei USA, BRD und Österreich von der Wertigkeit gesehen entscheidend sind. Der Neuaufbau einer Vertriebsorganisation würde mindestens 2-3 Jahre benötigen. Ein eigenes, weltweites exklusives Netz ist aber für nur 50.000 Stück Jahresproduktion nicht zu schaffen.

Das Zusammengehen mit einer anderen großen Vertriebsorganisation außerhalb VW und Porsche würde einen Verzicht auf den Namen „Porsche“ bedingen, auch wenn die Entwicklung des Österreich-PKW von Porsche gemacht wird.

Die Situation im für den Absatz kritischen USA-Markt wird durch eine Primär- und Sekundärmaterialerhebung in den USA selbst in den nächsten vier bis fünf Wochen erhoben.“[508]

[507]ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 18, Bericht an Vorstand Porsche Studie, 3. Juni 1977

[508] Ibid., S. 9f.

Aus der Stellungnahme von Porsche in Bezug auf die Vertriebsfrage lässt sich etwas Fatalismus herauslesen. Entweder VW oder gar nichts. Vom rein wirtschaftlichen Standpunkt ergibt es Sinn, für nur 50.000 Stück PKWs kein eigenes Vertriebssystem aufzubauen. Wenn jedoch kein passender Partner für den Vertrieb gefunden wird, müsste man entweder die Stückzahl erhöhen und dann ein eigenes Vertriebsnetz aufbauen oder einen anderen Partner neben der Porsche-Volkswagen-Gruppe suchen und auf den Namen Porsche verzichten. Dies hätte jedoch einerseits die große Gefahr zur Folge, die Gefährte nicht absetzten zu können, da einfach kein Markt für solche PKWs existiert und andererseits in Punkto Namen „Porsche", das der Wiedererkennungswert des „Austro-?" bei null liegt.

Unter Punkt IV. der Stellungnahme wird die preisliche und technische Positionierung des Fahrzeuges behandelt. Bei den Stellungnahmen der einzelnen ÖIAG-Arbeitsgruppen und bei manchem ÖIAG-Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied stieß der hohe Preis des „Austro-Porsche" auf Unverständnis und Kritik. Aus der Stellungnahme der ÖIAG-Mitarbeiter heißt es zur preislichen Positionierung wie folgt: *„Bei der Inangriffnahme der Studie im Herbst 1976 wurde hinsichtlich der Positionierung des Österreich-PKW zunächst von einem Auto mit der räumlichen Größe eines Opel Ascona (vergleichbar auch FIAT 131 und BMW 320) ausgegangen. Als Folge der geringen ins Auge gefassten Stückzahl von 50.000 p. a. würde dieser PKW gegenüber Opel-Ascona jedoch um gut 25 % teurer sein und wäre vermutlich nicht zu verkaufen gewesen. Bei der ursprünglichen Konzeption der Untersuchung des österreichischen Marktes glaubte man, in der an und für sich von der Konkurrenz stark durchsetzten nächsthöheren Preisklasse eine Marktlücke bei rd. 120.000 Schilling bis 130.000 Schilling zu erkennen. Die Vornahme besonderer technischer Verbesserungen (z. B. für die Hinterachse statt Starrachse Einzelradaufhängung, Transaxlekonzept) ergibt einen Mehrpreis von 15 %. Auf diese Weise wurde die Positionierung des zuerst vorgeschlagenen Austro-Porsche preislich i. d. Größenordnung von 130.000 Schilling vorgenommen.*

Die von IFES in Österreich durchgeführte Befragung (48 Personen) hat Anzeichen dafür ergeben, dass die Akzeptanz für einen PKW des vorgesehenen Typs mit höher werdender Preisklasse ansteigt. Obwohl repräsentative statistische Untersuchungen fehlen, hat man abgeleitet, dass die günstigsten Marktmöglichkeiten für den Austro-Porsche in einem anderen Preissektor gesehen werden müssen, nämlich über 150.000 Schilling, wo die Ballung der Konkurrenten spürbar geringer ist. Während also das kleine, langlebige Auto wegen des überhöhten Preises nicht erfolgreich sein dürfte, wurden einem „Kontrastauto" für Individualisten die bereit sind, für lange

Lebensdauer und große Wartungsintervalle entsprechenden Preis zu bezahlen, die größeren Chancen eingeräumt.
Dr. Fuhrmann vertritt die Meinung, dass eine Differenzierung imagemäßiger und technischer Art zu den Konkurrenzwagen wie insbesondere Volvo, BMW, Audi 100 unbedingt erforderlich sei aber in dieser Preisklasse auch zu erreichen sein müsste.“[509]

Den „überhöhten“ Preis des zukünftigen „Austro-Porsche“ wegen seiner angeblichen Sportlichkeit und Langlebigkeit, was von manch einem als Widerspruch gewertet werden kann, zu rechtfertigen und ihn damit als „Kontrastauto für Individualisten“ zu brandmarken, ist wohl nicht genug, um dem „Austro-Porsche“ ein herausragendes Unterscheidungsmerkmal zu seinen Konkurrenten zu geben.

Im Bereich der technischen Fragen standen vor allem der Problemkreis „Aluminium-Karosserie“ und die Frage der motormäßigen Ausstattung des „Austro-Porsche“ im Vordergrund. Bei der Aluminium-Karosserie wird in der Stellungnahme Folgendes notiert*: „Der Einsatz der Aluminium-Karosserie bringt als Vorteil Korrosionsbeständigkeit, Langlebigkeit und Gewichteinsparung. Das Leergewicht des Aluminium-Autos mit weitgehender Verwendung von Aluminium bei Karosserie, Antrieb und Fahrwerk beträgt rd. 1.050 kg. Die Gewichtseinsparung zufolge Alu-Karosserie liegt im Größenbereich von 100 kg. Da Aluminium erheblich teurer als Stahl ist, kommt es trotz Gewichtsverminderung zu Mehrkosten bei der Alu-Variante. Die Mehrkosten betragen ca. 10 DM je Kilogramm Gewichtseinsparung zufolge Leichtmetallausführung.*
Bei der Fertigung der Alu-Karosserie gibt es Probleme beim Pressen (Reißen der Bleche, Fließfigurenbildung) und bei der Oberflächenbehandlung (Folienüberzüge, Phosphatieren, Lackieren). Die Ziehtechnik kann heute als grundsätzlich gelöst angesehen werden.
Der Metalleinsatz bei der Karosseriefertigung beträgt wegen Verschnitt und Abfall bei Stahl 160-170 % des Karosseriegewichts. Bei Alu-Ausführung ist mit 5 % mehr zu rechnen. Für das Punkt-schweißen sind bei Aluminium 3-4-mal so hohe Schweißströme wie bei Stahl erforderlich, so dass größere und schwerere Schweißzangen eingesetzt werden müssen. Die Schweißrandzugabe bei Aluminium ist um 5 mm größer und beträgt 20 mm statt nur 15 mm bei Stahl.
Alle diese Probleme lassen bisher eine Großfertigung von Alu-Karosserien nicht zu. Aufgrund der eigenen Erfahrungen wird von Porsche die Alu-Karosserie jedoch als absehbares Risiko eingestuft und man sieht keine unüberwindbare technologische Mauer. (…) Die Konstruktion des PKW mit Mischbauweise (verzinktes Stahlblech + Aluminiumbauteile) bringt geringere techni-

sche Schwierigkeiten gegenüber der Vollaluminium-Karosserie. Auch bei dieser Fertigung sind Probleme beim Schweißen gegeben. Porsche verfügt bereits über das Know-how und fertigt jährlich einige tausend Stück. Eine Fertigung mit 50.000 p. a. wird von Porsche als durchaus bewältigbar angesehen.“[510]

Bei der motormäßigen Ausstattungsvariante protokollieren die ÖIAG-Mitarbeiter: *„Der Austro-Porsche sieht im Konzept einen langlebigen, gedrosselten Motor mit 4-Zylinder in Reihenordnung vor. Nach Ansicht von Fa. Porsche wird der 4-Zylinder-Motor auch weiterhin der klassische Motor bleiben, da er bezüglich Verbrauch und Abgasemission einen guten Kompromiss darstellt. Ob in der Zukunft leistungsmäßig gedrosselte Motoren oder sportlich spritzige Motoren von Käufern des Austro-Porsche verlangt werden, kann heute nicht beantwortet werden. Die Erfüllung der Käuferwünsche ist jedoch technisch nur eine Adaptionsfrage mit geringem Stellenwert und kann durch Änderung bei der Gemischaufbereitung, Nockenwelle usw. vergleichsweise einfach bewerkstelligt werden. Wesentlich erscheint, dass der Austro-Porsche sich von den PKWs der großen Hersteller auch motormäßig absetzen muss, da Individualisten angesprochen werden sollen. Es ist daher z. B. ein Motor in Leichtmetall-Ausführung vorgesehen. Durch Änderung von Bohrung und Hub kann bei gleichem Triebwerk ein Hubraum zwischen 1,8 und 2,6 l ermöglicht werden mit z. B. 3 Motor-Grundtypen. (…) Der Motor des Austro-Porsche wird je nach Konkurrenzlage und falls dies wirtschaftlich vertretbar ist, in hohem Maße mit Elektronik (kontaktlose Zündung mit Benzineinspritzung-Jetronik, Lambda–Sonde zur Abgaskontrolle) ausgestattet sein. Damit kann minimaler Kraftstoffverbrauch bei vorschriftsmäßiger Abgasemission erreicht werden.“*[511]

Zu dem eben beschrieben Motor werden in der Stellungnahme noch zwei Alternativen angeboten. Dies wäre einerseits der Wankelmotor. Die ÖIAG-Experten vermerken hierzu jedoch: *„Der Einsatz des Wankelmotors stellt nach Ansicht von Porsche ein viel zu großes Risiko dar. Überdies liegen Wankelmotoren beim Kraftstoffverbrauch und bezüglich Abgasentgiftung sehr schlecht. General Motors und Ford haben diesbezügliche Entwicklungen eingestellt und auch Mazda verkauft nur in geringem Umfang Autos mit Wankelmotoren. VW dürfte nicht ernstlich an seine Einführung denken. Der Vorteil der Gewichtseinsparung kann auch mit anderen Maßnahmen am PKW erreicht werden.“*[512]

Neben dem Wankelmotor könnte die zweite Alternative ein Dieselmotor darstellen. Dazu ist dem Bericht zu entnehmen: *„Grundsätzlich wäre diese Motorvariante mit Zukauf-Dieselmotor mög-*

[509] Ibid., S. 12
[510] Ibid., S. 12f.
[511] Ibid., S. 13
[512] Ibid., S. 13

lich. Es wird jedoch erwartet, dass mit Zunahme des Anteiles von Diesel-PKWs die gesetzlichen Vorschriften bezüglich Ruß und Geruch wesentlich verschärft werden, so dass der Dieselmotor mit ähnlichen Problemen fertig werden müsste, wie sie heute durch die Entwicklung der Otto-Motoren vorgezeichnet werden."[513]

Ebenso wird auf die Frage des Getriebes eingegangen. In der Stellungnahme ist zu lesen: *„Das Konzept des Austro-Porsche sieht als Schaltgetriebe ein 4-Gang-Vollsynchrongetriebe mit Leichtmetallgehäuse vor. Alternativ ist ein 3-Gang-Automatikgetriebe, speziell für den US-Markt vorgesehen. Dieses könnte von VW oder Daimler Benz zugekauft werden. Die eigene Getriebeherstellung in Österreich wird zum Unterschied von der eigenen Motorfertigung von Porsche eher skeptisch beurteilt. Die geringe Stückzahl zur Auslastung der Spezialzahnradbearbeitungsmaschinen, das fehlende Know-how und das Risiko von Rückschlägen lassen zunächst einen Getriebezukauf von Spezialfirmen (BRD, Japan) sinnvoll erscheinen. Auch BMW macht beispielweise kein eigenes Getriebe. Die Frage des guten oder schlechten Rufes eines Getriebes ist für die Auswahl des Lieferanten entscheidend."*[514]

Den letzten Punkt in der Stellungnahme stellt der Punkt „Alternativ-Auto" dar. Eine vorgeschlagene Alternative wäre der „Stadtwagen". In der Stellungnahme heißt es dazu: *„Ein Stadtwagen soll aufgrund seiner kompakten Abmessungen, seiner günstigen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten und vor allem seiner Umweltfreundlichkeit in Bezug auf Emission und Geräusch die starke physische und psychische Belastung des Stadtlebens durch den Autoverkehr auf ein Minimum herabsetzten, ohne die individuelle Mobilität in der Stadt zu verringern. Dieses Fahrzeug kann als Ersatz oder Ergänzung bestehender Verkehrssysteme betrachtet werden. Die wichtigsten Einsatzmöglichkeiten sind:*

- *Zweitfahrzeug für den Gebrauch im Nahverkehr*
- *Ersatzfahrzeug für Bahn- und Flugreisende (Zubringer)*
- *Verkehrssystem mit Bahnverladung für Großstrecken*
- *einziges in Innenstädten zugelassenes Fahrzeug*
- *Selbstfahrer-Mietwagen*
- *innerbetriebliche Verkehr (Werkhalle, Flugplatz, Bahnhof)*

[513] Ibid., S. 14
[514] Ibid., S. 14

Die wichtigsten Eigenschaften eines Stadtautos können wie folgt zusammengefasst werden:

- *Höchstgeschwindigkeit 80 km/h*
- *nicht für Autobahn zugelassen*
- *zwei Erwachsene und zwei Kinder*
- *wesentlich verbesserte Einstiegs- u. Beladungsverhältnisse*
- *geräusch- und abgasarm*
- *Parkierschutz*
- *einfach, robust; billig zu reparieren*
- *niedrige Anschaffungskosten*
- *Eignung als Zweitwagen*
- *Länge maximal 2,6 m (Querparken)"*[515]

Für den „Austro-Porsche" kämen auch zwei alternative Antriebe in Frage. Einerseits der Gasantrieb. In der Stellungnahme heißt es dazu: *„Der Vorteil gasförmiger Treibstoffe (z. B. Propan, Butan) liegt beim umweltfreundlichen, abgasarmen Betrieb und beim geringen Verbrauch. Als Nachteil zählen das Verteilungsproblem und die Gasspeicherung. (…) Zusammenfassend ist zu sagen, dass ein auf Flüssiggas umgestellter PKW hinsichtlich Schadstoffemissionen und Verbrauch eine gute Lösung für bestimmte Anwendungsgebiete darstellt, für die Mehrzahl der Teilnehmer am Individualverkehr jedoch uninteressant ist. Auch der Vorteil einer fehlenden Mineralölbesteuerung würde bei größerem Anteil gasbetriebener PKWs vermutlich künftig durch Gesetzesänderung wegfallen."*[516]

Die zweite Antriebsoption wäre der Elektromotor. In der Stellungnahme ist dazu Folgendes vermerkt: *„Beim Elektroantrieb ist das eigentliche Problem die Speicherung der Primärenergie, da bei keinem derzeit technisch ausgereiften Speichersystem die Energiedichte annähernd so hoch wie bei fossilen Brennstoffen ist.(…) Weitere Schwierigkeiten beim Einsatz des Elektromobils ergeben sich beim Aufbau eines neuen Versorgungsnetzes. Dieses müsste auf Basis transportabler Batterien oder Brennstoffzellen errichtet werden."*[517]

Zu dem Punkt Alternativauto, kommen die Experten der ÖIAG zu folgender Schlussfolgerung*: „Zusammenfassend ist festzustellen, dass weder das Stadtauto noch alternativer Antrieb nach Ansicht von Porsche auf Grund der derzeitigen gesetzlichen Regelungen und Marktverhältnisse*

[515] Ibid., S. 15
[516] Ibid., S. 16
[517] Ibid., S. 16

eine echte Alternative zu einer konventionellen Autoproduktion in Österreich darstellen.“[518] Es würde wohl bei einem klassischen „Austro-Porsche“ bleiben.

Mit dieser Stellungnahme in den Aktentaschen kam es wenige Tage nach dem Erscheinen dieses Berichts zur Vorstandssitzung der ÖIAG. Unter Tagesordnungspunkt 16 hätte bei der Vorstandssitzung der ÖIAG vom 7. Juni 1977 ein Bericht zum Thema Porsche-Studie stattfinden sollen. Dieser wurde jedoch auf die Sitzung vom 10. Juni 1977 verschoben.[519] Unter Tagesordnungspunkt 17 „Allfälliges“ berichtet GD Geist über seine Verhandlungen mit dem Vorstand von VW betreffend das Porsche-Projekt. [520]

Bei der Vorstandssitzung der ÖIAG vom 10. Juni hätte unter Tagesordnungspunkt 14 die Marktuntersuchung der Firma Porsche bezüglich des „Austro-Porsche“-Projekt besprochen werden sollen. Im Protokoll wurde jedoch vermerkt: *„Dieser TO-Punkt wird bis zum Einlangen des vom Vertriebschef der Fa. Porsche zugesicherten Schreibens betreffend Absatzorganisation zurückgestellt.“*[521]

Bei dem bereits bei der Sitzung vor drei Tagen verschobenen Tagesordnungspunkt „Bericht zum Thema Porsche-Studie“, wurde dieser Punkt auch bei der Sitzung vom 10. Juni auf die nächste Vorstandssitzung verschoben.“[522]

In der Vorstandssitzung der ÖIAG vom 14. Juni wurde der Tagesordnungspunkt 8 „Bericht zum Thema Porsche Studie“ ganz gestrichen.[523]

Der „Austro-Porsche“ sollte in den nächsten Monaten nie wieder Gesprächsstoff bei einer ÖIAG-Vorstandssitzung werden. Auch das angekündigte Schreiben der Firma Porsche betreffend der Absatzorganisation ist weder im Vorstand noch im Aufsichtsrat jemals wieder besprochen worden.

Während im Vorstand der ÖIAG das Thema „Austro-Porsche“ auf die lange Bank geschoben wurde, kam es in der Aufsichtsratssitzung der ÖIAG vom 25. Juli 1977 zur Aussprache. Tagesordnungspunkt 5 beinhaltete: „Bericht des Vorstandes über den derzeitigen Stand des Automobil-Projektes“. Geist teilte mit, dass zurzeit nichts Neues zur berichten ist. Der Vorschlag von

[518] Ibid., S. 17
[519] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 68, Protokoll über die 203. Vorstandssitzung, 7. Juni 1977
[520] Ibid.
[521] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 68, Protokoll über die 204. Vorstandssitzung, 10. Juni 1977
[522] Ibid.
[523] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 68, Protokoll über die 204. Vorstandssitzung, 14. Juni 1977

Porsche über die Vertriebsmöglichkeiten ohne VW wird erst im September kommen.[524] Es wird weiter berichtet, dass am 11. August 1977 Geist mit dem Bundeskanzler, dem Vizekanzler, Präsident Benya und dem Generaldirektor der österreichischen Porsche-KG., Himmer, nach Stuttgart reisen wird, dabei werden voraussichtlich auch diese Fragen diskutiert werden. Es wird aber zurzeit versucht, auch mit anderen großen Autoherstellern über die Möglichkeit der Zusammenarbeit beim Vertrieb zu sprechen. Die beiden Mitarbeiter der ÖIAG sind kürzlich aus den USA zurückgekommen, ihr Bericht ist aber noch nicht fertig.[525] Vorstandsmitglied Emmerich Assmann meinte, dass es zweckmäßig wäre, sich nicht nur das Porsche-Werk anzusehen, sondern auch Mercedes zu besuchen.[526] Der Vorsitzende-Stellvertreter des ÖIAG-Präsidenten, Rudolf Gruber, hat um einen Bericht gebeten, weil das Projekt in der Öffentlichkeit nach wie vor großes Interesse erweckt. Gruber meinte, dass es in der Industriekommission eine rege Diskussion gegeben hat, welche die Zweifler an dem Projekt nicht bekehrt hat.[527] Gruber ersuchte um einen neuerlichen Bericht, sobald der Bericht aus USA und der Vorschlag von Porsche vorliegen.
Während die ÖIAG auf den Vorschlag der Firma Porsche, der im September erscheinen sollte, über eine Vertriebsmöglichkeit ohne VW wartet, sollte sich im August eine hochkarätige Delegation nach Stuttgart aufmachen, um dort eine Porsche-Werksbesichtigung durchzuführen.

[524] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 27, Protokoll über die 38. Ordentliche Sitzung des Aufsichtsrates der „Österreichischen Industrieverwaltungs - Aktiengesellschaft“, 25. Juli 1977
[525] Ibid.
[526] Ibid.
[527] Ibid.

B. Exkurs: Land of the Free oder die Chancen für den Absatz des „Austro-Porsche“ in den USA

In der Aufsichtsratssitzung vom 25. Juli 1977 wurde von GD Franz Geist eine Dienstreise von zwei ÖIAG-Mitarbeitern erwähnt, die in den Vereinigten Staaten die Bedingungen und Absatzchancen des „Austro-Porsche“ untersuchten. In die USA sollten zwischen 18.000 und 20.000 „Austro-Porsches“ exportiert werden Des Weiteren waren und sind die Vereinigten Staaten der größte Markt für Automobile.

Bevor die Dienstreise der ÖIAG-Mitarbeiter ihren Anfang nahm, wurde von Seiten der Verstaatlichten Industrie mit dem Außenministerium Kontakt aufgenommen. Aus einem Aktenvermerk geht hervor, dass Erich Staska, Projektleiter des „Austro-Porsche“-Projekts, in der ÖIAG mit dem Außenministerium telefonisch Kontakt aufnahm. In diesem Gespräch zwischen ÖIAG und Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten, wurde vereinbart, dass*: „(…) das Außenamt in Wien ein Fernschreiben an die österreichische Botschaft in Washington richtet. Die diplomatischen und konsularischen Vertretungsbehörden werden angewiesen, volle Unterstützung zu gewähren.“*[528]

Die erklärten Ziele dieser Dienstreise wurden kurz vor der Abreise der ÖIAG-Mitarbeiter in einem Schreiben an ÖIAG-Vorstandsmitglied Kurt Fröhlich, Abteilung Absatz und Beschaffung, erläutert. Darin heißt es*: „Angesichts der kritischen Bedeutung des USA-Marktes für das Projekt soll eine über die entsprechenden Abschnitte der Studie hinaus gehende Analyse der Marktsituation in den USA sowohl durch Primär- als auch Sekundärerhebungen in den USA selbst durchgeführt werden.*

Nach Vorgesprächen mit den zuständigen Herren von Porsche scheinen folgende Vorgangsweise und Erhebung zweckmäßig und erforderlich:

- *„Durchführung einer Primärerhebung bei Autohändlern zur Klärung der Einstellung des PKW-Handels zu Verkauf und Service eines Importfahrzeuges der Klasse des Österreich-PKWs*
- *Gespräche mit Fachleuten aus Autoindustrie und Handel über die voraussichtlichen Entwicklungstendenzen in den USA in Bezug auf PKW-Konstruktion, PKW-Bau und Struktur des PKW-Marktes.*

[528] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Aktenvermerk über das Telefongespräch mit Legationsrat Prohaska, 13. Juni 1977

- *Beschaffung von sekundärstatistischem Material über den OKW-Markt und dessen Auswertung im Hinblick auf die den Österreich-PKW.*
- *Beschaffung von Unterlagen über das Käuferverhalten im Hinblick auf Markentreue und die Bereitschaft von US-Autos auf Importfahrzeuge umzusteigen.“*[529]

Anschließend wird noch eine Kooperation mit einem Marktforschungsinstitut in Aussicht gestellt. Dem Schreiben ist zu entnehmen: *„Falls auf Grund der Erhebung es zweckmäßig erscheint, wird vorgeschlagen, mit einem spezialisierten Marktforschungsinstitut Kontakt aufzunehmen um Kaufmotive und Differenzierungsmöglichkeiten zu den anderen angebotenen Fahrzeugen des spezifischen Marktsegmentes untersuchen zu lassen. Als Kostenrahmen für eine derartige Untersuchung ist wahrscheinlich ein Betrag bis zu 400.000 Schilling erforderlich.“*[530]
Die Dienstreise der beiden Herren dauerte vom 10. Juni bis zum 2. Juli. Aus dem zusammenfassenden Ergebnisbericht heißt es, dass die Besuche der Berichterstatter folgende Einrichtungen und Personen erfassten*: „1.Fachleute aus Autoindustrie, -import und –handel. 2. Für die Autobranche tätige Spezialisten unter anderem aus dem Bankenbereich, aus Werbung, Marktforschung, Publizistik und Autofahrerorganisationen. 3. Behördenrepräsentanten und Wirtschaftsfachleute.“*[531]
Gleich zu Beginn wird das Ergebnis dieser Gespräche wie folgt zusammengefasst*: „Die gegenwärtige Marktstruktur und die für Mitte der 80er-Jahre absehbaren Marktverhältnisse belasten die Einführung des in der Porsche-Studie entwickelten Österreich-PKWs am US-Markt mit sehr hohem Risiko und außerordentlich großen Schwierigkeiten. Eine Erfolgsgarantie, auch bei Bereitschaft zu größeren Marktinvestitionen und hohen Einführungsverlusten, kann nicht gegeben werden, da bereits kleinere „Produktpannen“ die Aufnahmefähigkeit des US-Marktes für einen neuen Luxuswagen wesentlich beeinträchtigen können.“*[532]
Weiter wird en d‘etail auf die Problemfelder der Stückzahl und des Vertriebssystems eingegangen. In drei Punkten werden die eingebrachten Informationen präzisiert: *„1.Es scheint völlig unwahrscheinlich, innerhalb von zwei bis drei Jahren nach Beginn der Produktion ein für die Auslastung der Autofabrik notwendiges Absatzvolumen von 18.000 bis 20.000 Einheiten in den USA ohne Mitnahme durch eine bestehende, gut funktionierende Verkaufs- und Serviceorganisation mit einem guten Händler und Servicenetz zu erreichen. 2. Auch unter der in der Porsche-*

[529] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Presseabteilung, Kartonnummer 91, Porsche Projekt Marktuntersuchung USA, 6.Juni 1977
[530] Ibid.
[531] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Zusammenfassender Endbericht USA Reise Pollit und Thumb, S. 1
[532] Ibid., S. 1

Studie getroffenen Annahme, dass eine solche Organisation zur Verfügung stünde, scheint ein derartiges Absatzvolumen angesichts der tiefgreifenden Strukturwandlungen des US-PKW-Marktes bis 1985 überaus optimistisch. Der Konkurrenzdruck in der Luxusklasse durch „Europäisierung" der amerikanischen Fahrzeuge und von Seiten zusätzlicher Wettbewerber aus Europa (z.B. Lancia, Peugeot 604) und vielleicht auch Japan wird stark zunehmen. 3. Falls eine eigene unabhängige Vertriebsorganisation in den USA selbstständig aufgebaut werden muss, wird die Markterschließung bis zum Erreichen eines im US-Markt lebensfähigen Absatzvolumens von mindestens 20.000 Wagen einen Zeitraum von wenigstens 5 bis 8 Jahren erfordern und die Bereitschaft zum Tragen hoher Verluste in dieser Zeit zur Voraussetzung haben."[533]

Die mannigfaltigen Gründe für das wahrscheinliche Scheitern eines „Austro-Porsche" werden gut elaboriert wiedergegeben. Im Bericht wird dazu notiert*: „Der US-Luxuswagenmarkt, der 1976 weit über eine halbe Millionen Fahrzeuge mit einem Preis von rund 10.000 Dollar und darüber aufnahm, scheint zunächst für ein Fahrzeug, wie den Österreich-PKW in der 10.000 Dollar-Klasse Absatzmöglichkeiten in der Größenordnung von 10.000 bis 20.000 Einheiten durchaus zu bieten. Der Nutzung dieses theoretischen Potentials stellen sich jedoch zahlreiche schwierige Hindernisse entgegen."*[534]

Diese angesprochenen Hindernisse sind vielfacher Natur. Ein Grund ist der Treibstoffverbrauch, im Bericht wird dazu folgendes festgehalten*: „1985 wird vom amerikanischen Gesetzgeber ein maximal zulässiger Treibstoffverbrauch von nur 8,6 Liter je 100 km im Durchschnitt aller Fahrzeuge eines Herstellers vorgeschrieben. (Derzeitiger Standard ca. 14 Liter, der Volvo Vierzylinder benötigt nach dieser Messungsmethode derzeit ca. 11 Liter, der Mercedes 280 E ca. 15 Liter). Diese Kilometer-Leistungsstandards werden die amerikanischen Produzenten zu wesentlichen Gewichts- und Größenreduktionen ihrer Fahrzeuge zwingen. Diese Europäisierung wird den Konkurrenzdruck auf Importfahrzeuge wesentlich verstärken und deren Differenzierungsspielraum spürbar einengen."*[535]

Daraus ergeben sich weitere Problemstellungen. Hersteller, die nur ein Fahrzeug produzieren, werden im Vergleich zu denen, die eine weitaus größer aufgestellte Modelpallete haben, auf dem Absatzmarkt schlechtere Chancen haben. Im Bericht wurde geschrieben*: „Hersteller eines einzigen Luxusmodelles mit einer gewissen Mindestgröße von Karosserie und Motor werden dadurch größere Schwierigkeiten haben als Anbieter einer breiten Modellpalette, bei der kleinere Wagen mit niedrigem Treibstoffverbrauch eine Ausgleichsmöglichkeit bieten. Die strengen Abgasstimmungen werden durch hohe Entwicklungs- und Prüfkosten kleine Modellserien besonders hart*

[533] Ibid., S. 2
[534] Ibid., S. 2

treffen. Die Zulassungs- und Prüfkosten für eine Motortype in Kombination mit Getriebe etc. sollen sich z. B. in einer Größenordnung von 200.000 Dollar bewegen.“[536]

Auch auf marketingtechnische Umstände wird in dem Bericht eingegangen. Vor allem, dass der Name Porsche im Namen enthalten sein muss. Die Herren der ÖIAG halten fest: *„Für ein neues Fahrzeug scheint ein Prestigename wie z. B. Austro-Porsche mit Anlehnung an ein gut eingeführtes Auto absolut erforderlich. Ein neuer unbekannter Name wäre für die Einführung nicht nur sehr zeitraubend, sondern auch äußerst kostspielig. Die Markteinführung ist mit sehr hohen Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung verbunden. FIAT z. B. gibt 1977 3 bis 4 Millionen Dollar nur für die Werbung für den Lancia bei einer Absatzerwartung von 5.000 Stück aus. (600 bis 800 Dollar je Wagen). Die Kalkulation der Porsche-Studie sieht lediglich 620 bis 660 Dollar pro Fahrzeug zur Deckung aller Kosten des Vertriebes durch die Importorganisation vor. Selbst der bestens eingeführte Mercedes gibt bei über 40.000 verkauften Fahrzeugen rund 200 Dollar pro Wagen nur für die Werbung aus.“*[537]

Besonders Augenmerk legten die ÖIAG-Mitarbeiter auf den Aufbau einer Händler- und Serviceorganisation. Sollte der GAU eintreten, dass der „Austro-Porsche“ nicht im VW-Vertriebssystem unterkäme, müsste die Verstaatlichte Industrie im schlimmsten Falle eine eigene Händler- und Service-Organisation-Infrastruktur aufbauen. Im Bericht heißt es folgendermaßen dazu: *„Der Aufbau einer Händler- und Serviceorganisation, die Sicherstellung einer entsprechenden Ersatzteil-Lieferbereitschaft, Schulung der Verkäufer und insbesondere des im allgemeinen sehr schlecht ausgebildeten Mechanikerpersonals erfordern nicht nur große finanzielle Mittel und höchstqualifiziertes Personal in der Import-und Großhandels-Organisation, sondern auch erheblichen Zeitaufwand.*

Importfahrzeuge werden zu 70 bis 80 % von den Spezialwerkstätten der autorisierten Händler für Reparatur und Service betreut (bei amerikanischen Fahrzeugen nur 20 bis 30 %). Das dichte Netz der üblichen Werkstätten und Tankstellen und deren Mechaniker sind im Allgemeinen nicht in der Lage, Reparaturen in Importfahrzeugen auszuführen.

Da überdies hohe Reparatur- und Servicekosten sowie rasche Verfügbarkeit von Ersatzteilen zu den größten Ängsten der Importfahrzeugkäufer zählen, kommt der klaglosen effizienten Funktion eines Servicenetzes allergrößte Bedeutung zu. Erfolge z. B. von Toyota und Datsun sind nicht zuletzt auf eine hervorragende Reparatur- und Serviceorganisation zurückzuführen.“[538]

---

[535] Ibid., S. 3
[536] Ibid., S. 3
[537] Ibid., S. 3f.
[538] Ibid., S. 4

Dazu werden gewisse Spezifika des amerikanischen Marktes in dem Bericht erörtert. Vor allem stellt der US-Markt in der Preisklasse Luxus hohe Qualitätsanforderungen. Im Bericht werden folgende Forderungen aufgezählt: *„1. Reichhaltige Zubehörausstattung der Fahrzeuge. Praktisch alle amerikanischen Fahrzeuge dieser Kategorie haben neben automatischem Getriebe (mit dem 92 % der über 8 Millionen jährlich zugelassenen amerikanischen Wagen ausgestattet sind), Klimaanlagen, automatischer Geschwindigkeitsregelung sowie alle Arten elektrisch betriebener Zusatzeinrichtung von in sechs Richtungen verstellbaren Sitzen über Fensterheber bis zu beweglichen Außenspiegel. 2. Exquisitem Finish und Verarbeitung. 3. Weitgehende Service- und Reparaturfreiheit. 4. Hoher Wiederverkaufswert; Verlässlichkeit, geringe Reparaturanfälligkeit und problemloses Service sind Voraussetzungen dafür.“*[539]

Am Ende des Berichts erstellen die beiden Mitarbeiter, Herr Pollit und Herr Thumb, eine Liste mit erforderlichen Maßnahmen, die bei einer positiven Einführung des „Austro-Porsche“ in den amerikanischen Markt von Nöten wären. In Bezug auf Technik und Forschung wären dies:

- „Modernste, zukunftssicher Technologie
- Höchstmaß an Gewichtseinsparung, um 8,6 Literverbrauch je 100 km sicherzustellen
- Möglichst großes Beschleunigungsvermögen (Spritzigkeit) des Wagens trotz Belastung durch Abgasentgiftungseinrichtung und zahlreiches Zubehör wie Klimaanlage etc.
- Auf die Wünsche des US-Autofahrers ausgerichtete Konzeption in Bezug auf Zubehör und Innenraum
- Sehr lange Serviceintervalle gepaart mit sehr guter Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit, sodass Arbeiten weitgehend auch von angelernten Kräften richtig durchgeführt werden können
- Gründliche Versuche und Erprobung unter amerikanischen Klima- und Fahrbedingungen
- Korrosionsbeständigkeit ist für die nördlichen Gebiete der USA ein wichtiges Verkaufsargument, das die Autofahrer auch mit Aufpreisen zu honorieren bereit sind
- Einsatz von Aluminium und anderen Materialien, wie Kunststoffen, muss auf Reparatur- und Servicemöglichkeiten der US-Werkstätten Rücksicht nehmen
- Höchste Qualitäts- und Finishstandards bei der Fertigung“[540]

Im Bereich des Vertriebs listeten die ÖIAG-Mitarbeiter folgende notwendige Maßnahmen auf:“

[539] Ibid., S. 4f.
[540] Ibid., S. 6f.

- Verbindung mit einem guten Markennamen. Ein „Austro-Porsche“ als Familienwagen für Porsche Fahrer hätte die Chance, eine gewisse Marktlücke zu füllen.
- Heranziehung einer bereits bestehenden Verteilerorganisation, die aber nicht aus Gründen der eigenen Schwäche einen weiteren Partner sucht.

Bei Aufbau eines eigenen Vertriebssystems gelten folgende Überlegungen:

1. Beginn in kleinem abgegrenzten, überschaubaren Markt, z. B. Kalifornien

2. Exklusivhändlernetz auf Grund der geringen Stückzahlen nicht möglich.
3. Verzicht auf raschen Aufbau eines Netzes schwacher Händler zu Gunsten sehr strenger Auswahl dynamischer finanziell, gut fundierter Händler, die für den Wagen zur Sortimentsergänzung Platz haben.

4. Schwerpunkt der Aufbauarbeit bei Service- und Reparaturorganisation mit rascher Teile-Lieferbereitschaft und umfassender Mechanikerschulung.

5. Gründung einer eigenen Importgesellschaft, die von erfahrenen amerikanischen Branchenkennern geführt werden muss, eventuelle als Joint Venture mit Mehrheitsbeteiligung der österreichischen PKW-Firma ist erforderlich.“[541]

Zusammenfassend ist die Bestandsaufnahme der beiden Mitarbeiter der ÖIAG über die dreiwöchige Forschungsreise im Sommer des Jahres 1977 in den USA keine durchaus Positive. Schon in der Zusammenfassung auf Seite 1 wird die Einführung eines in der Porsche-Studie entwickelten Österreich PKWs am US-Markt mit sehr hohem Risiko und außerordentlich großen Schwierigkeiten verbunden. Gründe dafür sind die Altbekannten. Kein vorhandenes Vertriebsnetz, starker Wettbewerb von schon etablierten Automobil-Herstellern, gesetzliche Vorschriften seitens des amerikanischen Gesetzgeber, kleine Modellpallete, ohne den Namen „Porsche“ wäre der Einstieg ein Ding der Unmöglichkeit, da extrem unbekannt sowie hohe Aufwendung von finanziellen Mitteln (Werbung, Ausbildung von Mechanikern). Während die Etablierung des „Austro-Porsche“ durch eine richtige und gute Marketingstrategie im Bereich des Möglichen liegt, ist der Gedanke, ein Vertriebs- und Servicenetz mit einer umfassenden Mechanikerschulung aufzubauen und sich dann nur auf ein einziges Modell zu stützen, wenig erfolgversprechend.

Während Anfang Juli die beiden Herren der ÖIAG mit diesem doch recht ernüchternden Bericht in der Tasche nach Österreich zurückkehrten, bereitete sich alles, was Rang und Namen in Österreichs Politik und Wirtschaft hatte, auf die Reise nach Stuttgart zu Porsche vor.

[541] Ibid., S. 7

X. Österreich in Stuttgart oder die Hoffnung stirbt zuletzt

Noch bevor eine hochrangige österreichische Regierungs-Delegation im August 1977 zu einem Besuch nach Stuttgart aufbrach, kam es am 2. Juli 1977 zu einem Treffen zwischen dem österreichischen Bundekanzler und seinem deutschen Amtskollegen in Bonn. In einem Brief, vom 20. Juni 1977 an Bundeskanzler Bruno Kreisky geht GD Franz Geist auf dieses stattfindende Treffen ein. Geist schreibt: *„Wenn Sie, Herr Bundeskanzler, am 1. 7. mit Herrn Bundeskanzler Dr. Schmidt in Deutschland sprechen, wäre es da nicht möglich, auch ein Gespräch mit Herrn Dr. Zahn von Mercedes Benz zu führen? Mir ist der Gedanke gekommen, noch einmal zu versuchen, Mercedes Benz für den Vertrieb des Austro-Porsche zu gewinnen, da die Stückzahl dieses Automobils einerseits für Mercedes in seiner Absatzpalette kein Problem darstellen kann, andererseits der Typ unseres Autos knapp unter den Mercedes-Typen angesiedelt ist, die alle teurer und – wenn ich so sagen darf - in ihrer Fahrleistung viel behäbiger sind als der geplante Austroporsche. Vielleicht wäre in einer Mercedes-Vertriebspalette ein sportlicher PKW vertretbar und vielleicht ist es möglich, trotzdem Mercedes schon einmal gegenüber Herrn Dr. Porsche eine Zusammenarbeit in diesem Sinn abgelehnt hat, eine solche nochmals versuchen zu realisieren.“*[542]

Des Weiteren geht Geist auf die Entwicklungen des „Austro-Porsche“-Projekts ein. Das Hauptaugenmerk wurde auf die Suche nach anderen Partnern gelegt. Geist dazu weiter*: „In der Automobilangelegenheit ist die Situation wie folgt: Nach einem Gespräch mit Herrn Pucci (Fiat) am 6.6 wurde vereinbart, dass wir einen schriftlichen Vorschlag über eine Zusammenarbeit von Fiat in den nächsten Tagen erhalten. Verhandlungen mit der japanischen Firma HONDA sind eingeleitet.“*[543]

Ebenso erläutert Geist ein Treffen mit dem ostdeutschen Minister für Technik und Wissenschaft und lotet die Absatzmöglichkeit des „Austro-Porsche“ im Ostblock aus. Geist hierzu: *„Bei einem Mittagessen heute anlässlich des Besuches des ostdeutschen Ministers für Technik und Wissenschaften, Dr. Herbert Weiz, habe ich mit dem Botschafter der DDR, Herrn Dr. Schramm, gesprochen und die Möglichkeit diskutiert, ob die DDR gegebenenfalls bereit wäre, in ihrem Staatsgebiet oder sonstigen Ostblockländern ein österreichisches Auto zu vertreiben. Es bestand großes Interesse. Besprechungen mit Handelsrat Krüger sollen stattfinden.*

[542] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 159 ÖIAG 1977 – 1979, Schreiben von Franz Geist an Bruno Kreisky, 20. Juni 1977
[543] Ibid.

Das gleiche müsste man meines Erachtens auch mit den Ungarn machen, denn die übrigen Ostblockstaaten werden sicherlich nicht gerne über die DDR ein österreichisches Auto beziehen."[544]

Der Versuch, den ursprünglichen Partner Porsche und im Gefolge VW durch andere zu ersetzten, mutet ziemlich erratisch und hilflos an.

Von dem Treffen zwischen Bundeskanzler Kreisky und dem deutschen Bundeskanzler Schmidt ist ein Aide-mémoire vorhanden. Darin ist zu lesen: *„Projekt Austro-Porsche: SCHMIDT braucht dazu Memorandum, ebenso WISCHNEWSKI.*"[545]

In weiterer Folge ist der Kontakt zwischen Kreisky und Schmidt betreffend das „Austro-Porsche"-Thema nicht rekonstruierbar. Mit großer Wahrscheinlichkeit wurde dieses Thema zwischen Kreisky und Schmidt nie wieder behandelt.

Abseits von den Bemühungen, mit dem „Austro-Porsche" in der BRD oder gar der DDR zu reüssieren, besuchte der GD der Verstaatlichten Industrie, Franz Geist, vom 29. Juni bis 1. Juli 1977 Schweden. In Schweden stattete Geist dem schwedischen Mischkonzern Saab, der auch seit 1947 Automobile produziert, einen Besuch ab. In einem Brief an Bundeskanzler Kreisky berichtete Geist von seiner Erfahrung bei Saab in Schweden. Im Brief heißt es dazu: *„Nach einer Besichtigung von Saab in Södertälje hatte ich ein längeres Gespräch mit Herrn Mileikowsky, das am Abend bei einem Abendessen bei Herrn Östbo fortgesetzt werden konnte. Wesentlich war aus diesem Gespräch zu entnehmen, dass Herr Mileikowsky eine Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Autoproduktion nicht vom Bezug der Jagdflugzeuge[546] abhängig macht, aber größten Wert darauf legen würde, dass wir den Saab-Motor in unser Auto einbauen, zumindest in der ersten Zeit, wobei ich das Gefühl gehabt habe, dass er nichts dagegen haben würde, wenn der Saab-Motor einigen Verbesserungen durch die Porsche-Ingenieure unterzogen würde.*"[547]

Die Ausgangslage vor dem Trip nach Stuttgart war suboptimal. In einem Schreiben an Bundeskanzler Kreisky schilderte GD Franz Geist erneut ein Treffen mit VW-Chef Schmücker. Geist schrieb: *„(…) gestern hat mich Herr Schmücker in meinem Büro besucht und wir haben noch einmal die ganze Problematik des österreichischen Automobils besprochen. Es hat sich an der*

[544] Ibid.
[545] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Aide-mémoire über Gespräche in Bonn, 02. Juli 1977
[546] Die ersten Kontakte zwischen Österreich und Schweden bezüglich Jagdflugzeuge gehen auf das Jahr 1960 zurück. Im Jahre 1960 wurde ein Vertrag zwischen Österreich und Schweden beschlossen, der den Kauf von 30 Saab 29 Jagdflugzeugen vorsah. 10 Jahre später wurden 40 Saab 105 nach Österreich geliefert. Der letzte Kauf von Saab-Kampfflugzeugen von Seiten der Republik Österreich, geschah im Jahre 1987 und umfasste 24 Saab 35 Draken.
[547] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Franz Geist an Bruno Kreisky, 5. Juli 1977

grundsätzlichen Einstellung der Ablehnung, dieses Automobil über VW-eigene Händler zu vertreiben, nichts geändert. Es sollte aber doch festgehalten werden, dass Herr Schmücker mir ausdrücklich noch einmal erklärt hat, dass sich VW doch zu einer Zusammenarbeit entschließen würde, bevor wir eine feste Verbindung mit den Japanern eingehen. Ich habe ja in meinem Gespräch in Wolfsburg immer wieder darauf hingewiesen, dass wir zu einer solchen Zusammenarbeit mit den Japanern bereit sind oder besser gesagt, bereit sein müssen.
Schmücker meinte auch bei der sachlichen Betrachtung unseres Problems, dass eine Zusammenarbeit mit Mercedes viel sinnvoller wäre als mit VW im Hinblick auf das bei beiden Firmen bestehende Produktionsprogramm, da ja das österreichische Automobil etwas unterhalb der kleinsten Mercedes-Type angesiedelt wäre. (…) Ich wollte mit diesem kurzen Bericht vor der Reise, die am 11. August nach Stuttgart stattfinden soll, mich doch noch melden, weil man die Alternative mit Mercedes gegenüber der Alternative mit Porsche nicht vernachlässigen sollte."[548]
Wenige Tage nach dem Schreiben Geists an Bundeskanzler Kreisky musste der Plan von einer Kooperation mit Mercedes schon wieder aufgegeben werden. GD Geist verfasste einen Brief an Kreisky, in dem er die Entwicklungen der letzen Tage darlegt. Geist schrieb: *„(…) im Nachhang zu meinem Schreiben vom 19.7. muss ich leider mitteilen, dass ich am 25.7. abends von Herrn Professor Lenz, der im ständigen Kontakt mit Herrn Prof. Scherrenberg (Vorstandsmitglied der Daimler Benz AG), Mercedes-Benz steht, die Nachricht erhielt, dass in einer Vorstandssitzung doch schließlich und endlich die Entscheidung gefallen ist, einen Vertrieb eines event. österreichischen Pkws nicht zu übernehmen.*
Damit kann man sagen, dass sich Mercedes Benz an unseren Plänen uninteressiert zeigt und dass es eine Zusammenarbeit nicht geben wird, es sei denn, an dieser Auffassung tritt eine wesentliche Änderung ein."[549]
Porsche schien nun der letzte Rettungsanker zu sein.

Am 11. August 1977 war es soweit, und eine hochkarätig besetzte österreichische Delegation reiste nach Stuttgart, um der Firma Porsche einen Besuch abzustatten und somit den „Austro-Porsche" zu retten. Von dieser Dienstreise ist weder ein Bericht noch ein Protokoll vorhanden. Anhand von Medienberichten und Interviews lässt sich dieser Besuch jedoch rekonstruieren. Bei dem schon oftmals zitierten Gespräch mit dem ehemaligen Finanzminister Hannes Androsch wurde dem Autor die Reise wie folgt geschildert: *„(…) jedenfalls wurden wir einmal nach Stutt-*

[548] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Franz Geist an Bruno Kreisky, 19. Juli 1977
[549] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Franz Geist an Bruno Kreisky, 27. Juli 1977

gart eingeladen. Mit einem Privatflugzeug von entweder Porsche oder VW brachte man uns dort hin. Benya war mit, Kreisky war mit. Ich kann mich nur daran erinnern, dass ich dann dort mit einem Porsche über das Werksgelände gefahren bin. Das war das einzig Lustige und ich bin dort eigentlich mit großer Distanz aus den eben genannten Gründen (fehlendes Vertriebssystem, Absatzschwierigkeiten, fehlender „home-market", A. d. A.), an die Sache herangegangen. Benya hat nur diplomatisch geschaut, was sonst nicht seine Art ist, kann man auch mit skeptisch übersetzen. Und ich war halb in der Schockstarre bezüglich dem ganzen Projekt."[550] Zusammenfassend meinte Androsch: *„Es war eine Schnapsidee."*[551]

Neben den Erläuterungen des ehemaligen Finanzministers berichteten auch mehrere Zeitungen über den Besuch der österreichischen Delegation in Stuttgart bei Porsche. Die Stuttgarter Nachrichten titelte: „Kanzler Kreisky hat bei Porsche Feuer gefangen".[552] Weiter heißt es dort: *„Die Visite geriet zu einem Familienbesuch: Die Österreicher waren unter sich, als Österreichs Bundeskanzler Bruno Kreisky gestern mit großem Gefolge im Porsche-Werk Zuffenhausen erschien. Wienerisches überwog inmitten der schnellen Autos. Ferry Porsche ist 1909 in Wien geboren, sein Vorstandsvorsitzender Ernst Fuhrmann ein paar Jahre später ebenfalls. Bruno Kreisky gab den Ton an, zwar in der ihm eigenen knorrigen Liebenswürdigkeit, aber doch entschlossen: „Wir Österreicher sind eine zählebige Rasse und werden uns trotz aller Widerstande nicht von der Idee abbringen lassen." So scheint die Entscheidung gefallen: Österreich baut mit Porsches technischer und moralischer Hilfe einen hochwertigen Mittelklassewagen, der schon heute den zugkräftigen Namen „Austro-Porsche" trägt."*[553] In dem Bericht der Stuttgarter Nachrichten wird auf die Themen der Finanzierung sowie des Vertriebs eingegangen. Punkto Finanzierung wird von Seiten Porsches nochmals auf die ablehnende Haltung dazu hingewiesen. Vorstandsvorsitzender Fuhrmann wird zitiert: *„Gern würden wir uns auch finanziell beteiligen, aber das Geld fehle. Alles sei investiert."*[554] Die für das Projekt benötigten Finanzmittel sollen vor allem von privaten Geldgebern aufgebracht werden. Bundeskanzler Kreisky erklärte dazu: *„Trotz unseres großen Engagements haben wir keinerlei Absicht, in Österreich eine staatliche Automobilindustrie aufzubauen."*[555]. Auf die ablehnende Haltung Volkswagens bezüglich des Vertriebssystems meinte Kreisky bei dem Werksbesuch: *„Wir haben ganz andere gigantische Projekte finanziert. Warum nicht auch dieses?"*[556] Ebenso hat sich die kritische Position österreichischer

[550] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013
[551] Ibid.
[552] Stuttgarter Nachrichten, 12.August 1977
[553] Ibid.
[554] Ibid.
[555] Schwäbisches Tagblatt, 12. August 1977
[556] Stuttgarter Nachrichten, 12.August 1977

Unternehmer in Bezug auf dieses Projekt bis nach Stuttgart herumgesprochen. Kreisky erwiderte darauf: *„Wenn man etwas unternehmen will, muss man auch etwas riskieren. Wir haben uns mit dem Projekt identifiziert.“*[557] Der Stuttgarter Zeitung gab Bundeskanzler Bruno Kreisky ein exklusives Interview. Darin wird Kreisky gefragt, was ein kleines Land wie Österreich dazu bewegt, eine eigenständige Auto-Industrie aufzubauen. Kreisky geht hierbei auf die Situation der Zahlungsbilanz ein. Kreisky dazu*: „(…) drittens sind wir der zweitgrößte Automobilkäufer Deutschlands. Wir kaufen für ungefähr 2 Milliarden Schilling Automobile. Es ist klar, wenn man sich um eine Verbesserung der Zahlungsbilanz kümmert, muss man sich zuerst einmal die großen Posten anschauen.“*[558] In dem schon zitierten Interview wird Kreisky auch auf die Vertriebsproblematik angesprochen. Kreisky zeigt sich reserviert und meint*: „Darüber möchte ich aus vielen Gründen heute nichts sagen, aber nicht zuletzt auch deshalb nichts sagen, weil es hier noch den schwachen Punkt gibt. Der muss überwunden werden.“*[559] Finanzminister Androsch hatte vor dem Abheben des Flugzeugs einen Anflug von Galgenhumor und präsentierte eine andere, makabre Version der Problemlösungen die mit dem „Austro-Porsche“ verbunden sind. Androsch dazu ironisch*: „Also wenn wir jetzt abstürzen, lösen sich einige Probleme ganz von selbst.“*[560] Im Großen und Ganzen kann konstatiert werden, dass der Besuch in der Tat von viel Zuversicht, aber wenig Konkretem gekennzeichnet war. Ist doch die mehr oder weniger alles entscheidende Frage des Vertriebssystems nicht geklärt worden. Um diese Reise nach Stuttgart noch mit mehr Schwierigkeiten zu belasten, kam es auf dem Rückflug von Stuttgart laut einem Bericht der „Salzburger Nachrichten“ zu einer gröberen Auseinandersetzung zwischen Kreisky und Androsch.[561] Ein weiteres Indiz dafür, dass der „Austro-Porsche“ auch innerhalb der Regierung nicht nur mit Wohlwollen gesehen wird.

Zwei Wochen nach dem „Staatsbesuch“ in Stuttgart kündigte Bundeskanzler in einem Interview mit der Kronen-Zeitung in seinem Domizil auf Mallorca an, dass*: „Innerhalb von zwei Monaten muss die Entscheidung – ja oder nein – fallen.“*[562] Wenig hilfreich war mit Sicherheit eine Meinungserhebung des Umfrageinstituts Fessel, das über den Zeitraum Mai - Juni durchgeführt wurde. Bei dieser Umfrage gaben 45 % der Befragten an, dass das „Austro-Porsche“-Projekt für „sehr sinnvoll“ oder „eher sinnvoll“ wäre 44 % meinten jedoch, dass das Projekt „eher sinnlos“ oder „völlig sinnlos“ sei.[563] Im Juni/Juli richtete das Umfrageinstitut IMAS die Frage: *„Begrü-*

[557] Ibid.
[558] Stuttgarter Zeitung, 12. August 1977
[559] Ibid.
[560] Badische Neueste Nachrichten, 13. August 1977
[561] Salzburger Nachrichten, 25.August 1977
[562] Kronen-Zeitung, 27. August 1977
[563] KURIER, 25. August 1977

ßen Sie persönlich einen solchen Plan oder sind Sie eher dagegen, dass Österreich eine eigene Autoproduktion beginnt"?[564] an 555 Manager der österreichischen Industrie. 54 % der Befragten gaben an „eher dagegen" zu sein und nur jeder fünfte Manager konnte sich für das „Austro-Porsche"-Projekt erwärmen.

Nach dem Besuch in Stuttgart, der keine konkreten Ergebnisse lieferte sowie der politischen Opposition und der wirtschaftlichen Opposition, gepaart mit ambivalenten Umfragen zum Thema „Austro-Porsche", war die Ankündigung Kreiskys, innerhalb der nächsten zwei Monate eine Entscheidung zu präsentieren, eine Flucht nach vorne.

[564] Ibid.

A. Exkurs: Die „profil-Affäre“

Wenige Tage, nachdem Kreisky, Geist und Co aus Stuttgart zurückkehrten, sorgte eine Titelgeschichte des österreichischen Nachrichtenmagazins „profil“ für große Schlagzeilen. Der Titel jener Ausgabe des „profil“ lautete: „Geheimstudie über den „Austro-Porsche“ :UNVERKÄUFLICH“.[565] In dieser Titelgeschichte wird behauptet, der damalige Finanzminister Hannes Androsch habe angesichts der vorprognostizierten Pleite, die das „Austro-Porsche“-Projekt werden würde, eine Analyse der Porsche-Studie bei dem Vorstandsmitglied der Österreichischen Investitionskredit AG, Alfred Reiter, in Auftrag gegeben.[566] Des Weiteren wird behauptet, dass Reiter nur Androsch über das Ergebnis der Untersuchung berichten dürfe. Die „geheimnisvolle“ Analyse der Porsche-Studie flog auf, als der zweite Direktor der Investitionskredit, Anton Osond, einen Besuch in der hauseigenen Verfielfältigungsabteilung machte. Dort fand Osond, der nebenbei noch ÖVP-Parteimitglied war, Fragmente der „Geheim-Studie“ und teilte diese den ÖVP-nahen ÖIAG-Aufsichtsräten mit, sodass diese von Franz Geist Einsicht in die Androsch‘sche „Anti-Austro-Porsche-Studie“ haben wollen.[567]

[565] profil, 33/1977 „Geheimstudie über den „Austro-Porsche“:UNVERKÄUFLICH“
[566] Ibid., S. 33

568

[567] Ibid., S. 33ff.
[568] profil, 33/1977

Die Studie der Österreichischen Investitionskredit AG trug den Namen „Einige Überlegungen zum Projekt einer österreichischen PKW-Produktion“ und wurde im April 1977 angefertigt. Auf 58 Seiten, unterteilt in vier Kapiteln, werden Überlegungen zu volks- und betriebswirtschaftlichen Aspekten einer eigenen PKW-Produktion, einer finanziellen Vorschaurechnung, einer präsumtiven österreichischen PKW-Produktionsfirma bis zum Beginn der Vollproduktion, Gedanken zu Wachstumserwartungen und Konkurrenzentwicklung in der Automobilindustrie sowie eine Untersuchung der Beschäftigungsdynamik und die wirtschaftliche Entwicklung der Fahrzeugindustrie im Vergleich angestellt.[569]

Der erste Kritikpunkt der Studie setzt bei der Absatzmöglichkeit innerhalb Österreichs an. Es wird eine Wifo-Studie zitiert, die besagt, dass im Jahre 1985, also zwei Jahre nachdem der erste „Austro-Porsche“ vom Band rollen sollte, es schätzungsweise 260.000 PKW-Neuzulassungen geben werde. Die prognostizierte Zahl von 8.000 „Austro-Porsche“, die in Österreich verkauft werden, würde somit einen Marktanteil von 3.1% bedeuten.[570] In der Studie heißt es *dazu „Dies würde bedeuten, dass mit Einsetzen der vollen Produktion ein größerer Marktanteil erzielt wird, als heute so renommierte Marken wie BMW, Volvo oder British-Leyland mit einem zum Teil breiten Typenangebot erzielen.“*[571] Der Marktanteil wird weiter anhand von Hubraumklassen differenziert. Der Studie ist zu entnehmen*: „In Österreich wurden 1976 insgesamt 225.467 PKW (einschließlich Kombikraftwagen) zugelassen. 33.263 oder 14.8 % entfielen auf die Klasse 1.751-2.000 cm³, in die auch der Austro-Porsche einzureihen ist. Innerhalb dieser Hubraumklasse besitzen drei Firmen (mit fünf Grundtypen) rund 50 % des Marktanteils: Opel 22.5 %, Peugeot 14.3 %, Volvo 12.1 %.“*[572] Dies würde bedeuten, dass: *„Nimmt man nun an, dass bis 1985 sich der Anteil dieser Hubraumklasse an den gesamten Neuzulassungen nicht ändert, würden sodann 38.500 Einheiten, d.s. um rund 5.200 mehr als derzeit abgesetzt werden können. Bei einem geschätzten Absatzvolumen von 8.000 Austro-Porsche ergäbe dies einen Marktanteil von 21 %. Die übrigen Konkurrenten müssten dabei nicht nur Marktanteile verlieren, sondern ihre derzeitigen absoluten Verkaufszahlen reduzieren. Die bisherige Entwicklung lässt jedoch vermuten, dass der Anteil der Mittelklassewagen bei den Zulassungen weiter zunimmt. Unter der Annahme einer Steigerung dieses Anteils auf 20 %, würden 1985 rund 54.000 Autos oder 19.000 mehr als*

[569] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Studie der Oesterreichischen Investitionskredit Aktiengesellschaft: „Einige Überlegungen zum Projekt einer österreichischen PKW-Produktion“, April 1977
[570] Ibid., S. 5
[571] Ibid., S. 5
[572] Ibid., S. 5

1976 dieser Kategorie abgesetzt werden können. 8.000 Austro-Porsche würden somit rund 40 % des Zuwachses bzw. sodann einen Marktanteil von 15 % erzielen müssen.“[573]
Neben den Absatzschwierigkeiten im Inland wären laut der Studie auch die ausländischen Absatzmärkte ein schwieriges Pflaster für den „Austro-Porsche“.

Der „Austro-Porsche“ wäre ein Fahrzeug, das vor allem für den Export gedacht ist. Aus der Studie geht hervor, dass nicht nur der Absatz im Inland ein veritables Problem für den „Austro-Porsche“ darstellen würde, sondern auch der Absatz im Ausland wäre mit Problemen verbunden. Anhand von zwei Staaten wird in der Studie die Lage des „Austro-Porsche“ erläutert. Die primären Exportmärkte des „Austro-Porsche“ wären die BRD und die USA. In der Studie heißt es dazu wie folgt*: „In der Bundesrepublik Deutschland wurden 1976 ca. 2.3 Mio PKWs neu zugelassen, wovon rund 1.8 Mio aus eigener Produktion stammen und nur 0.5 Mio (oder 22 %) aus Importen. Für 1985 lauten Schätzungen auf 2.6 Mio Neuzulassungen. Nimmt man weiter an, dass ein Viertel der gesamten österreichischen Exporte (rund 40.000 Einheiten) in die BRD verkauft werden sollten, so müsste die österreichische Produktion einen gesamten Marktanteil von ca. 0.4 % erzielen. Dazu kommt noch, dass nach der fiktiven Preiskalkulation per Ende 1976 und dem zum selben Zeitpunkt vorliegenden Wettbewerbsangebot einige vergleichbare Typen zum Teil nicht unerheblich billiger in der BRD angeboten werden, als der Austro-Porsche kosten würde.“*[574]
Des Weiteren wird auf die Lage in den USA eingegangen. Hier heißt es: „*In den USA wurden in den letzten fünf Jahren (1971 bis 1975) im Durchschnitt knapp 10 Mio PKWs neu zugelassen. Davon stammten nur rund 15 % aus Importen. Rund die Hälfte aller dieser Importautos kam 1975 aus Japan (rund 730.000 Einheiten) und ca. ein Viertel aus der BRD (375.000 Einheiten). Die übrigen großen europäischen Erzeugerländer konnten wesentlich weniger absetzen (Italien 110.000, GB 68.000, Schweden 54.000, Frankreich 19.000). Nur drei ausländische Autofabriken konnten 1974 dabei größere Mengen absetzen und einen Marktanteil von 1 % oder mehr erzielen (VW, Toyota, Datsun). Die Exportzahlen in die USA einiger bekannter Autofabriken lauten:*

- *Mercedes 38.000*
- *BMW 15.000*
- *FIAT 72.000*
- *Volvo 53.000*
- *Porsche 21.000*

[573] Ibid., S. 6
[574] Ibid., S. 7f.

- *Saab 13.600*

Gibt man den prognostizierten österreichischen Export in die USA im Jahr 1985 mit ca. 20.000 Einheiten an und nimmt an, dass sich die Marktanteilsrelationen nicht wesentlich verändern bis dorthin, müsste der Austro-Porsche sodann einen Marktanteil erzielen, wie sie z. B. die Marken BMW oder Saab heute bereits haben.

Ebenso wie in Österreich und Europa wäre der „Austro-Porsche" auch in den USA im oberen Segment der Preisklasse angesiedelt. Da anzunehmen ist, dass Österreich die derzeitige Hartwährungspolitik im Wesentlichen fortsetzt, wäre auch von der Währungsrelation her keine spürbare Verbesserung des Preisangebots in den USA zu rechnen."[575]

Die Probleme des „Austro-Porsche" werden in der Studie „Einige Überlegungen zum Projekt einer österreichischen PKW-Produktion" hervorgehoben. Es handelt sich hierbei um eine Mischung aus einem nicht vorhandenen Vertriebssystem und einem viel zu hoch angesetzten Verkaufspreis. Des Weiteren würde der komplette Neuaufbau eines Vertriebssystems nicht nur in finanziellen Mehrkosten ausarten sondern es würde auch einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen, um eine gewisse Akzeptanz hervorzurufen.

Die Mitarbeiter der Österreichischen Investitionskredit AG erstellten Ende des ersten Themenfeldes Kriterien eines möglichen und erfolgreichen Auto-Absatzes. Als Erfolgskriterien werden wie folgt angeführt:

„Das Produkt muss qualitativ sowohl hinsichtlich der Fertigung als auch in Bezug auf Komfort, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit konkurrenzfähig sein.

Der Autokauf wird auch sehr stark vom Image einer Marke beeinflusst. Das PKW-Angebot ist weltweit und die Marken sind größtenteils langjährig eingeführt. Daher scheint es uns unbedingt notwendig, unter einem bekannten, gut eingeführten Markennamen auf den Markt zu kommen.

Das Automobil ist beim Gebrauch einem starken Verschleiß ausgesetzt. Ein gut funktionierendes und dichtes Service-Netz in den präsumtiven Absatzmärkten ist daher eine absolute Notwendigkeit. Dieses Service-Netz muss auch schon zu Beginn der Verkaufstätigkeit vorhanden sein, um eine etwaige Verärgerung des Käufers und damit einer negativen Image-Wertung vorzubeugen. Aus diesem Grund ist eine Zusammenarbeit mit einem Unternehmen, das über ein derartiges Service-Netz verfügt, unabdingbar.

Der Preis darf nicht höher sein als jener der vergleichbaren Konkurrenzprodukte.

[575] Ibid., S. 8f.

Bei der Kaufentscheidung über eine Marke spielt auch der Wiederverkaufspreis eine Rolle. Dieser hängt u. a. sowohl von der Qualität des Produktes als auch vom Image und dem Service ab.“[576]

Die Grundelemente und Bedingungen für ein erfolgreiches „Austro-Porsche“-Projekt sind von der Österreichischen Investitionskredit AG, so wie von vielen anderen Kritikern des „Austro-Porsche“, klar dargelegt. Vor allem die nicht geklärten Fragen des Vertriebs- und Servicesystems, der Gebrauch einer prestigeträchtigen Marke im Namen des Gefährts und der zu hohe Preis sind nicht von den handelnden Personen geklärt worden. Im Übrigen scheint auch die kleine Produktpalette, will man doch seine ganze Aufmerksamkeit nur auf eine „Austro-Porsche“-Limousine legen, nicht gerade erfolgversprechend.

Im zweiten Teil der „Überlegungen“ wird auf die finanzielle Vorschaurechnung von 1978 bis 1985 der neu zu gründenden österreichischen PKW-Produktionsfirma Bezug genommen. Von Seiten der Proponenten des „Austro-Porsche“ wird das Jahr 1985 als erstes Jahr anvisiert, in dem eine volle PKW-Produktion erreicht werden soll. Die Mitarbeiter der Österreichischen Investitionskredit AG gehen in ihren Berechnungen davon aus, dass die Variante der Minimalfabrik verwirklicht wird. Die Studie nimmt dazu Stellung: *„Unter diesen Annahmen ergibt sich bis zum ersten Jahr der Vollproduktion laut diesen groben Rechnungen und für diese Variante gerechnet, ein Gesamtfinanzierungsaufwand von rd. 9,4 Milliarden Schilling, wofür rd. 3,8 Milliarden Schilling für die Projektkosten im engeren Sinne dienen und der Rest aus der Finanzierung der Anlaufsverluste erwächst. Die Vorschaurechnung zeigt auch, dass unter der Annahme des Absatzes der vollen Produktion im ersten Jahr des Vollaufes ein positiver Cash-Flow von 176 Millionen Schilling entstehen würde.“*[577]

Im dritten Teil der Studie wird auf die Wachstumserwartungen und Konkurrenzentwicklung in der Automobilindustrie eingegangen. Es wird eine Studie des Instituts für Wirtschaftsforschung München aus dem Jahre 1975 zitiert, in der die künftige Entwicklung des internationalen PKW-Absatzmarkts untersucht wurde. Der Studie ist zu entnehmen: *„(…) dass sich der Welt-PKW-Bestand bis zum Jahre 1985 gegenüber 1970 nochmals verdoppeln werde. Das Wachstum sollte jedoch nicht mehr expansiv verlaufen, sondern während der Siebzigerjahre einem linearen*

[576] Ibid., S. 9f.
[577] Ibid., S. 11

Trend mit tendenziell konstanten Bestandszugang (in einer Größenordnung von knapp 13 Millionen Personenkraftwagen) folgen und sich danach abschwächen.“[578]

Genauer wird auf die Lage in Nordamerika und den EG-Ländern eingegangen. Bezüglich Nordamerika wird vermerkt: *„Danach würde sich unter anderem die Gesamtnachfrage in Nordamerika bis zum Jahre 1985 zwar auf 14.4 Millionen PKW erhöhen (nach 10.7 im Jahre 1970 und 12.7 im Jahre 1980), doch werde sich danach (bei einer Dichte von 530 PKW pro 1.000 Einwohner) keine wesentliche Ausweitung mehr ergeben.“*[579]

Die EG-Länder sollten eine ähnliche Entwicklung durchmachen. Dazu wird in der Studie vermerkt*: „Für die EG-Länder, die grundsätzlich mit einer ähnlichen Entwicklung zu rechnen hätten, wird eine Zunahme der Nachfrage von 7 Millionen im Jahr 1970 auf rund 10 Millionen (1980), 10,9 Millionen (1985) und 11,2 Millionen (1990) erwartet.“*[580]

Von Seiten der Studienersteller wird eine kleine Prognose abgegeben*: „Im Gegensatz zu den heute schon hochmotorisierten und in Zukunft zunehmend gesättigten Absatzmärkten in Nordamerika und den EG-Ländern werden Mittel-und Südeuropa (mit einem Anteilszuwachs von 3.3 % im Jahr 1970 auf 10.2 % im Jahr 1990), die Ostblockländer (Anteilszunahme von 3.0 % im Jahr 1970 auf 8.1 % im Jahr 1990), Japan und Südeuropa, eine hohe Dynamik entfalten.“*[581]

Eingang in die Studie nehmen auch die geänderten Wachstumsbedingungen und die sinkende Zuwachsrate. Anhand mehrere Faktoren wird dies erläutert; wie die verminderte Einkommensdynamik, die stagnierende Konsumausgabe für PKWs sowie die steigenden Kosten der Erhaltung und Anschaffung von PKWs. In einer Prognose wird festgehalten: *„Vor diesem Hintergrund wurden seit 1973 eine Reihe von Wachstumsprognosen veröffentlicht, die trotz ihrer zum Teil recht unterschiedlichen Ergebnisse einen gemeinsamen Nenner besitzen. Die Entwicklung der PKW-Neuzulassungen wird weltweit einen sich allmählich verflachenden Wachstumsverlauf einschlagen und bis zu den Jahren 1990 bis 1995 die nach heutigen Überlegungen gültigen Sättigungsschwellen (400 bis 530 PKW pro 1.000 Einwohner) erreichen. Darüber hinaus müsse angenommen werden, dass sich das aus den zunehmenden qualitativen Anforderungen an das Auto ergebende Wachstum nur dann kompensatorisch auswirken werde, wenn die Konsumenten in Zukunft wieder bereit sind (was allerdings eine Belebung der Einkommenszuwächse*

[578] Ibid., S. 26
[579] Ibid., S. 27
[580] Ibid., S. 27
[581] Ibid., S. 27f.

privater Haushalte voraussetzt), steigende Anteile ihres Einkommens für die Neuanschaffung und Erhaltung von PKWs auszugeben.“[582]
Selbstredend ist die Tatsache, dass die hier zitierten Studien und Kommentare unter dem Einfluss der Öl-Krise und des wirtschaftlichen Abflauens Mitte der 1970er-Jahre stehen. Der Report des „Club of Rome“ veranschaulicht diese Tatsache mit großem Nachdruck.

Des Weiteren wird in der Studie eine verschärfte Konkurrenzsituation unter den Automobilherstellern ausgemacht. Als Ursachen dieses Phänomens werden Kapazitätsüberhang, eine Konzentration des Wettbewerbs in der mittleren Größenklasse, eine steigende Konjunkturanfälligkeit der Automobilindustrie und ein steigender Ersatzbedarf verantwortlich gemacht.[583]
Neben einer verschärften Konkurrenz unter den Automobilherstellern werden auch komplexer werdende Marktverhältnisse als eventuelle Hürden des „Austro-Porsche“ gesehen. Unter den komplexer werdenden Marktverhältnissen werden von den Erstellern der Studie ein steigendes Preisbewusstsein und eine steigende technologische Anforderung vernommen.[584]
Zusammenfassend kann gesagt werden, dass:

- „eine zunehmende Sättigung des Marktes
- sinkende Wachstumschancen
- steigende Konjunkturanfälligkeit
- verminderte Einkommensdynamik privater Haushalte
- wachsende Kosten in der Erhaltung und Anschaffung von PKWs bei gleichbleibenden Konsumanteilen
- über den Wachstumserwartungen liegende Kapazitätszuwächse
- zunehmende Konkurrenz im Bereich mittlerer Preis- und Größenkategorien
- erhöhte technische und logistische Anforderungen
- steigende Preiselastizität der Nachfrage
- mehrere Hürden des „Austro-Porsches“ darstellen werden.

Bei dem vierten und letzten Teil der Studie handelt es sich um die Beschäftigungsdynamik und wirtschaftliche Entwicklung der Fahrzeugindustrie im Vergleich zu anderen Industriebranchen. In diesem letzen Kapitel, das vor allem auf andere Branchen in der Industrie zu sprechen kommt,

[582] Ibid., S. 37
[583] Ibid., S. 40ff.
[584] Ibid., S. 43f.

wird wenig auf das konkrete Projekt „Austro-Porsche“ eingegangen. Einleitend wird festgehalten, dass*: „Die Berechtigung eines Investitionsprojekts im Umfang von 5 bis 10 Milliarden Schilling scheint angesichts der mittel- bis langfristigen Entwicklungen auf dem österreichischen Arbeitsmarkt (Überangebot an Arbeitskräften), des (strukturellen) Handelsbilanzdefizits und der weitgehenden technologischen Schwächen der heimischen Industrie grundsätzlich außer Zweifel.“*[585] Es wird danach auf verschiedene Teilbereiche, Gegebenheiten und Entwicklungstendenzen der bundesdeutschen Wirtschaft wie zum Beispiel der Beschäftigungsdynamik am Arbeitsmarkt, Wachstumsdynamik, Außenhandelsdynamik, technologische Dynamik und der Ertragskraft, eingegangen. Im Wochenmagazin „profil“ wird das „Austro-Porsche“-Projekt zutiefst negativ beurteilt. Es ist dort zu lesen*: „Zusammenfassend: Die Prognosen, die Genosse Reiter dem Genossen Kreisky verheißt, sind gleichermaßen düster wie präzise. Der Austro-Porsche, der nicht mehr kann als andere Autos, dafür aber teurer ist, wäre unverkäuflich, unvertreibbar und – wahrscheinlich - ein echter Sitzenbleiber. Die Investitionen sind unvertretbar hoch, eine Amortisation ist nicht absehbar. Der angestrebte Effekt der Arbeitsplatzschaffung ist durch dieses Projekt schlechter als durch jedes andere gewährleistet. Investitionen derselben Größenordnung in anderen Industriebereichen wären ungleich weniger riskant und ungleich erfolgversprechender.“*[586]

Als der Vorwurf von Seiten des „profil“ laut wurde, dass Finanzminister Hannes Androsch die Studie der Österreichischen Investitionskredit AG in Auftrag gegeben hat, wurde diese Behauptung sofort von Androsch bestritten. In einer Pressemitteilung vom Finanzministerium wurde die Behauptung des Magazins „profil“ offiziell zurückgewiesen.[587]

Auch die Österreichische Investitionskredit AG nahm auf die Vorwürfe von „profil“ Stellung. In einem Brief an den Chefredakteur Peter Michael Lingens wurde Folgendes vermerkt: *„In der Österreichischen Investitionskredit AG wurde weder eine „Anti“- noch eine „geheime“ Austro-Porsche-Studie ausgearbeitet. Vielmehr erachtet es der Vorstand unseres Instituts als seine Aufgabe, neben der Durchführung von langfristigen Investitionsfinanzierungen sich auch mit für unser Land wichtigen industriellen Projekten zu befassen, um auch hierdurch einen Beitrag zur ständigen Erneuerung unserer Produktionsstrukturen zu leisten. In diesem Zusammenhang hat die ÖIK „EINIGE ÜBERLEGUNGEN ZUM PROJEKT EINER ÖSTERREICHISCHEN PKW-PRODUKTION“ als Beitrag zur laufenden Diskussion im Frühjahr dieses Jahres angestellt.*

[585] Ibid., S. 45
[586] profil, 33/1977 „Geheimstudie über den „Austro-Porsche“:UNVERKÄUFLICH“, S. 39
[587] Volksstimme, 24. August 1977

Diese Ausarbeitung wurde mit offiziellen Schreiben unseres Vorstandes vom 22. April auch den diese Diskussion in der Öffentlichkeit tragenden Persönlichkeiten, nämlich Herrn Bundeskanzler Dr. Kreisky, Herrn Vizekanzler Dr. Androsch sowie dem Vorsitzenden des Vorstandes der ÖIAG zur Verfügung gestellt.“[588]

Während des Gesprächs mit dem Autor, wurde Hannes Androsch auf die Studie der ÖIK angesprochen. Da sich Herr Androsch nicht mehr erinnern konnte, ob eine Studie in Auftrag gegeben wurde, rief dieser während des Gesprächs seinen Freund Alfred Reiter an. Jener erzählte Hannes Androsch, dass die Studie in Eigenregie von einem Mitarbeiter der ÖIK angefertigt wurde, da Befürchtungen vorherrschten, dass durch das „Austro-Porsche“-Projekt Zusatzkosten auf die ÖIK zukommen würden. Alfred Reiter bestätigte ausdrücklich, dass keine Studie von Seiten des ehemaligen Finanzministers oder des Finanzministeriums in Auftrag gegeben wurde.[589]

Alfred Reiter verfasste, um das Missverständnis endgültig aus der Welt zu räumen, einen handgeschriebenen Brief an Bundeskanzler Kreisky. Dem Brief ist zu entnehmen: *„Wie Du, Herr Bundeskanzler, weißt, behaupten „profil“ und unter Berufung darauf auch andere Blätter, ich hätte in geheimen Auftrag Androschs eine Anti-Austro-Porsche-Studie zu verfassen gehabt, die offensichtlich auch gegenüber dem Bundeskanzler geheim gehalten hätte werden sollen. Daran ist kein wahres Wort und wir haben inzwischen unsererseits eine Sachverhaltsdarstellung der Investkredit AG abgegeben. Da war kein geheimer Auftrag, da war keine Geheimnistuerei und da war und ist auch keine Absicht mit vorgefasster Meinung diesem Projekt gegenüber. Wir hatten dieses Projekt vielmehr auf Grund der österreichischen Voraussetzungen in hohem Maße wünschbar und haben uns gerade deshalb auf sicher recht kritische Weise mit jenen Bedingungen (Markennamen und Vertriebsmöglichkeiten) ausführlich auseinandergesetzt, die eine Realisierbarkeit ermöglichen würden.“*[590] Wenige Tage später schrieb Kreisky an Alfred Reiter zurück und bereitete der „profil-Affäre“ ein Ende. Kreisky schrieb: *„Ich habe Deinen Brief erhalten und möchte dazu sagen, dass der Sachverhalt für uns beide ja klar ist, nämlich dass ich einem Kreis von befreundeten Bank- und Wirtschaftsleuten das Projekt zur Beurteilung vorgelegt und sie ersucht habe, ihre Meinung dazu ungeschminkt zu sagen. Du bist dieser Aufforderung nachgekommen, und damit ist die Sensation, wonach es sich um einen Geheimbericht, der vom*

[588] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben der Oesterreichischen Investitionskredit Aktiengesellschaft an „profil“ Chefredakteur Peter Michael Lingens, 23. August 1977

[589] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013

[590] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Brief von Alfred Reiter an Bruno Kreisky, 23. August 1977

Finanzminister verlangt wurde, geplatzt. Aber wir beide können nichts für die Unseriosität, mit der man heute in der Presse arbeitet.“[591]

B. Die letzte Fahrt des „Austro-Porsche“

Nachdem die „profil-Affäre“ das Sommerloch des Jahres 1977 gefüllt hat, spitzte sich im Herbst des Jahres 1977 die Situation zu, und es wurde von Seiten der Politik eine Entscheidung bezüglich des „Austro-Porsche“ verkündet. Schon bei dem Besuch in Stuttgart verlautbarte Kreisky, dass es im Herbst eine Entscheidung über den „Austro-Porsche“ geben wird.[592] Nachdem schon Anfang des Jahres die Verhandlungen mit der Firma Porsche und Volkswagen bezüglich des Vertriebssystems ins Stocken geraten waren, versuchte man von Seiten der ÖIAG unter Federführung von GD Geist, eine Alternative aufzustellen. Diese Bemühungen waren zumeist oberflächlich und können im Großen und Ganzen als Trotzreaktion gegenüber der Ablehnung Volkswagens interpretiert werden. Zarte Kontakte gab es zu Daimler-Benz, die jedoch einseitig vom Vorstand von Daimler-Benz unterbunden wurden, da sich Daimler-Benz nicht bereit erklärte, den zukünftigen „Austro-Porsche“ in das Vertriebssystem zu integrieren. Auf einem anderen Gebiet punkto Automobil-Zusammenarbeit gab es jedoch eine langjährige Beziehung zwischen Daimler-Benz und Österreich, genauer gesagt zwischen Daimler-Benz und Steyr-Daimler-Puch. 1972 wurde ein Vertrag zur Zusammenarbeit zwischen Daimler-Benz und Steyr-Daimler-Puch unterzeichnet, um ein geländegängiges Fahrzeug zu entwickeln. Daimler-Benz sah den von VW entwickelten VW-Iltis als potenzielle Gefahr im lukrativen Geschäft mit den Streitkräften dieser Welt.[593] Aus dieser Kooperation entstand die Mercedes G-Klasse, die bis zum heutigen Tag in Graz gebaut wird.
Neben Daimler-Benz gab es noch Kontakte zu FIAT, Maserati[594], Honda und Chrysler. Die Episode mit Chrysler war im Vergleich zu den anderen Kontaktaufnahmen ertragreicher, und es kam zu Treffen auf höchster Ebene.

Im Juli 1977 nahm der österreichische Konsul in Frankfurt am Main, Richard Daus, Kontakt mit seinem Bekannten John Riccardo, seines Zeichens Vorstandsvorsitzender der Chrysler Corporation, und George Capps, einem der ältesten und größten VW-Dealer in den USA, auf, um die

[591] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Bruno Kreisky an Alfred Reiter, 1. September 1977
[592] Schwäbisches Tagblatt, 12. August 1977
[593] DATUM Magazin, 10 / 11, „Stoasteirer“, 1. Oktober 2011
[594] Im September 1977 meldete sich Alejandro de Tomaso, Hauptaktionär bei Maserati und bekundete Interesse an einer Übernahme des Vertriebs für einen „Austro-Porsche“

Möglichkeit eines Vertriebs des „Austro-Porsche“ gemeinsam mit Chrysler zu erläutern und die Absatzmöglichkeiten des zukünftigen Autos aus Österreich auszuloten. Danach verfasste Daus ein Schreiben an Franz Geist. Dort heißt es: *„Wie versprochen, sende ich Ihnen die Fotokopie eines Schreibens von George H. Capps, welcher sich enthusiastisch zu der Möglichkeit der Produktion des Austro-Porsche äußert.*
Ich bitte Sie um Nachricht, wenn Sie glauben, dass ich weitere Einzelheiten oder konkretere Fragen an Mr. Capps richten sollte.
Sobald mir eine Reaktion von Chrysler bzw. dessen Präsidenten, John Riccardo, vorliegt, werde ich Sie unterrichtet halten.“[595]
Der Brief von Herrn Capps strotzte wahrlich nur so von Enthusiasmus. Jener notierte: *“The new Australian (sic!) automobile is extremely exciting to us because a true sports car with styling and performance is well worth 10.000 Dollar. However, it will take a few years of excellent marketing of the Austro-Porsche before 50.000 units could be a reasonable sales projection.*
It seems reasonable that the VW dealers would be most interested in the Austro-Porsche and our organization in St. Louis would be most interested in distributing and marketing this car in the U.S.“[596]
Auch das Antwortschreiben von John Riccardo ließ nicht lange auf sich warten. Riccardo schrieb*: “The project that you wrote about sounds very interesting. Relative to your first question, whether the Austro-Porsche could find a market in the United States, it is difficult to respond without more complete data. In general, however, a product of Porsche excellence, properly priced, would almost certainly attract owners in this country. On your second question regarding the possibility of Chrysler distribution of such a car, this could be a possibility under the right circumstances. A great deal would depend on the character and price of the care and the degree to which it would complement our line. “*[597] Die ersten Kontakte mit Chrysler waren gemacht.

Ende September 1977 kam wieder Schwung in das „Austro-Porsche“-Projekt. Franz Geist stand in regem Kontakt mit den Spitzen von VW und Porsche, um diese von der Richtigkeit des Projekts zu überzeugen. In einem Brief an Bundeskanzler Kreisky, fasste Geist seine Treffen der letzten Tage zusammen*: „Ich bin heute Mittag mit Frau Piëch, der Schwester des Herrn Dr. F.*

[595] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von Richard Daus an GD Franz Geist, 2. August 1977
[596] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von George H. Capps an Richard Daus, 15. Juli 1977
[597] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von John Riccardo an Richard Daus, 28. Juli 1977

Porsche, beisammen, um ihre Meinung zu hören, wie sie zu einer engen Zusammenarbeit, so wie ursprünglich angestrebt, steht. Ich habe soeben mit Herrn Dr. Fuhrmann gesprochen, der mit mitgeteilt hat, dass vorige Woche Freitag, den 23.9. eine Besprechung der Familie Porsche stattgefunden hat, aus der u. a. hervorgeht, dass eine Zusammenarbeit für Planung und Konstruktion eines österreichischen Autos keineswegs abgelehnt wird, dass man aber noch keine gemeinsame Auffassung darüber gefunden hat, in welcher Form der Name Porsche bei diesem Auto zum Ausdruck kommen könnte. Von einer Behinderung durch VW ist bei Porsche in Stuttgart nichts bekannt. Man weiß natürlich, dass der Standpunkt von VW im Hinblick auf die Vertriebsmöglichkeit über die VW-Vertriebsorganisation unverändert ist. Ich habe vor einer Stunde mit Herrn Schmücker telefoniert, um auch ihn zu fragen, ob VW neuerlich irgendwelche Schwierigkeiten wegen einer Zusammenarbeit der Firma Porsche mit uns sieht, insbesondere im Hinblick auf das technische Know-how, welches wir für ein österreichisches Auto erwerben möchten. Herr Schmücker hat mir dezidiert auch im Namen seines Vorstandes erklärt, dass sich an dem Standpunkt vom 31. Mai nichts geändert hat. Das heißt, er betone nochmals, dass VW in keiner Weise einen Einfluss auf Porsche ausübt, beim Bau eines österreichischen Autos mit uns zusammenzuarbeiten. Die Entscheidung darüber ist ausschließlich eine Entscheidung der Familie Porsche bzw. der Porsche AG. (…) Soeben kam die Nachricht von Chrysler, dass man an einer Zusammenarbeit in Vertriebsfragen mit uns interessiert ist und dass deshalb am 10.10. eine Kommission von Chrysler USA nach Wien kommen wird."[598]

Tags darauf verfasst Franz Geist ein Schreiben an GD Fuhrmann, in dem er von dem zukünftigen Treffen mit Chrysler und der Begegnung mit Frau Piëch erzählt. Über das Treffen vermerkte Geist folgendes*: „Gestern hatte ich auch eine Zusammenkunft mit Frau Kom. Rat Piëch (…) Aus diesem Gespräch war doch sehr deutlich zu entnehmen, dass Frau Piëch sehr negativ eingestellt ist gegen die Aufnahme einer neuen Automobilproduktion in Österreich, wobei sie die üblichen Gründe geäußert hat.*"[599]

Geist weiter*: „Ich glaube, lieber Herr Professor, dass wir nun an einem Punkt angelangt sind, an dem eine klare Entscheidung seitens Porsche AG erfolgen sollte. Am zweckmäßigsten in schriftlicher Form, dass Porsche zu einer Zusammenarbeit im Sinne der Lieferung des gesamten technischen Know-How für Planung und Konstruktion sowie für Beratung bereit ist und dass in diesem Schreiben klar zum Ausdruck kommen muss, in welcher Form für einen zukünftigen Ab-*

[598] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von GD Frank Geist an Bruno Kreisky, 27. September 1977

[599] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von GD Franz Geist an GD Fuhrmann, 28. September 1977

nehmer auf dem Automobil erkenntlich ist, dass es sich um eine Konstruktion der Firma Porsche handelt.“[600]

Über die Verhandlungen mit Chrysler, die sich noch in einem frühen Stadium befinden, schreibt Geist weiter an Fuhrmann: *„Da die Herren von Chrysler am 10. Oktober kommen, stehen wir natürlich unter Zeitdruck, denn was sollten wir mit Chrysler verhandeln, wenn wir keine Vorstellung über das zu bauende Auto haben und vor allem, wer dieses Auto konstruiert. Ich habe den Eindruck gehabt, dass Herr Präsident Cafiero*[601] *deshalb an einer Zusammenarbeit interessiert war, weil einmal der „2 l-Wagen“ aber vor allem ein „Porsche 2 l-Wagen“ für sein Vertriebsprogramm attraktiv ist.“*[602]

Abschließen geht Franz Geist auf die gesamte Situation, in der sich das „Austro-Porsche“-Projekt befindet, ein, und aus seinen geschriebenen Worten lässt sich wenig Optimismus herauslesen. Geist an Fuhrmann*: „Die Einstellung von Frau Piëch, die aus dem gestrigen Gespräch zu entnehmen war, ist nicht sehr ermutigend und ich bin auch ganz überzeugt, dass Herr Dr. Himmer nicht gerade unser Fürsprecher ist.*

Ich glaube auch, dass die verschiedenen negativen Hinweise in der deutschen und österreichischen Presse in erster Linie von Salzburg aus geschürt werden mit der mehr oder weniger freiwilligen Duldung durch den Vertriebsvorstand Dr. Schmid.

Ich habe gestern auch mit Herrn Schmücker telefoniert, der mir nochmals versichert hat, dass der Vorstand von VW keine Einflussnahme auf Porsche nehmen will und kann, soweit es sich um die technische Zusammenarbeit beim Bau eines österreichischen Automobils handelt. Aufrecht bleibt die Auffassung von VW aus Konkurrenzgründen ein solches Automobil nicht in den Vertrieb von VW aufnehmen zu können. Nach wie vor bleibt auch die zwischen mir und Herrn Schmücker erfolgte Sprachregelung aufrecht, dass ein Vertrieb eines österreichischen Autos über reine Porsche-Vertriebsstellen von VW nicht beeinsprucht wird. Ich habe keinen Grund, an den Aussagen des Herrn Schmücker zu zweifeln, aber man muss natürlich zugeben, dass hinter den Kulissen von Dr. Schmid alles unternommen wird, um den Bau des Automobils zu stören.

Zusammenfassend wollte ich also mit diesem Schreiben Sie vielmals bitten, eine Entscheidung bei Porsche herbeizuführen, aus deren Formulierung zu entnehmen ist, in welcher Form eine weitere Zusammenarbeit möglich wäre und damit zu entnehmen ist, ob die Form einer weiteren

[600] Ibid.
[601] Eugene A. Cafiero, Präsident von Chrysler 1975-1978
[602] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Schreiben von GD Franz Geist an GD Fuhrmann, 28. September 1977

Zusammenarbeit für die Errichtung einer österreichischen Automobilfabrik ausreichend ist oder ob wir dieses Projekt zumindest in Zusammenarbeit mit Porsche einstellen müssten."[603]

Zu dem von Franz Geist in seinem Schreiben an GD Fuhrmann angesprochenen Treffen kam es im Oktober 1977 in Wien sowie in Stuttgart / Weißach. Eine neue Konstellation ergab sich. Einerseits wollte man mit dem Porsche-Know-How und Markenrechten und andererseits mit dem Chrysler-Vertrieb den „Austro-Porsche" vor dem endgültigen Scheitern retten. Von dem Treffen zwischen den Herren von Chrysler, GD Fuhrmann, dem Bankier und österreichischem Konsul im Frankfurt, Richard Daus, und GD Franz Geist ist ein Protokoll erhalten, das von Geist an den ÖIAG-Vorstand, das ÖIAG-Präsidium sowie an das Bundeskanzleramt ergangen ist. Dort steht geschrieben: *„In den Gesprächen in Wien, die sich an mein seinerzeitiges Gespräch am 14.9. mit dem Präsidenten von Chrysler in Frankfurt angeschlossen haben, wurde sehr eingehend über den Inhalt der Porsche-Studie und über die Gedanken der Porsche-Konstrukteure zum Bau eines 2-l Wagens diskutiert. Ohne auf nähere technische Einzelheiten dieser technischen Diskussion einzugehen, war festzustellen, dass die Herren von Chrysler von der Konstruktion dieses Automobils sehr beeindruckt waren.*

Dieser Diskussion hat sich am 14.10. ein Besuch in Weißach im Entwicklungszentrum der Firma Porsche angeschlossen, in dem wiederum Einzelheiten eines österreichischen Automobils diskutiert wurden und seitens der Firma Porsche ganz besonders auf eine neue Motorenentwicklung hingewiesen wurde, die im Versuch bereits in mehreren Porsche-Sportwagen läuft (…) Die Darstellungen, gegeben von Entwicklungsingenieuren der Firma Porsche und Prof. Dr. Fuhrmann, hatten offenbar die Herren von Chrysler so beeindruckt, dass am Schluss der Besprechung Herr Vininger, der der obersten Chrysler-Geschäftsführung angehört, erklärte, dass er nach seiner Rückkehr in Detroit dafür eintreten wird, dass Chrysler dieses zukünftige österreichische Automobil in sein Vertriebsprogramm aufnimmt, weil es dort eine echte Lücke ausfüllen würde. Er hat weiter darauf hingewiesen, dass er seine Kollegen auch beeinflussen möchte, dass sie sich nicht nur im Vertrieb betätigen, sondern sich auch an einer zukünftigen Automobilfabrik in Österreich beteiligen sollten.

Aus seinen Aussagen war aber klar zu entnehmen, dass er voraussetzt, dass Porsche der Konstrukteur dieses Automobils sein wird, und dass in irgendeiner noch festzulegenden Form diese Tatsache auch der Kundschaft zur Kenntnis gebracht werden muss. Es wird nun doch notwendig

[603] Ibid.

werden, möglichst rasch von Porsche eine klare Erklärung zu erhalten, ob sie bereit sind, ihre Konstruktion auch als Konstruktion Porsche in der Öffentlichkeit deklarieren zu lassen.“[604]

Sollte es zu so einer öffentlichen Deklaration von Seiten Porsches kommen, muss natürlich auch der Name „Porsche“ ein elementarer Bestandteil des Markennamens des von Chrysler vertriebenen Gefährts sein. Die Vorbehalte, die manche Mitglieder der Familie Porsche/ Piëch gegenüber dem „Austro-Porsche“ hegen, war allen Beteiligten klar, und die Wahrscheinlichkeit, dass die Familie Porsche / Piëch Ihr Einverständnis dazu gibt, dass der „Austro-Porsche“ auch wirklich „Austro-Porsche“ heißt, war gering. Die Auseinandersetzung zwischen der Familie Porsche / Piëch und der ÖIAG und der österreichischen Bundesregierung sollten sich Ende des Jahres 1977 zuspitzen.

Die Verhandlungen mit Chrysler schlugen sich auch auf die mediale Berichterstattung nieder. „Statt Austro-Porsche nun Austro-Chrysler“ schrieb der KURIER.[605] Franz Geist, wieder mit vollem Optimismus bei der Sache, erklärte gegenüber dem KURIER: *„Sie werden noch in einem Austro-Chrysler fahren.“*[606] Die neuen Gespräche über eine PKW-Produktionsstätte, mit welchem Partner auch immer, rief in den Medien Unglauben und Zweifel hervor. Krone-Kolumnist „Staberl“, ging in seiner Kolumne auf die angeblich neuen Erfolgsaussichten des „Austro-Chrysler“ und der Kritik Geists ein, der meinte, dass die Journalisten Schuld an der Misere des „Austro-Porsche“ trugen. „Staberl“ dazu: *„Wir waren nicht von Haus aus gegen den Austro-Porsche, und wir sind nicht von Haus aus gegen den Austro-Chrysler. Wir halten nur die vielfach schon bis hart an den Verfolgungswahn hinaufgesteigerte Wehleidigkeit vieler unserer Würdenträger für verfehlt. (…) Herr Geist wird aber doch zumindest nicht erwarten, dass man sein neues Projekt allein schon deswegen preise, weil er aus lauter Gitz auf die Journalisten darüber justament nichts sagen will. Warten wir daher ab, vielleicht wird der Austro-Chrysler endlich der große Genieblitz, den unsere Verstaatliche Industrie tatsächlich so dringend nötig hat.“*[607] Auch im Ausland stießen die Verhandlungen mit Chrysler auf Resonanz. Die Süddeutsche Zeitung *schrieb „In Wien spricht man vom „Austro-Chrysler“, und Bundeskanzler Kreisky wurde zitiert, dass das Projekt „konkreter denn je“ sei.“*[608] Von Seiten des Wirtschaftsmagazins „Die Wirtschaft“, das als Servicemagazin für Unternehmer und Manager gilt, wurde das neue

[604] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Protokoll Treffen mit Herren von Chrysler in Wien und Weißach 13. und 14. Oktober, 17. Oktober 1977
[605] KURIER, 18. Jänner 1978
[606] Ibid.
[607] Kronen-Zeitung, 19. Jänner 1978
[608] Süddeutsche Zeitung, 20. Jänner 1978

„Austro-Chrysler"-Projekt schlicht und ergreifend als „Gigantomanie" bezeichnet.[609] Auch in der deutschen Tageszeitung „Die Welt" wurde von „Kreiskys Träume" geschrieben und der neue „Austro-Chrysler" als: *„(…) ein Versuchsballon, der zwar noch nicht endgültig geplatzt ist"* bezeichnet."[610] Der KURIER fasste die Bemühungen der post-„Austro-Porsche"-Suche nach Partnern so zusammen: *„Kein Mangel an Autoplänen", nachdem nun auch Steyr in halbherzige Kontakte mit Lancia getreten ist."*[611]

[609] Die Wirtschaft, Nr.4, 24. Jänner 1978
[610] Die Welt, 17. Feber 1978

XI. Ferdinand Piëch vs. Bruno Kreisky oder das Ende des „Austro…..?“

Während die Verhandlungen mit Chrysler in Wien und Weißach voll im Gange waren, kam wenige Tage vorher die von der Firma Porsche versprochene Ergänzung der „Porsche-Studie“ zum Kapitel „Marktforschung“. In dieser Ergänzung wurde auf die vorhandenen Problemstellungen eingegangen, die seit Anbeginn des Unternehmens unverändert geblieben sind. In der Ergänzung zum Kapitel „Marktforschung“ werden zwei „Schwierigkeiten“ geortet: *„(…) die exklusive Herstellerbezeichnung ist noch nicht in Sicht. Über die Benutzung des Namens Porsche wurde keine Einigung erzielt.“*[612] Die zweite „Schwierigkeit“ wird wie folgt beschrieben: *„Es steht die Aussage der VW AG im Raum, der Porsche-Vertriebsorganisation, soweit sie Gast in der VW/Audi-Organisation ist, den Vertrieb eines „Austria“-Fahrzeuges nicht zu gestatten. Das gilt auch, wenn das Fahrzeug Porsche heißt.“*[613]

Neben der Problembeschreibung wird noch konkreter auf die vorhandene Problemstellung eingegangen. Dort ist zu vernehmen: *„Erschwerend in diesem Zusammenhang ist die Tatsache der inneren Abhängigkeit der Fahrzeugbezeichnung von der Vertriebsorganisation, d. h. die Vertriebsstruktur kann nicht unabhängig von der geplanten Fahrzeugbezeichnung gewählt werden (Mercedes = Daimler-Benz-Händler-Organisation).“*[614]

Des Weiteren werden in der Ergänzung zur „Porsche-Studie“ die Konsequenzen beschrieben, sollte es nicht gelingen, eine exklusive Herstellerbezeichnung, d. h. den Namen Porsche im Markennamen zu tragen. Es wird geschlussfolgert, dass: *„Der volle Entfall der Prämisse 2 (exklusive Herstellerbezeichnung, A. d. A.) würde mit Sicherheit neben den beträchtlichen Zusatzkosten für Marketing zu einer gravierenden Erhöhung des Risikos für dieses Projekt führen. Eines Risikos, welches dazuhin nur sehr schwer zu bewerten ist.“*[615]

Der zweite in der Ergänzung zur „Porsche-Studie“ behandelte Punkt beschäftigt sich mit den Konsequenzen im Falle des erfolglosen Bemühens um einen Partner, der eine erfahrene und etablierte Vertriebs- und Kundendienstorganisation besitzt. Als Vorteile einer solchen Organisation werden von den Porsche-Mitarbeitern folgende Punkte gesehen: *„1. Bei gleicher Herstellerbezeichnung die Identität lang etablierter Händler mit dem Image des neuen Produkts. Die Vertreter der Marke sind lokal bereits bekannt. 2. Da vor allen Dingen auf Importeurs- / Groß-*

---

[611] KURIER, 16. März 1978
[612] Kreisky-Archiv, Bestand VI.I Wirtschaft, Finanzen, Betriebe, Bauten, Verkehr, Landwirtschaft, Box 15 Austro-Porsche, Ergänzung zu Kapitel I „Marktforschung“ der „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion“ vom 10. März 1977, September 1977, S. 2
[613] Ibid., S. 2
[614] Ibid., S. 2
[615] Ibid., S: 6

handelsebene mit bestehenden Einrichtungen gearbeitet wird, braucht die Handelsmarge nur zusätzlich Vollkosten abzudecken. Daher ist eine geringere als übliche Marge ohne Minderung der Existenzfähigkeit möglich. 3. Da bereits etabliert, ist die geographische Marktabdeckung durch ein Händlernetz meist gegeben, damit ist kein Organisationsaufbau sondern nur die Markterschließung für das neue Produkt notwendig. Die Marktmöglichkeiten können relativ schnell erreicht und ausgeschöpft werden.“[616]

Sollten jedoch diese Vorteile wegfallen, ergeben sich daraus für den Neuaufbau einer Vertriebs- und Kundendienstorganisation folgende Konsequenzen: *„1. Auf sich allein gestellt, müssen alle Vertriebs- und Organisationskosten durch die Handelsmargen voll abgedeckt werden. Dies betrifft insbesondere die Importeurs-/ Großhandelsfunktion, aber auch evtl. Exklusivhändler in Ballungsgebieten. Die hierdurch notwendige Margenerhöhung gegenüber der bisherigen Kalkulation wird auf 3 % geschätzt, wobei die Verteilung zwischen Händler und Importeur / Großhändler von Markt zu Markt unterschiedlich ist. 2. Da der Händler in seinem lokalen Markt mit einer für ihn neuen Marke auftritt, muss auch er im erhöhten Umfang Imagewerbung treiben, d. h. die Assoziation zwischen sich und der Marke schaffen. Das kostet Geld, d. h. erfordert die Unterstützung des Importeurs und längere Anlaufzeit. 3. Da das Volumen mehrheitlich keine Exklusivhändler erlaubt und keine einheitliche andere Markenorganisation zur Verfügung steht, wird es sehr schwer sein und lange Zeit in Anspruch nehmen, eine volle Abdeckung des Gesamtmarktes zu erzielen. Außerdem kann durch die Mischung von Händlern der unterschiedlichsten Marken auf keinem einheitlichen Qualitäts- und Identifikationsstandard und keinem einheitlichen Kundendienst- und Verkaufssystem aufgebaut werden. Dies erhöht den Trainingsaufwand und die Aufbauzeit, lässt jedoch auch langfristig die Erreichung eines einheitlichen Qualitätsstandards und einer eindeutigen Herstelleridentifikation fraglich erscheinen. Der Aufbau zu einem „Markenprodukt“ wäre zudem teilweise in Frage gestellt, da produktbegleitende Umstände im Bereich der Vertriebsorganisation (Erscheinungsbild der Vielmarkenhändler) nicht standardisiert werden könnten.“*[617]

Für die Ersteller der Ergänzung zur „Porsche-Studie“ ergeben sich folgende Schlussfolgerungen, sollte es nicht zu einer Kooperation mit einem Partner kommen, der über eine erfahrene und etablierte Vertriebs- und Kundendienst-Organisation, verfügt: *„1. Der Kundenpreis des Fahrzeugs erhöht sich aufgrund der notwendigen, höheren Vertriebskosten um ca. 3 %. 2. Die notwendige Aufbauphase verlängert sich von 2 auf mindestens 4 Jahre. 3. Eine optimale Flächenabdeckung, der notwendige Qualitätsstandard der Vertriebsorganisation wie auch eine wün-*

[616] Ibid., S. 7
[617] Ibid., S. 7f.

schenswerte Identifikation derselben werden nicht voll erreicht werden. Die durch diese Folgerungen verursachten Stückzahlverlusten gegenüber der ursprünglichen Studie werden auf 10-20 % geschätzt.“[618]

In der Zusammenfassung wird dem „Austro-Porsche“-Projekt eine düstere Zukunft prophezeit, sollte weder eine exklusive Bezeichnung oder eine Kooperation mit einem potenten Partner erfolgen. Hierzu heißt es: *„Die Stückzahlverluste aus dem Entfall der Prämisse 3 (Vorhandensein einer erfahrenen und etablierten Vertriebs- und Kundendienstorganisation, A. d. A) werden auf minus 10 bis 20 % geschätzt. Sollte zusätzlich die Prämisse 2 (exklusive Bezeichnung) nicht erfüllt werden, erscheint eine Durchführung des Projekts durch die Kumulation der Unsicherheitsfaktoren extrem risikoreich und nicht mehr rechenbar.“*[619]

Seit das Projekt „Austro-Porsche“ seinen Anfang nahm, begleiteten dieses die Problemfelder der exklusiven Herstellerbezeichnung und des Vertriebssystems. Während die Verstaatlichte Industrie seit Mitte des Jahres 1977 versuchte, einen Ersatz für das Vertriebssystem von VW aufzutreiben, sollte das Unvermögen, den Namen Porsche in die Marke einzubinden, zum letztendlichen Scheitern des Projekts sorgen. Im November 1977 kam es zu einem telefonischen Interview mit Ferdinand Piëch am 7. November, das am 8. November im Ö1-Mittagsjournal ausgestrahlt wurde, eine heftige Auseinandersetzung mit Bundeskanzler Kreisky nach sich zog und definitive Gewissheit erbrachte, dass der „Austro-Porsche“ ohne den Suffix „Porsche“ auskommen müsste. Dieses Interview mit Ferdinand Piëch und Kreiskys Replik darauf sollte auch in einem kleinen Medien-Skandal münden. In dem von Eugen Freund geführten Interview wird Ferdinand Piëch gefragt*: „Wenn man einer österreichischen Zeitung der vergangenen Tage glauben kann, dann hängt das Projekt Austro-Porsche jetzt sozusagen an Ihnen. Angeblich sind Sie es, weil Sie ein ähnliches Auto konstruieren, wie es der „Austro-Porsche“ sein soll, der sich gegen das „Austro-Porsche“-Projekt ausdrückt. Ist das richtig?“*[620] Ferdinand Piëch darauf*: „Ja, ich würde nur die Schwerpunkte etwas anders setzen, wie man sie in Österreich aus der Zeitung entnehmen kann, da sieht es so aus, dass man das unterstellt, dass Audi Angst hätte vor einem Konkurrenzprodukt, es ist doch etwas anders. Wir entwickeln in diesen Klassen ganz klar unsere Zukunftsprojekte, nur haben wir vor, erheblich höhere Stückzahlen von diesen Produkten auf den Markt zu bringen, die Stückzahlen beeinflussen ganz wesentlich den Preis. Wer aus diesen Dingen und dem fehlenden Vertriebsnetz eigentlich kaum eine vernünftige Chance von Österreich aus, ein solches*

[618] Ibid., S. 8f.
[619] Ibid., S. 9

Projekt auf den Weltmarkt zu lancieren.“[621] Eugen Freund spricht nun die Zusammenarbeit zwischen der österreichischen Regierung und Chrysler an. Freund an Ferdinand Piëch: *„Wenn nun die Regierung, die österreichische Regierung Ihnen etwa American Motors oder Chrysler Corporation als die Vertriebsfirmen nennt, würden Sie das akzeptieren, oder sind Ihnen die beiden Firmen so unter Anführungszeichen suspekt, dass sie diese beiden Namen keine Zustimmung geben könnten?“*[622] Piëch darauf*: „Ich möchte sagen, dass ich den amerikanischen Markt schon als zu kritisch sehe. Wenn man ein Modell darauf aufbaut, das man mit dem US-Markt leben muss, dann halt ich das für zu kritisch. Natürlich ist in der Auswahl der Vertriebsnetze nicht gerade die stärksten genannt, das ist mit Sicherheit noch ein einschneidendes Moment, aber der Schwerpunkt ist, dass man nicht auf dem US Export seine Stückzahlen aufbauen darf.“*[623] Eugen Freund kommt nun auf die Familienverhältnisse zu sprechen und fragt Ferdinand Piëch*: „Nun sind Sie, Herr Dr. Piëch, doch in einer etwas schwierigen Situation. Einerseits vertreten Sie die Familie Porsche, die an diesem Projekt beteiligt wäre, also Interesse daran haben müsste, dass das Fahrzeug gebaut wird, andererseits bauen Sie selber Fahrzeuge, in der ähnlichen Preis und auch Klassenkategorie. Ist es aus diesem Grund für Sie so schwierig, diesem Projekt eine Zustimmung zu geben?“*[624] Piëch erwidert: *„Also, ich versuche, hier nicht als Konstrukteur zu denken, sondern für meine Heimat, doch eine vernünftige Basis, die die nächsten 2 Jahrzehnte überstehen kann, zu finden, und da glaube ich, in dem heiß umkämpften Gebiet des Mittelklassefeldes und ich sehe, wenn man betrachtet, dass unsere Konkurrenz entwickelt, dass der heiß umkämpfte Boden in Europa wird, da sehe ich für einen Neuankömmling in kleiner Stückzahl eigentlich keine Chance.“*[625] Freund bleibt bei dem Verhältnis innerhalb der Familie Porsche / Piëch und frägt weiter*: „Wie repräsentativ ist Ihre Meinung innerhalb dieses sogenannten Familienrates von Porsche? Ist es eine Strömung, die Sie jetzt schildern, oder sind Sie der einzige der so denkt?“*[626] Piëch antwortete: *„Ich würde sagen, die Strömung war insgesamt von der Familie relativ positiv am Beginn der Untersuchungen und sie hat sich mit den Einschränkungen kein Vertriebsnetz, das Auto wird zu teuer, dass man den Exportmarkt in USA als einen wichtigsten oder den wichtigsten Zielpunkt sehen muss. All diese Dinge haben sich vom Auto der Vernunft immer weiter weg entwickelt, ich hätte erwartet, in Österreich, bei einer sozialistischen Regierung, dass man*

---

[620] Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal.* (Mp3-Audiodatei) 8. November 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/0673F4AA-07C-0018E-00000140-06734CD5/band/21949/ (zuletzt abgerufen am 22. Juni 2013
[621] Ibid.
[622] Ibid.
[623] Ibid.
[624] Ibid.
[625] Ibid.
[626] Ibid.

an erster Stelle doch ein volksähnliches Auto baut und keinen Mittel- oder oberen Mittelklassewagen, das sind also alles Dinge, die aus der Stückzahlproblematik hergerührt haben. Und die haben insgesamt unsere Familie sich geistig immer mehr von den Dingen wegbewegen lassen, einfach nur unter der Angst, dass man letzen Endes unter der Beratung von Porsche zwar ein Auto bekommt, aber kein wirtschaftliches Auto mehr."[627] Eugen Freund spielt nun auf die Problematik der Verwendung des Namen Porsche im „Austro-Porsche" an und fragt Piëch: *„Und dazu würden Sie Ihren Namen nicht hergeben wollen?"*[628] Piëch antwortet kurz und bündig *„Na, ich mit Sicherheit nicht.*"[629] Freund will danach die Chancen für eine andersartige Zusammenarbeit zwischen Österreich und namhaften Automobilkonzernen wissen: *„Können Sie sich in irgendeiner Form eine andere Zusammenarbeit zwischen österreichischen, offenbar noch nicht bestehenden Automobilherstellern, oder Automobilvertriebsfirmen vorstellen und bundesdeutschen?"*[630] Piëch erwidert: *„Eigentlich schwer. In dem heiß umkämpften Gebiet Mittelklassewagen, da versucht doch also jeder Hersteller, sein Produkt zu forcieren. Die besten Möglichkeiten und Startmöglichkeiten ist ein Produkt an den Mann zu bringen und jetzt sollte er noch ein Adoptivkind dazu nehmen, ich sehe da echte Schwierigkeit."*[631]
Nach dem Interview mit Ferdinand Piëch war es allen klar, dass der „Austro-Porsche" mit Sicherheit nicht den Namen „Porsche" als Markenname tragen würde. Die totale Ablehnung von Seiten der Familie Porsche / Piëch und die von Ferdinand Piëch beschriebenen Schwierigkeiten, mit denen sich der „Austro-Porsche" schon vor seinem eigentlichen Start ausgesetzt sieht, lassen eine Realisierung des Projekts unter einem wirtschaftlichen Standpunkt als sehr unrealistisch erscheinen.

Kreisky, der nach dem Ministerrat am Dienstag, mit den Aussagen Piëchs konfrontiert wurde, gab dem ORF-Journalisten Johannes Fischer ein Interview. Auf das Interview von Piëch reagierte Bundeskanzler Kreisky wie folgt*: „Also, ich kann Ihnen sagen, dass der Herr Ing. Piëch einer der Mitaktionäre, Mitaktionäre der Familie von Porsche, zeigt die ganze Problematik, ist der Mann, der das Konkurrenzprojekt entwickelt. Und daher die Argumentation verständlich ist, von seinem Standpunkt aus, er ist hier das Hindernis dafür, das hat man uns ja nicht mitgeteilt, das hat überhaupt nichts damit zu tun, da ja mich die Regierung beauftragt hat, ihm ist halt ein neues Argument eingefallen, das eine zu wenig eindrucksvoll erscheint, nämlich dass er aus Konkurrenzgründen durchgesetzt hat, dass dieser Wagen nicht vertrieben wird von dem, der seinen Wa-*

[627] Ibid.
[628] Ibid.
[629] Ibid.
[630] Ibid.

gen vertreibt. Was sich innerhalb der Eigentümer, der Familie abspielt, das ist eben nicht voraussehbar gewesen und das gehört mit zu den Problemen, also wenn es den Namen Porsche nicht gibt, dann verfällt das Ganze.“[632] Das klare Statement Kreiskys, dass ohne den Namen „Porsche“ im Markenname, dass „Ganze“ verfällt, bedeutet das Ende des „Austro-Porsche“.

Johannes Fischer befragt Kreisky weiter zu der Kooperation mit Chrysler: *„Da in der Sache selbst, und Ing. Piëch etwas anderer Meinung, er meint, würde man sich generell auf den amerikanischen Markt konzentrieren, wäre das nicht günstig. Er meint, dass man das mit einem solchen Projekt auch auf dem europäischen oder österreichischen Markt konzentrieren müsste?“*[633]

Kreisky darauf: *„Die Verhandlungen, die hier geführt werden, werden mit einem amerikanischen Unternehmen unter anderem geführt, das aber einen Weltvertrieb hat und viele europäische Produkte vertreibt oder einige europäische Produkte vertreibt, allerdings unter eigener Produktion. Mehr kann ich nicht sagen. Daher ist auch diese Äußerung des Herrn Ing. nicht ganz korrekt, es handelt sich nicht um einen Vertrieb für Amerika, es handelt sich um einen Vertrieb auch für Amerika.“*[634]

Kreisky wird des Weiteren gefragt: *„Sie haben ja auch nie die Frage gerichtet, die auch in Österreich immer wieder diskutiert wurde, nämlich die Frage einer anderen Zusammenarbeit, etwas eines Assembling-Werkes in Österreich. Da hat Herr Ing. Piëch gemeint, das könne er sich nicht vorstellen, gibt’s da von Ihrer Seite andere Informationen?“*[635]

Bundeskanzler Kreisky erwidert: *„Es hat bisher kein einziges deutsches Werk sich bereit erklärt, eine Frage des Assembling zu prüfen. Kein einziges deutsches Unternehmen. Trotz der großen Fülle.“*[636]

Auch die Schwierigkeit bezüglich der Stückzahl wird thematisiert*: „Eine Schwierigkeit sieht Herr Ing. Piëch noch in den kleineren Stückzahlen des Austro-Porsche?“*[637] Kreisky darauf: *„Die Stückzahlen sind nicht, sind größer als die, die sie bei Porsche gewöhnt sind, zu verkaufen. Schauen Sie, es ist nicht möglich, den Herrn Ing. Piëch mit dem Herrn Präsidenten Porsche zu konfrontieren. Das kann ich dem Herrn Ing. nicht antun. Und ich kann auch nicht den Generaldirektor Fuhrmann, vom Generaldirektor Fuhrmann verlangen, dass er gegen seinen Eigentümer auftritt. Aber ich stütze mich nur auf Angaben dieser legitimierten Vertretung der Firma*

---

[631] Ibid.
[632] Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal.* (Mp3-Audiodatei) 8. November 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/0673F4AA-07C-0018E-00000140-06734CD5/band/21949/ (zuletzt abgerufen am 22. Juni 2013
[633] Ibid.
[634] Ibid.
[635] Ibid.
[636] Ibid.
[637] Ibid.

Porsche. Dass es darüber keine zu einem Familienstreit gekommen ist, konnte niemand voraussehen und auch wir nicht. Das Projekt ist und ja entsprechend legitimiert und präsentiert worden, aber ich kenne diesen Streit und ich weiß, dass er, meiner Meinung nach, wahrscheinlich dass er maßgebend dafür sein wird, dass dieses Projekt nicht verwirklicht werden kann, aber es ändert sich nichts an der Tatsache, dass das Konkurrenzprodukt, das einen der Gesellschafter sozusagen vertreten wird. Das ist das Entscheidende.“[638]

Abschließend wird Bundeskanzler Kreisky danach gefragt*: „Wenn Sie jetzt nach Kenntnis des Familienstreits einschätzen, wird es zu diesem Austro-Porsche-Projekt kommen oder nicht?“*[639]

Auf die alles entscheidende Frage, antwortet Kreisky wie folgt*: „Nur, wenn es die Frage der Marke oder in irgendeiner Form sichtbar wird, dass es sich um ein Porsche-Produkt handelt, sonst nicht. Stellen Sie sich vor, dass man einen Mercedes macht, der nicht Mercedes heißen darf. Der größte Verkaufsvorteil fällt weg.“*[640]

Nach der Übertragung des am Vortag aufgenommen Interviews mit Ferdinand Piëch am 8. November kam es zu einer Premiere im österreichischen Hörfunk. Ein Sprecher erklärte: *„Meine Damen und Herren, auf Wunsch von Herrn Ing. Piëch musste ein Teil des Interviews gemäß den Programmrichtlinien des ORF, und zwar ein Teil des Interviews über Zusammenhänge zwischen Parteipolitik und Wirtschaftlichkeit des Austro-Porsche-Projekts, gestrichen werden.“*[641]

Worum ging es? In dem Gespräch mit Eugen Freund wurde ein Teil des Interviews mit Piëch herausgeschnitten. Dieser Teil bezog sich auf die Stimmung innerhalb der Familie Porsche / Piëch. Piëch erklärte darauf*: „Die Stimmung ist so, dass – wenn sich das nicht rechnete, sich nicht langfristig trägt – dann hängt das mit einer Parteiführung zusammen. Und wenn dann die Gegenpartei drankommt, dann bringt man so etwas um. Wenn sich etwas selbst rechnet, dann wird es sich immer rechnen, unter allen Wirtschaftsbedingungen und allen politischen Strömungen rechnen und dann wird das auch immer weitergeführt werden. Und um diese Weiterführung haben wir etwas Bange.“*[642]

Nachdem Bruno Kreisky am Dienstag den, 8. November, nach dem Ministerrat mit der Aussage Piëchs konfrontiert wurde, meinte dieser: *„Die Ausrede mit dem Regierungswechsel klingt merkwürdig.“*[643] Dieser Teil wurde auch aus dem oben zitierten Interview herausgenommen. Anscheinend soll Ferdinand Piëch eine Viertelstunde nach dem Interview von Kreisky bei dem

[638] Ibid.
[639] Ibid.
[640] Ibid.
[641] Ibid.
[642] KURIER, 9. November 1977
[643] Ibid.

diensthabenden Redakteur angerufen haben und verlangt dass, die kontroverse Passage aus seinem Interview zurückzuziehen sei. Anscheinend habe Kreisky telefonisch bei Porsche interveniert und gemeint: *„Das kann Konsequenzen haben."*[644] Kreisky dementiert seine Zensurmaßnahmen gegenüber dem KURIER, bestätigte aber, mit einem Herrn der Familie Porsche telefoniert zu haben. Kreisky dazu*: „Ich habe ihm – es war nicht Piëch, den kenn' ich gar nicht – lediglich gesagt, dass ich es merkwürdig finde, dass da eine politische Begründung angegeben wurde. Was die Herren dann gemacht haben, geht mich nichts an. Mir ist das ganze wurscht."*[645] Mit dieser skurril anmutenden Affäre scheint das Ende des „Austro-Porsche" besiegelt. Das Verhältnis zwischen den österreichischen Verhandlungspartner, namhaft repräsentiert durch den Bundeskanzler der Republik Österreich, und der Familie Porsche / Piëch, vertreten durch Ferdinand Piëch, galt als zerrüttet. Dies wurde unrühmlich durch die beiden Interviews im Ö1-Mittagsjournal coram publico zur Schau gestellt. Die Fronten schienen verhärtet und es war nun allen Beteiligten klar, dass die Familie Porsche niemals ihren prestigeträchtigen Namen einem Auto aus Österreich zu Verfügung stellen würde. Bruno Kreisky selbst war es, der im Interview mit dem Ö1-Mittagsjournal meinte, dass ohne den Namen Porsche das „Ganze" verfällt. Diese Forderung wiederholte Bundeskanzler Kreisky auch nach dem Ministerrat vom 14. November 1977. Sollte der Name Porsche bei dem zu vertreibenden Auto nicht vorhanden sein, bewusst sprach Kreisky nicht einen konkreten Händler an, dann fällt das gesamt Projekt.[646] Gut eine Woche nach dem Ministerrat, äußert sich Kreisky gegenüber dem Projekt erheblich kritischer und erklärte*: „Ich habe das Gefühl, dass die Frage des Austro-Porsche sich vermutlich in der Weise wie sie von den Urhebern des Projekts ausgedacht wurde, wahrscheinlich sich nicht verwirklichen lassen wird. Aber ich halte es nach wie vor für richtig und notwendig, die Idee einer Autoproduktion, einer partiellen Autoproduktion in Österreich weiter zu vertreten weil ich sie für aussichtsreich halte."*[647] Nach dieser Äußerung wurde Kreisky gefragt, welche Informationen er in den letzen Woche erhalten habe, da er das „Austro-Porsche"-Projekt als gewissermaßen als tot bezeichnet hat. Darauf Kreisky*: „Ich bezeichne es nicht als tot. Ich bezeichne es nur nicht als sehr aussichtsreich, soweit es uns betrifft. Dennoch möchte ich sagen, dass die endgültigen Nachrichten noch nicht vorliegen."*[648] Daraufhin wird Kreisky wieder gefragt, ob ihm die Firma,

[644] Ibid.
[645] Ibid.
[646] Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal.* (Mp3-Audiodatei) 14. November 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/06BCC73B-156-00294-000008B0-06BBDD65/band/20148/ (zuletzt abgerufen am 27 Juni 2013)
[647] Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal.* (Mp3-Audiodatei) 22. November 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/06BCC73B-156-00294-000008B0-06BBDD65/band/20148/ (zuletzt abgerufen am 27 Juni 2013)
[648] Ibid.

die im Gespräch als Vertriebspartner war, abgesagt hat. Der Bundeskanzler erwidert*: „Das ist noch nicht endgültig, sie haben Vorschläge zu machen. Das wird aber sicher noch zwei drei Wochen dauern. Von meinem Standpunkt aus seh' ich im Augenblick wenig Grund, dieses Projekt als sehr positiv zu beurteilen, wenngleich ich es nicht abschreiben würde. Das ist halt so bei Projekten dieser Art.*"[649]

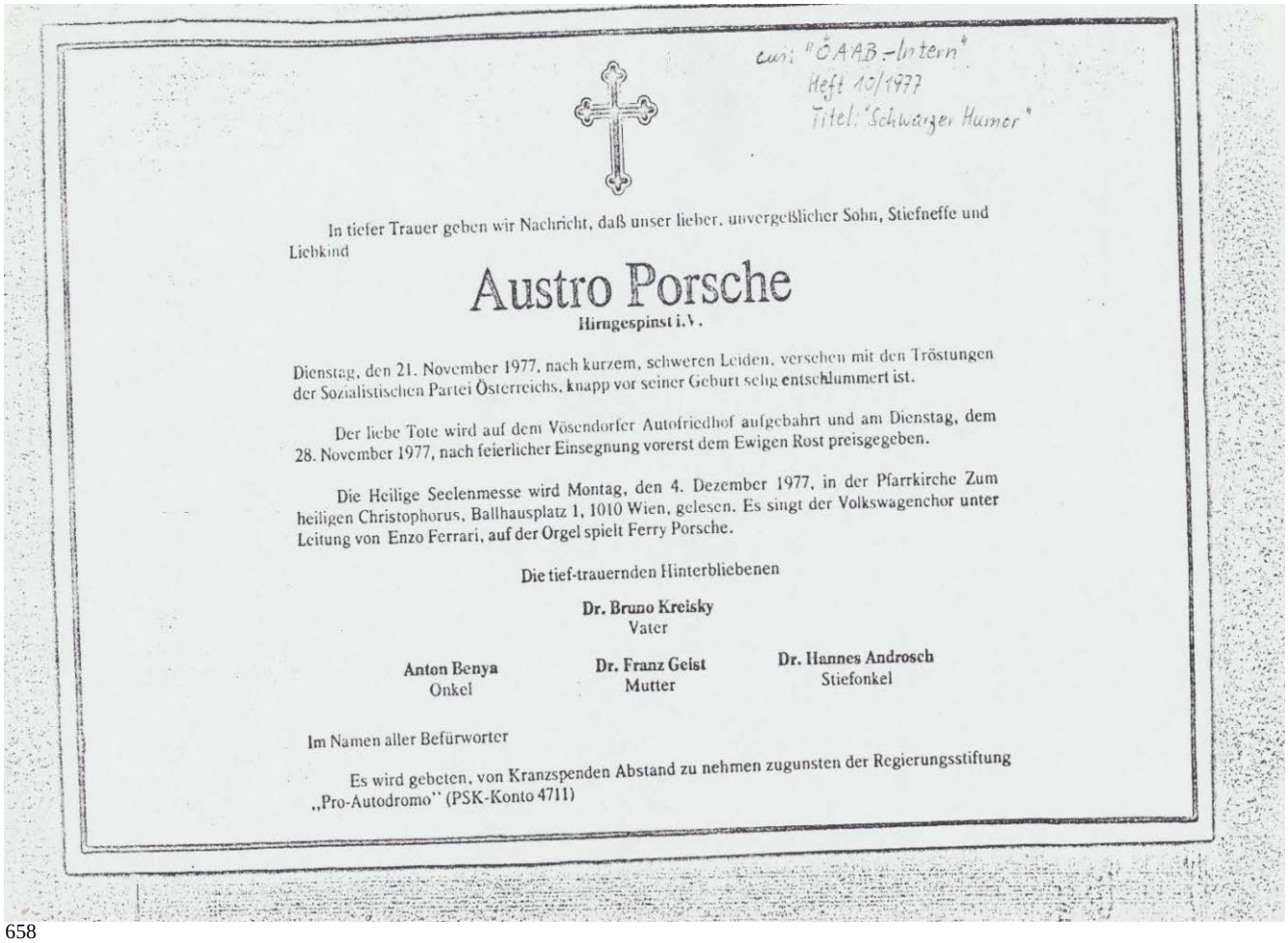
Die Medienberichterstattung war ebenso ernüchternd wie das Resultat des Streits zwischen Kreisky und Piëch. Einen Tag nach der Auseinandersetzung schrieb der KURIER: „Austro-Porsche so gut wie tot".[650] Im KURIER wird jedoch nicht ein Familienstreit als Ursache des Scheiterns geortet, sondern eine ökonomische Notwendigkeit. Hierzu ist dort zu lesen: *„Es handelt sich aber, wie zu hören ist, um gar keinen Familienstreit. Der Bundeskanzler hatte anfangs mit Piëchs Onkel, Ferry Porsche, das Projekt ausgehandelt und von ihm auch eine generelle Zusage erhalten. Als jedoch der Familienvorstand zur einhelligen Meinung kam, dass ein Austro-Porsche eine Totgeburt wäre, musste Piëch die undankbare Aufgabe übernehmen, Kreisky gegenüber im Namen des Familienrates abzulehnen.*"[651] Genauso wie der KURIER argumentierten auch andere Tageszeitungen. Die Presse schrieb „Austro-Porsche: Kreisky beginnt zu zweifeln"[652], und die Salzburger Nachrichten meinten: „Austro-Porsche" praktisch gestorben".[653] Auch in den ausländischen Medien war das Ende des „Austro-Porsche" zu vernehmen. Das Handelsblatt aus Düsseldorf titelte: „Der „Austro-Porsche" will nicht anspringen. Harte Kritik ernüchtert Österreichs Autoplaner."[654] Und die Neue Zürcher Zeitung fragt: „Das Ende für den „Austro-Porsche"?[655]

A. Und er rollt doch

Genauso abrupt wie der „Austro-Porsche" auftauchte, genauso so schnell tauchte er wieder ab. Es gab in dem Sinn kein offizielles Ende des „Austro-Porsche"-Projekts, genauso wenig wie es einen offiziellen Anfang im Sommer 1976 gab. In der Zeitschrift des ÖAAB „ÖAAB-Intern" wurde unter dem Titel „schwarzer Humor" eine Parte / Ablebeninserat geschalten, in dem der „Austro-Porsche" betrauert wurde.[656] Dort wird der „Todestag" des „Austro-Porsche" mit 21.

[649] Ibid.
[650] KURIER, 9. November 1977
[651] Ibid.
[652] Die Presse, 9. November 1977
[653] Salzburger Nachrichten, 9. November 1977
[654] Handelsblatt, 10. November 1977
[655] Neue Zürcher Zeitung, 11. November 1977
[656] ÖAAB-Intern, 10/1977

November 1977 angegeben. Als tieftrauernde Hinterbliebene werden Bundeskanzler Bruno Kreisky als Vater und ÖIAG-GD Franz Geist als Mutter angegeben. Anton Benya als Onkel und Hannes Androsch als Stiefonkel. Im Ö1-Mittagsjournal vom 8. November wurde ebenso von einer Ablehnung des „Austro-Porsche“ berichtet.[657]



cui: "ÖAAB-Intern"
Heft 10/1977
Titel: "Schwarzer Humor"

In tiefer Trauer geben wir Nachricht, daß unser lieber, unvergeßlicher Sohn, Stiefneffe und Liebkind

Austro Porsche

Hirngespinst i.V.

Dienstag, den 21. November 1977, nach kurzem, schweren Leiden, versehen mit den Tröstungen der Sozialistischen Partei Österreichs, knapp vor seiner Geburt selig entschlummert ist.

Der liebe Tote wird auf dem Vösendorfer Autofriedhof aufgebahrt und am Dienstag, dem 28. November 1977, nach feierlicher Einsegnung vorerst dem Ewigen Rost preisgegeben.

Die Heilige Seelenmesse wird Montag, den 4. Dezember 1977, in der Pfarrkirche Zum heiligen Christophorus, Ballhausplatz 1, 1010 Wien, gelesen. Es singt der Volkswagenchor unter Leitung von Enzo Ferrari, auf der Orgel spielt Ferry Porsche.

Die tief-trauernden Hinterbliebenen

Dr. Bruno Kreisky
Vater

Anton Benya
Onkel

Dr. Franz Geist
Mutter

Dr. Hannes Androsch
Stiefonkel

Im Namen aller Befürworter

Es wird gebeten, von Kranzspenden Abstand zu nehmen zugunsten der Regierungsstiftung „Pro-Autodromo“ (PSK-Konto 4711)

658

Die Medienberichte wurden Ende des Jahres 1977 weniger und die Verhandlungen mit Chrysler wurden halbherzig weitergeführt. Im Dezember 1977 kam es in London zu Gesprächen mit Chrysler. GD-Geist und ÖIAG-Vorstandsmitglied Oskar Grünwald führten die Verhandlungen. Geist berichtete darüber bei der Vorstandssitzung der ÖIAG am 21. Dezember 1977.[659] Des Weiteren kam es im April 1978 zu erneuten Gesprächen zwischen der Verstaatlichen Industrie und Chrysler. Über diese Verhandlungen wurde in der Aufsichtsratssitzung der ÖIAG ausführ-

[657] Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal.* (Mp3-Audiodatei) 8. November 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/06BCC73B-156-00294-000008B0-06BBDD65/band/20148/ (zuletzt abgerufen am 27 Juni 2013)
[658] ÖAAB-Intern, 10/1977
[659] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 68, Protokoll über die 224. Vorstandssitzung, 21. Dezember 1977

lich Bericht erstattet.[660] Es schien bei den Unterredungen mit Chrysler der Mut und der Elan verloren gegangen zu sein, und es kam zu keiner konkreten Annäherung.

Im Juni 1978 kam es zu einem Symposium in der Wiener Hofburg, bei der die Frage gestellt wurde, die eigentlich schon im Sommer 1976 gestellte hätte werden sollen, bevor der „Austro-Porsche" seinen unrühmlichen Anfang nahm, nämlich: „Soll Österreich Automobile bauen"? Die Symposiums-Teilnehmer waren hochrangige Persönlichkeiten aus Industrie, Politik und den Medien. Neben dem neuen Generaldirektor der ÖIAG, Oskar Grünwald, waren Norbert Kraus, Geschäftsführer des Fachverbandes der Fahrzeugindustrie Österreichs, Peter Leissing, Mercedes Benz Zentralbüro für Österreich, Karl Graber, Presse und Neue Zürcher Zeitung, Hanns Mundorff, Geschäftsführer der König KG, Andreas Sternbach, Sprecher der Autoimporteure, Georg Auer, Wochenpresse anwesend. Das Wochenmagazin „Die Wirtschaft" titelte*: „Symposium über eigene Autoproduktion: Austro-Porsche im Expertengetümmel."*[661] Die „Wochenpresse" schrieb*: „Fünfzehn Personen suchen ein Auto"*[662] und thematisierte so die heterogenen Teilnehmer des Symposiums. Finanzminister Hannes Androsch, der GD Porsches, Ernst Fuhrmann, der GD der ÖIAG, Oskar Grünwald, der ehemalige GD der ÖIAG Franz Geist hielten Reden und Hans Peter Lenz, Universitätsprofessor an der TU Wien, ein Grundsatzreferat. Bundesminister Staribacher, der als Zuhörer anwesend war, berichtet ausführlich über dieses Symposium in seinem Tagebuch. Dort heißt es: *„Beim Symposium „Soll Österreich Automobile bauen" war viel Prominenz und eigentlich wenig Zuhörer. Prof. Lenz, der das Ganze organisiert, hat mir beim Mittagessen dann erklärt, dass sie im Herbst mit der Kosten-Nutzenrechnung fertig sein werden. Diese Arbeit wird angeblich ein Unikat sein, nirgendwo in der Welt wurde bis jetzt eine solche Analyse gemacht. Scheinbar wollte er damit besonders ausdrücken, dass das Handelsministerium, welches ja diesen Studienauftrag gab, aber auch finanzierte, Bedeutendes geleistet hat. Enttäuscht ist Lenz, dass das Finanzministerium sein neues Steuerberechnungssystem für die Kraftfahrzeugsteuer nicht akzeptieren will. Da der Finanzminister bei der Tagung anwesend war, hätte er längst alle Möglichkeiten gehabt, es mit ihm zu besprechen.*
Interessant war von allen drei Vorträgen, Lenz, Fuhrmann und Grünwald, nur der Letztere. Fuhrmann hat, wie er mit vorher sagte, sich sehr vorsichtig ausgedrückt, um nicht entsprechend bei den Gegnern des Austro-Porsches anzustoßen und selbst die Formulierungen für den Befürworter waren sehr vorsichtig. Grünwald hat das beste Referat gehalten und wenige neue interes-

[660] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Rechtsabteilung, Kartonnummer 28, Protokoll über die 42. Ordentliche Sitzung des Aufsichtsrates der „Österreichischen Industrieverwaltungs - Aktiengesellschaft", 13. April 1978
[661] Die Wirtschaft, 24/1978

sante Zahlen gebracht. 3 Zentren der Auto-Industrie gibt es: in den Vereinigten Staaten, wo 485 Wagen auf 1.000 Einwohner kommen, ist nur mehr der Ersatzbedarf und eventuell noch ein Zweitwagen-Geschäft. Der Export ist gering, weil die amerikanischen Firmen Niederlassungen in der Welt haben. In Japan gibt es noch eine große inländische Marktausweitung, die Autoindustrie ist dort ein Wachstumsfaktor. Der Import ist unbedeutend, 2 % des Marktanteils. Der dritte große Produktionsbereich ist Europa. Weltweit werden von ca. 2.960.000 im Vorjahr produzierten Autos 660.000 in Europa erzeugt. Dort versuchen die Staaten ständig eine entsprechende Exportausweitung. Die Exporttangente ist in Schweden von 63 auf 77 % gestiegen. In Frankreich von 38 auf 52 %, in Italien von 28 auf 45 % und von Großbritannien von 32 auf 36 %. Explodiert ist es bei den Japanern von 16 auf 55 %. Große Möglichkeiten sieht Grünwald in der Zulieferindustrie. Allein im VW-Werk gibt es 7.000 Zulieferfirmen, bei Daimler-Benz sogar 16.000. Die Zuliefermöglichkeiten müssen jetzt stärker ausgenützt werden. Zweitens wäre es möglich, eine eigene Zulieferindustrie aufzubauen und in der dritten Phase käme erst eine eigene PKW-Produktion in Frage, wenn sich herausstellt, dass nach einer Anlaufzeit die Rentabilität gegeben ist. Voraussetzung dafür war, dass es gelingt, eine internationale Vertriebs- und Servicefirma als Partner mit finanzieller Beteiligung zu gewinnen. Nur GD Geist meinte, selbst ohne eine solche sollte man dies riskieren. Bezüglich der Autoproduktion in Österreich verglich er die Situation, die die VÖEST gehabt hat, als sie in das Anlagenbaugeschäft eingestiegen ist. Damals hat man in Deutschland, wo er tätig war, gelächelt und Großbritannien und die Amerikaner haben dies auch sehr skeptisch betrachtet. Nach einer Entwicklungszeit von 12 - 15 Jahren ist jetzt die VÖEST ganz groß auch in dieser Branche weltweit bekannt. Den interessantesten Beitrag lieferte Prof. List, er meint, dass mit einem Abgas-Turbo-Gebläse mit Direkteinspritzung von 50-100 PS ganz große Chancen hat. Wie er mit nachher beim Mittagessen erzählte, hat seine Firma jetzt 50 Millionen Schilling investiert, um den Aufträgen, die er jetzt hat, Rechnung tragen zu können. SGP hat für die Konstruktion des sowjetisch gewünschten 180 PS-Diesel 18 Millionen Schilling Auftrag an List vergeben. Malzacher von den Steyr-Daimler-Puch bekannte sich auch zum PKW, meiner Meinung nach schon allein deshalb, weil er ja ein spezifisches Produkt, ähnlich dem Landrover, jetzt mit Mercedes-Benz gemeinsam baut. Betriebswirtschaftlich hat er neue Kalkulationen aufgestellt, er meinte, die fixen Kosten, worin er nur die Investitionen, d. h. die Abschreibung und die Zinsen versteht, müssten durch den Deckungsbeitrag pro PKW, was wieder die Differenz aus Erlös minus der Grenzkosten ist, so sein, dass sich ein Spezialfahrzeug daraus resultiert. Massenproduktion kommt nicht in Frage. Was allerdings ein Spezialfahrzeug ist, kann nur der Kunde bestimmen und nicht der Erzeuger. GD Daimler vom ÖAF verwies da-

[662] Wochenpresse, 24/1978

rauf, dass bei Nutzfahrzeugen die österreichische Produktion 40 % Marktanteil hat und bei Bussen 30 %. Mit MAN die Partnerschaft hat sich gut bewährt und Aggregate werden von MAN bezogen, wobei die österreichische Wertschöpfung bei LKW 70 % und bei Bussen 85 % ausmacht. Niemand hat sich eigentlich gegen das Austro-Porsche-Projekt ausgesprochen, im Grunde genommen war es aber kein JA und kein Nein, wie man so schön sagt ein Jein.“[663] Man könnte dies auch mit höflicher Zurückhaltung interpretieren. Wussten doch alle Teilnehmer, dass das „Austro-Porsche“-Projekt sich nicht verwirklichen lassen wird. Und wer tritt schon gern als Proponent einer verlorenen Sache auf?

In seiner Rede, in der Hannes Androsch Grüße von Bundeskanzler Kreisky ausrichtet, dieser war nach einer Operation nicht im Stande, bei diesem Symposium teilzunehmen, spricht der Finanzminister die sich in den letzten Jahren verschlechternden Lage der Außenwirtschaft an, die ein Beweggrund für die Errichtung einer PKW-Industrie war. Dort heißt es: *„Wie Sie wissen, hat sich unsere Außenwirtschaftssituation in den vergangenen zwei Jahren so entwickelt, dass wir es für notwendig hielten, Maßnahmen zu setzen. In einer ersten vorläufigen Bilanz kann man sagen, dass sie durchaus zunächst Ergebnisse gezeigt und die in sie gesetzten Erwartungen übertroffen haben. Dennoch soll sich niemand einer Illusion hingeben, dass dies notwendigerweise schon einen dauerhaften Trend darstellt. Am Beispiel der PKW-Importe wird diese Einschränkung besonders deutlich. (…) Wenn man das Jahr 1970 als Bezugsgröße hernimmt, so zeigt sich, dass wir damals ein Handelsbilanzdefizit von 18 Milliarden zu verzeichnen hatten, gegenüber 73 Milliarden Schilling im vergangenen Jahr, was einer Vervierfachung in diesem Zeitraum entspricht. Und es sind eigentlich wenige Produktgruppen und im Grunde auch nur wenige Länder, von denen sich die Hauptursache für die Verschlechterung der Handelsbilanz ableiten lässt. Und eine dieser Hauptgruppen ist ohne Frage der Import von Automobilen, also ein Produkt, das wir in Österreich nicht herstellen. Haben wir im Jahre 1970 für 5 Milliarden Schilling PKWs importiert, so waren es im vergangenen Jahr nahezu 20 Milliarden Schilling, nach 14 Milliarden Schilling im Jahre 1976. Diese Zahlen spiegeln wider, dass sich in den siebziger Jahren nahezu eine Verdoppelung des PKW-Bestandes in Österreich ergibt. Wir haben auch eine vergleichsweise sehr junge Altersstruktur bei den PKWs, weil rund ein Viertel der neuen Anschaffungen in den Jahren 1976 und 1977 erfolgten. In diesen beiden Jahren wurden allein über 500.000 neue PKW angeschafft und zugelassen. Und damit ist zugleich eine der Hauptgruppen für die Verschlechterung bzw. für das Anwachsen unseres Handelsbilanzdefizits angesprochen.*“[664]

[663] Kreisky-Archiv, Bestand Tagebücher Josef Staribacher, 9. Juni 1978
[664] Broschüre, Symposium „Soll Österreich Automobile bauen“, S. 5f.

Weiter geht Finanzminister Androsch auf die Umsetzung des „Austro-Porsche"-Projekts ein. Hier heißt es*: „Und wenn hier gelegentlich der Einwand gemacht wird, das entspreche nicht der Betriebsgrößenstruktur der österreichischen Wirtschaft, so wird dabei eines übersehen: gewisse Branchen und gewisse Betriebsgrößen erfüllen im Vertriebssystem, in der Entwicklung und Forschung eine Führungsfunktion. Von dieser Führungsfunktion gehen auch weitreichende Impulse auf viele Zulieferer, die dann kleinere und mittlere Betriebsgrößen aufweisen, aus. Und ich glaube, dass solche Projekte, in welcher Größe sie immer angepeilt werden, auch von diesem Aspekt her gesetzt werden müssen. Wir müssen jedoch in jedem Bereich genau untersuchen und prüfen, ob nicht doch größere Möglichkeiten für unser Land gegeben sind, als wir sie bisher genutzt haben. Vor allem sollten wir nicht in die so typische österreichische Verhaltensweise verfallen, dass man zunächst einmal grundsätzlich – und je größer ein Projekt ist, um so mehr – alles zusammenträgt was dagegen spricht. Das ist eine Mentalität, wo man meistens zu hören bekommt, warum etwas auf gar keinen Fall gehen kann. (…) Ich betrachte daher die heute Veranstaltung als einen Versuch, nicht von vornherein zu überlegen, warum etwas nicht gehen kann oder nicht gehen darf, sondern zu prüfen, warum etwas vielleicht trotz beträchtlicher Probleme und Schwierigkeiten gehen könnte – und wenn ja, unter welchen Umständen. Die gesamtwirtschaftlichen Notwendigkeiten jedenfalls sprechen dafür."*[665]

Vom Autor, auf die doch recht positive und pro „Austro-Porsche" eingenommene Position in seiner Rede gefragt, meinte Hannes Androsch, dass: *„Ich habe eine sehr diplomatische Anwandlung gehabt. Um ihm (Kreisky, A. d. A.) nicht weh zu tun. Aber nein, in keinem Fall war ich dem Projekt positiv gegenüber eingestellt."*[666] Nachdem sich Hannes Androsch seine Rede durchlas, erklärte er*: „Dass ich für eine Korrektur diese Schräglage in der Handelsbilanz war, ist klar, aber ich sehe hier keinen Nebensatz, der den „Austro-Porsche" befürwortet. Wir haben ja eine Korrektur vorgenommen, durch die Zulieferer. BMW in Steyr, GM in Aspern und dann Graz."*[667]

Der Organisator des Symposiums, Prof. Dr. Hans Peter Lenz, ging in seinem Grundsatzreferat auf die große historische Bedeutung der Automobilindustrie in Österreich ein. Auf die Frage „Soll Österreich Automobile bauen?" kommt er gegen Ende seines Referats zu sprechen und lässt mit seiner Meinung keine Fragen offen*: „In diesem Sinne ist meine Antwort auf die Frage „Soll Österreich Automobile bauen?" ein eindeutiges „Ja" unter der Voraussetzung, dass es gesamtwirtschaftlich möglich ist."*[668] Ebenso geht Prof. Lenz auf die Zulieferindustrie ein. Prof. Lenz weiter*: „Mindestens ebenso intensiv wie mit der Frage einer Automobilproduktion sollte*

[665] Ibid., S. 6f.
[666] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013
[667] Ibid.
[668] Broschüre, Symposium „Soll Österreich Automobile bauen", S. 12

man sich mit der Produktion von Automobilkomponenten befassen. Hier scheinen besondere Chancen gegeben, die Probleme übersichtlicher, die Risiken geringer.“[669]

Wie schon Handelsminister Staribacher in seinem Tagebucheintrag vermerkte, war GD Fuhrmann wahrlich zurückhaltend in seiner Rede. Am Ende seiner Rede verlautbart Fuhrmann: *„Für die weitere Beschäftigung mit der Einrichtung einer selbstständigen Automobilindustrie in Österreich scheinen mir folgende Voraussetzungen unabdingbar: „1. Die Finanzierung dieser Arbeitsplätze darf nicht teurer sein, als solche auf anderen Gebieten wären. 2. Das Projekt muss langfristig gesehen rentabel sein. 3 . Das Produkt – das geplante Automobil – muss das durchschnittliche Niveau vom Markt technisch und der Formgebung übertreffen. Trotzdem die Chancen dieses Projektes heute kritisch beurteilt werden müssen, scheint es mir in der gegenwärtigen Lage der österreichischen Industrie unerlässlich, sich sorgfältig damit auseinanderzusetzen. Nur so kann irgendwo möglicherweise außerhalb des Automobilbaus eine Lücke gefunden werden, die zu nutzen wäre. Die Konkurrenz ist auf allen Gebieten groß, Neuanbieter sind nirgend erwünscht. Ob im Automobilbau oder einer anderen Branche, immer wir nur unter Inkaufnahme eines wohlabzuwägenden Risikos – aber nie ohne ein solches – eine unternehmerische Entscheidung für eigene Initiativen zu fällen sein, die Handel und Produktion, Import und Export in Österreich in ein gesundes, tragbares Verhältnis bringt.“*[670]

Versöhnliche, aber dennoch klare Worte und ein Plädoyer für das „Austro-Porsche“-Projekt von GD Fuhrmann. Ein Hinweis auch auf die oftmals nicht vorhandene Risikobereitschaft in wirtschaftlichen Belangen.

Die Rede des ehemaligen GD der ÖIAG, Franz Geist, wurde schon im Tagebucheintrag von Minister Staribacher aufgegriffen. Auch Geists Hinweise auf die wandelnde, erfolgreiche, Tätigkeit der VÖEST. Geist, der zu Beginn des Jahres 1978 aus dem Amt des Generaldirektors ausschied, hält fest: *„Wir haben jetzt zwei Jahre oder noch länger über diese ganze Angelegenheit, mehr oder weniger ernst, sachlich oder leider oft auch sehr unsachlich, diskutiert. Wir sollten jetzt endlich einmal darangehen, eine kleine Gruppe von Fachleuten, und zwar sowohl auf der ingenieur- als auch auf der kaufmännischen Seite, zusammenzustellen, die wirklich alle Alternativen der Möglichkeit des Aufbaues einer österreichischen PKW-Produktion prüfen sollten. Wir haben sehr viele Erfahrungen in der ÖIAG gesammelt, aber wir müssen auch zugeben, dass wir in der ÖIAG keine Automobilbauer sind und wir sollten uns nun jene Automobilbauer, die ja sonst ohnehin alle ins Ausland gehen müssen oder im Ausland beschäftigt sind, sammeln – das ist keine allzu große Anzahl – die am Anfang notwendig ist, und dann sollten wir ein exaktes Programm*

[669] Ibid., S. 12
[670] Ibid., S. 19

innerhalb der nächsten Zeit aufstellen, nach dessen Studium und Analyse wir endgültig sagen können, wir können Automobile bauen oder wir können sie nicht bauen. Dahinterstehen muss, meine Damen und Herren, ein eiserner Wille, sonst werden wir es nicht zusammenbringen."[671] Neutrale und aufmunternde Worte vom Vater des „Austro-Porsche", Franz Geist. Auf die sehr ausführliche Rede vom neuen GD der ÖIAG, Oskar Grünwald, ging Minister Staribacher ausführlich in seinem Eintrag ein.

In der Medienlandschaft wurde die Frage einer österreichischen Automobilproduktion intensiv behandelt. Die Wiener Zeitung sah eine Bejahung in der Sache einer eigenen Produktion[672], Die Presse unterstrich ein: „Ja mit Vorbehalt zu Autoproduktion. Chancen nur für Spezialmodell".[673] Die „AZ" sprach von „keiner voreiligen Entscheidung"[674] während die Volksstimme fragt: „Autos mit „potentem" Partner"?[675], um dann als einziges Medium klar für eine Autoproduktion zu werben: *„Wir Kommunisten gehen von einem grundsätzlich anderen Konzept aus: Ausbau der verstaatlichten Industrie in der Fahrzeugbranche, Zusammenarbeit der österreichischen Autoproduzenten, Herstellung eines Typs, der vor allem am Inlandsmarkt Absatz findet.*"[676] Die Frankfurter Allgemeine berichtet: „Österreich träumt noch immer von einem eigenen Personenauto"

[671] Ibid., S. 33f.
[672] Wiener Zeitung, 10. Juni 1978
[673] Die Presse, 10. Juni 1978
[674] Arbeiter-Zeitung, 10. Juni 1978
[675] Volksstimme, 11. Juni 1978
[676] Ibid.

XII. Zusammenfassung

Das Symposium „Soll Österreich Automobile bauen“ leitete eine Trendwende ein. Während man über einen Zeitraum von zwei Jahren fieber- und krampfhaft versuchte, unbedingt einen Modus Vivendi für eine PKW-Produktion in Österreich zu finden, wurde bei dem Symposium ein dritter Weg eingeschlagen, der sich als sehr erfolgreich herausstellen sollte. Anstatt Automobilhersteller zu werden, sollte man sich doch besser auf die Zulieferindustrie konzentrieren. Die zweijährige, intensive Beschäftigung mit dem „Austro-Porsche“ war die Keimzelle der heutigen österreichischen Zulieferindustrie. Kurz nach dem Scheitern des „Austro-Porsche“ und dem Abhalten des Symposiums wurden mit namhaften ausländischen Automobilkonzernen Verträge über Produktionsstätten in Österreich abgeschlossen. So kam zum Beispiel Renault nach Gleisdorf, BMW nach Steyr und GM nach Wien/Aspern. Das GM-Werk in Wien/ Aspern und das Werk von BMW in Steyr sind bis zum heutigen Tag wichtige Zentren der österreichischen Industrie. Der Bau eines „Austro-Porsche“ wäre falsch gewesen, aber die Auseinandersetzung mit der Errichtung einer PKW-Produktionsstätte und der damit einhergehenden Analyse der österreichischen Wirtschaftsstruktur war der Ursprung der österreichischen Zulieferindustrie. Die Zulieferindustrie macht bis zum heutigen Tag einen beträchtlichen Anteil der industriellen Produktion in Österreich aus.
Der Versuch von Seiten Bruno Kreisky und Franz Geist, in Österreich an die lange und glorreiche Automobilgeschichte anzuknüpfen, war die letzte Anstrengung in Österreich, eine eigenständige, österreichische Automarke zu produzieren. Der Bemühung, ein Automobil in Österreich herstellen zu lassen, war in den 1970er-Jahren jedoch zu spät. Durch die Übernahme 1964 von Audi durch VW wurde die Marke Audi umstrukturiert und produzierte seither hochwertigere Produkte. Diese Audi-Modelle hatten den Vorsprung einer Dekade gegenüber dem „Austro-Porsche“.

In der Einleitung stellte der Autor mehrere Thesen und Fragen auf. Die meisten davon handelten im weiteren oder engeren Rahmen davon, warum das „Austro-Porsche“-Projekt fehlschlug. Nach langer intensiver Beschäftigung mit der Materie können nun die aufgestellten Thesen verifiziert oder falsifiziert werden und die Fragen beantwortet werden. Da der „Austro-Porsche“ genauso so schnell aus der medialen Öffentlichkeit verschwunden ist wie er dort in Erscheinung trat, ist es von großer Schwierigkeit, einen genauen Anfang und ein genaues Ende des „Austro-Porsche“ zu datieren. Wenn man den ersten Besuch Franz Geists in Wolfsburg im Mai 1976 als den Anfang des „Austro-Porsches“ sieht und das Symposium „Soll Österreich Automobile bauen“ aus dem

Juni 1978 als sein Ende, so lässt sich festhalten, dass der „Austro-Porsche“ etwas mehr als zwei Jahre im Blickfeld stand.

Der „Austro-Porsche“ bleibt wahrlich ein „Phantom“ (Martin Pfundner) der österreichischen Geschichte. Da der „Austro-Porsche“ niemals produziert wurde und nicht einmal ein Prototyp angefertigt wurde, hatte man davon nur abstrakte Vorstellungen. Ebenso wenig wurde das Ende des „Austro-Porsches“ groß in den heimischen und internationalen Medien kommentiert, wie das im Falle des Atomkraftwerk Zwentendort der Fall war. Es wurde über den „Austro-Porsche“ ebenso wenig abgestimmt oder für und gegen ihn demonstriert. Diese markanten Eckpunkte eines gescheiterten Projekts sind beim „Austro-Porsche“ nicht vorhanden. Dies macht es umso schwieriger, klar und deutlich Fragen nach dem Scheitern zu beantworten. Ziel dieser Arbeit, war es Antworten auf sowohl die Thesen als auch die Fragen zu finden.

These vier: „Durch die Ablehnung des „Austro-Porsches“ durch die Oppositionsparteien wurde die Durchführung des Projekts noch unrealistischer“, kann verneint werden. Bei der Kontroverse um das Atomkraftwerk Zwentendorf meinte Bruno Kreisky einst in Richtung ÖVP und deren Obmann Taus*: „Ich bin überzeugt, dass Taus gar kein Gegner der Atomenergie war, sondern dieses Thema einfach als politischen Schlagstock verwenden wollte.“*[677] Gleichwohl verhielt es sich bei dem Thema „Austro-Porsche“. Interessanterweise war der Bau des AKW Zwentendorf ein Beschluss aller Parteien. Der Autor stellte dem damaligen Finanzminister Hannes Androsch die Frage, wie er die Haltung der Oppositionsparteien in der Causa „Austro-Porsche“ sah. Dieser meinte lapidar: *„Die Opposition hat keine wahrnehmbare Rolle gespielt. Die Opposition hat sicher mehr den Image-Effekt gefürchtet als sich ökonomisch den Kopf zerbrochen.“*[678] Weder das Dafür- noch das Dagegenhalten der politischen Opposition hätten den Bau des „Austro-Porsche“ verhindert. Ebenso wenig hat die politische Opposition am Scheitern des „Austro-Porsche“ Anteil gehabt.

Die dritte These, besagt dass, „Das Konkurrenzverhalten des „Austro-Porsche“ zum neuen Audi 100 sowie die fehlende Unterstützung durch die ganze Familie Porsche / Piëch zum Scheitern des „Austro-Porsche“ führte. Besonders das Verbot, den Namen „Porsche“ zu verwenden, verunmöglichte die Realisierung des „Austro-Porsche“, kann als richtig erachtet, jedoch nicht bewiesen werden. Es liegt sehr nahe, dass Ferdinand Piëch als Chef von Audi sich keine unnötige Konkurrenz durch den „Austro-Porsche“ erschaffen wollte. Genauso spielt die persönliche Animosität zwischen Ferdinand Piëch und Bruno Kreisky eine Rolle. Der Schlagabtausch in der Öffentlichkeit, durch die ausgestrahlten Programme des Ö1-Mittagsjournals im November 1977,

[677] Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). Kunz, Johannes (Hg.). Schmidt, Margit (Hg.). *Der Mensch im Mittelpunkt. Der Memoiren dritter Teil.* Verlag Kremayer & Scheriau: Wien 1996, S. 151

stellte dies offen zur Schau. Ebenso macht Bruno Kreisky in seinen Memoiren, allein Ferdinand Piëch für das Scheitern des „Austro-Porsche“ verantwortlich.

Die zweite These: „Die fehlende Erlaubnis an der Teilnahme am Volkswagen-Vertriebssystem war ein Grund, warum das Projekt nicht reüssieren konnte“, kann klar mit einem Ja beantwortet werden. Von Anfang an ging man von Seiten Kreiskys und Geists davon aus, dass entweder die Firma Porsche oder Volkswagen den zukünftigen „Austro-Porsche“ in ihr Vertriebsnetz integrieren würde. Der Aufbau eines eigenen Vertriebsnetzes wäre extrem teuer und riskant gewesen und ist deswegen gar nicht in Betracht gezogen worden. Als die fehlende Unterstützung Volkswagens eine Gewissheit wurde, sah man sich nach anderen Automobilproduzenten um, die den Vertrieb des „Austro-Porsches“ übernehmen würden. Der Aufbau eines eigenen Vertriebsnetzes wurde immer ausgeschlossen. Ohne die Integration in das Vertriebsnetz von Volkswagen wäre der „Austro-Porsche“, der ein zutiefst Export abhängiges Gut gewesen wäre, gleich zu Beginn ein großer Fehlschlag gewesen. Der Misserfolg eines „Austro-Porsches“ beruht auf einer einfachen Logik: Ohne Partner für den Vertrieb kein „Austro-Porsche“.

These Nummer eins: „Die zu geringe Stückzahl war ein erster Grundstein für das Versagen des Projekts“ wurde von Anfang an vom Autor überschätzt. Im Zuge der Recherche und Bearbeitung der Quellen und des Materials war die Stückzahl der zu produzierenden „Austro-Porsche“ selten wichtig. Da der „Austro-Porsche“ ein Fahrzeug der gehobenen Mittelklasse hätte sein sollen, wäre es kontraproduktiv gewesen, davon mehrere hundertaussend Stück zu produzieren. Ebenso sollte der Erfolg des „Austro-Porsche“ ja auch in seiner Exklusivität liegen. Wäre der „Austro-Porsche“ vom Band gelaufen und hätte man im Export sowie im Verkauf Erfahrungen sammeln können, hätte man die Anzahl der zu produzierenden Einheiten entweder erhöhen oder senken können. Ohne so einen Erfahrungswert ist es müßig, über die Stückzahl zu spekulieren. Fakt ist, die zu produzierende Stückzahl von 50.000 pro Jahr wurde nie als gravierendes Problem wahrgenommen.

Neben den Thesen wurden in der Einleitung fünf Fragen gestellt. Da, wie schon erwähnt, der „Austro-Porsche“ kein offizielles, beglaubigtes Ende gefunden hat, gilt das selbe für die Fragen und Thesen. Oftmals können nur Verdachtsmomente geäußert und selten konkrete Fragen beantwortet werden.

Frage fünf: „Inwiefern führte die Ablehnung der Namensrechte durch die Familie Porsche / Piëch zum Ende des Projekts? Wollte man den Namen Porsche nicht mit einem möglicherweisen wirtschaftlichen Misserfolg in Berührung bringen? Oder waren vor allem der Wechsel Ferdinand

[678] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013

Piëchs zu Audi und die Konkurrenz des „Austro-Porsches“ zum neuen Modell 100 C2 der Ingolstädter ausschlaggebend?“, ähnelt sehr der dritten These. Wie schon bei der Beantwortung der These III. kann auch hier gesagt werden, dass Ferdinand Piëch mit Sicherheit keine neue Konkurrenz durch den „Austro-Porsche“ finanziell oder gar durch die Integration des „Austro-Porsches“ in das VW-Vertriebsnetz unterstützen wollte. Ebenso war die persönliche Animosität zwischen Piëch und Kreisky mit Sicherheit kein förderndes Element der Partnerschaft zwischen der ÖIAG / Bundesregierung und der Porsche / Volkswagen.

Frage vier: „Warum stieß das „Austro-Porsche“ Projekt auf Ablehnung der Opposition? Waren Parteienhader und politische Rivalität Grund für die Ablehnung oder war, wie von Seiten der Opposition kolportiert, die Angst vor einem Milliardengrab ausschlaggebend für abweichendes Interesse?“ kann beantwortet werden. Die politische Opposition versuchte durch das „Austro-Porsche“-Thema ihr Profil zu schärfen und aus dem Projekt politisches Kapital schlagen. Vor allem die „Wirtschafts-Partei“ ÖVP wies immer wieder auf das drohende Milliardengrab „Austro-Porsche“ hin, das den österreichischen Steuerzahler zu erwarten hatte, sobald das Projekt fertig gestellt wurde. Die Ablehnung der Opposition ist also durch zweierlei Gründe zu erklären. Einerseits wollte man politisches Kapital daraus schlagen und sich stärker auf Kosten der sozialistischen Alleinregierung profilieren, und andererseits ahnte man ein drohendes wirtschaftliches Fiasko.

Die dritte Frage: „War im Zuge des wirtschaftlichen Abschwungs und der Öl-Krise die Absicht, neue, nachhaltige Arbeitsplätze zu schaffen, das eigentliche Hauptziel des Projekts „Austro-Porsche“?“ kann mit einem „jein“ beantwortet werden. Das ursprüngliche Ziel des „Austro-Porsche“ war es, zur Ausgleichung des Handelsbilanzdefizits beizutragen. Die Erschaffung um die 5.000 Arbeitsplätze in der PKW-Produktionsstätte sowie mehrerer tausend in den Zulieferbetrieben war ebenso ein Argument, aber nicht das Hauptargument. Der erste Öl-Schock ließ die Arbeitslosenquote in Österreich nicht ansteigen. Zu der Zeit, als der „Austro-Porsche“ im Gespräch war, lag die Arbeitslosenquote 1976 bei 2,0 %. 1978 lag die Arbeitslosenquote bei 2,1 %. Erst nach dem zweiten Öl-Schock 1979 / 1980 nahm die Arbeitslosenquote zu. Da man davon ausging, dass die ersten „Austro-Porsche“ Anfang der 1980er-Jahre vom Band laufen sollten, wären die zusätzlichen 5.000 Arbeitsplätze in der PKW-Produktionsstätte und in den Zulieferbetrieben von großer Bedeutung gewesen. Bei einem Scheitern des Projekts hätte der Staat jedoch mehrere tausend Personen ohne Arbeit mehr verkraften müssen.

In Bezug auf die zweite Frage: „Inwiefern waren die Automobilimporte, vor allem aus der BRD und Japan, ein volkswirtschaftliches Problem? Konnte die Handelsbilanz überhaupt durch die Produktion einer eigenständigen Automarke stabilisiert werden?“, lässt sich klar sagen, dass die

Automobilimporte vor allem aus der Bundesrepublik ein volkswirtschaftliches Problem darstellten. Deshalb auch die Idee einer eigenständigen Automobilproduktion. Da der „Austro-Porsche“ nie produziert wurde, ist Frage II. höchst spekulativ. Wäre ab den frühen 1980er-Jahren der „Austro-Porsche“ vom Band gelaufen und wäre es möglich gewesen, die gesamte Jahresproduktion von 50.000 Stück zu verkaufen, hätte dies das Handelsbilanzdefizit erheblich geschmälert. 1977 belief sich der Wert der importierten Automobile auf 20 Milliarden Schilling. Das Handelsdefizit im Jahre 1977 betrug 73 Milliarden Schilling. Wäre der „Austro-Porsche“ ein Erfolg gewesen, hätte er mit Sicherheit dazu beigetragen, das Handelsdefizit erheblich zu verringern. Wäre der „Austro-Porsche“ ein Misserfolg gewesen, hätte dies nicht nur das Handelsdefizit vergrößert, sondern auch die Staatsschulden erhöht. Wenn der „Austro-Porsche“, wie manch andere angeschlagene staatliche sowie private Betriebe durch staatliche Rettungspakete gerettet hätten werden müssen, hätte dies die Staatsschuld um ein vielfaches erhöht.
Zur ersten Frage „Warum gelang es der Bundesregierung Kreisky in enger Zusammenarbeit mit der Verstaatlichten Industrie, trotz absoluter Mehrheit im Parlament und öffentlicher Themenführerschaft nicht, den Grundstein für den „Austro-Porsche“ zu legen? Waren die nicht geklärten Kompetenzen innerhalb der Public-Private-Partnership dafür ausschlaggebend?“ kann gesagt werden, dass nicht die ungeklärten Kompetenzen in einer Public-Private-Partnership die Gründe für das Scheitern des „Austro-Porsche“ waren. Das Scheitern des „Austro-Porsche“ hatte keinen monokausalen Grund. Der wohl triftigsten Grund für das Scheitern des „Austro-Porsche“ war die nicht geklärte Frage des Vertriebssystems und die Ablehnung der Familie Porsch / Piëch, dem „Austro-Porsche“ ihren Namen zu „leihen“. Zu Anfang des Projekts ging man von der ÖIAG und Bruno Kreisky davon aus, aus dem „Austro-Porsche“ kein staatliches Unternehmen zu machen. Der „Austro-Porsche“ sollte ein rein privat geführtes Unternehmen sein. Mit der Zeit kam das Bewusstsein, dass weder Porsche noch VW in das Projekt investieren wollen. Danach wurde das eine oder andere Mal die Beteiligung der Verstaatlichten Industrie an dem Unternehmen in Erwägung gezogen. Da der „Austro-Porsche“ niemals gebaut wurde, lässt sich über eine Eigentümerstruktur des Unternehmens nur spekulieren. Der Autor sprach den damaligen Finanzminister Hannes Androsch darauf an, ob sich dieser noch an eine eventuelle Eigentümerstruktur erinnern konnte. Dieser konnte sich daran nur mehr „vage“ erinnern und meinte im gleichen Atemzug, dass es alles eine Schnapsidee war.[679]

Neben den wirtschaftlichen Bedingungen unter denen das „Austro-Porsche“-Projekt vorangetrieben wurde, offenbart sich auch eine unterschiedliche Herangehensweise der handelnden Ak-

teure. Der „Austro-Porsche“ war kein Projekt der SPÖ. Führende SPÖ-Politiker gingen auf Distanz zu dem Projekt, die Oppositionsparteien sowieso. Der „Austro-Porsche“ war ein Projekt von ÖIAG-GD Franz Geist und Bruno Kreisky, also sozusagen der alten Garde. Einerseits waren die offiziell unpolitische ÖIAG und der damit verbundene technische Apparat am Gelingen des „Austro-Porsche“-Projekts interessiert, andererseits hingegen war die „junge Garde“ wie Finanzminister Androsch oder auch Wirtschaftsminister Staribacher gegen die Verwirklichung des „Austro-Porsche“.

Der „Austro-Porsche“ wurde nie gebaut. Der Versuch, Mitte der 1970er in Österreich eine Automobilindustrie zu errichten, schlug fehl. Es war dies der letzte Versuch, in Österreich an die traditionsreiche Geschichte des Automobilbaus anzuknüpfen. Obwohl der „Austro-Porsche“ niemals produziert wurde, war die Beschäftigung mit der Thematik Autobau in den 1970er-Jahren von folgenreichen Konsequenzen. Zum ersten Mal wurde das Augenmerk auf die Stärken der österreichischen Industrie gelegt und nach einem langen Für und Wider erkannte man, dass die Stärken Österreichs nicht in der Fertigung eines kompletten Automobils liegen, sondern in der Auto-Zulieferindustrie. Im Zuge dessen siedelten sich wenige Jahre nach oder schon während man sich mit dem „Austro-Porsche“ beschäftigte, große Automobilkonzerne in Österreich an, um in Österreich Autoteile zu produzieren. Zwei dieser Automobilkonzerne sind bis zum heutigen Tag in Österreich vertreten und leisten, neben den mittleren und kleinen Automobilzulieferbetrieben, einen großen Beitrag für die österreichische Wirtschaftsleistung.
Wenige Jahre, nachdem der „Austro-Porsche“ gescheitert war, schreibt die „Arbeiter-Zeitung“, dass Österreich bereits die Hälfte seiner Autoimporte durch Zulieferung decken kann.[680] Ein später Erfolg des „Austro-Porsche“, und so kann gesagt werden: Und er rollt doch…

[679] Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013
[680] Arbeiter-Zeitung, 20. Juli 1983

XIII. Literaturverzeichnis

Androsch, Hannes. *Aspekte des Geld- und Währungswesens als ökonomisches Rüstzeug und wirtschaftspolitisches Präzisionsinstrument*. In: Nölling, Wilhelm. Schachtschneider, Karl Albrecht. Starbaty, Joachim. *Währungsunion und Weltwirtschaft*. Lucius & Lucius: Stuttgart 1999

Androsch, Hannes. *Österreichische Währungspolitik. Vom harten Schilling zum Euro*. In: Bachinger, Karl. Stiefel, Dieter (Hg.). *Auf Heller und Cent. Beiträge zur Finanz- und Währungsgeschichte*. Wirtschaftsverlag Ueberreuther: Frankfurt – Wien 2001

Androsch, Hannes. *Wirtschaft und Gesellschaft. Österreich 1945-2005*. Studienverlag: Innsbruck – Wien – Bozen 2005

Brix, Emil. Bruckmüller, Ernst. Steckl, Hannes (Hg.). Memoriae *Austria III. Unternehmen, Firmen, Produkte*. Verlag für Geschichte und Politik: Wien 2005

Bortz, Jürgen. Döring, Nicola. *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler.* Springer Verlag: Berlin 2002. 3. Auflage

Butschek, Felix. *Österreichische Wirtschaftsgeschichte. Von der Antike bis zur Gegenwart*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2012. 2. Auflage

Dieckmann, Andreas. *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen.* Rowohlt Taschenbuch Verlag: Hamburg 2012. 6. Auflage

Dirninger, Christian. *Enwicklungslinien und Strukturelemente der österreichischen Wirtschaftspolitik in der Zweiten Republik.* In: Dirninger, Christian (Hg.). *Wirtschaftspolitik zwischen Konsens und Konflikt. Einsichten und Einblicke in die Strukturen und Abläufe der Wirtschaftspolitik der Zweiten Republik.* Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 1995

Fischer, Heinz. *Die Kreisky-Jahre. 1967 – 1983*. Löcker: Wien 1993

Fischer, Heinz. *Reflexionen*. Verlag Kremayr & Scheriau: Wien 1998

Flick, Uwe. *Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung*. Rowohlt Taschenbuch Verlag: Hamburg 2011.4. Auflage

Früh, Werner. *Inhaltsanalyse. Theorie und Praxis.* UTB: Stuttgart 2001. 5. Auflage

Fürweger, Wolfgang. *Ferdinand K. Piëch. Der Jahrhundert-Manager*. Ueberreuter: Wien 2011

Grünwald, Oskar. *Die Verstaatlichung in der Ära Kreisky.* In: Weber, Fritz. Venus, Theodor. *Austro-Keynesianismus in Theorie und Praxis.* Verlag Jugend & Volk: Wien 1993

Grünwald, Oskar. Streicher, Rudolf. *Die Rolle der ÖIAG (Gesamtentwicklung zwischen 1970 und 1985).* In: Turnheim, Georg (Hg.). *Österreichs Verstaatlichte. Die Rolle des Staates bei der Entwicklung der österreichischen Industrie von 1918 bis 2008*. MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung: 2009 Wien

Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). Kunz, Johannes (Hg.). Schmidt, Margit (Hg.). *Der Mensch im Mittelpunkt. Der Memoiren dritter Teil.* Verlag Kremayer & Scheriau: Wien 1996

Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). *Erinnerungen. Das Vermächtnis des Jahrhundertpolitikers*. Styria Verlag: Wien – Graz - Klagenfurt 2007

Kreisky, Bruno. *Im Strom der Politik. Der Memoiren zweiter Teil*. Verlag Kremayr & Scheriau: Wien 1988

Kriechbaumer, Robert. *Die Ära Kreisky. Österreich 1970 – 1983 in der historischen Analyse, im Urteil der politischen Kontrahenten und in den Karikaturen von Ironimus*. Böhlau Verlag: Wien – Köln – Weimar 2004

Langer, Edmond. *Die Verstaatlichung in Österreich*. Verlag der Wiener Volksbuchhandlung: Wien 1966

Mappes-Niediek, Norbert. *Let's be Frank. Die unglaubliche Geschichte des heimlichen Kaisers von Österreich.* Campus Verlag: Frankfurt / New York 2004

Legewie, Heiner. *Globalauswertung von Dokumenten*. In: Boehm, Andreas (Hg.). Mengel, Andreas (Hg.). Muhr, Thomas (Hg.). *Texte verstehen. Konzepte, Methoden, Werkzeuge*. Universitätsverlag Konstanz: Konstanz 1994

Meadows, Donella. Meadows, Dennis. Randers, Jørgen. Behrens, William. *The Limits to Growth*. Earth Island: London 1972

Peter Sloterdijk im Gespräch mit Mateo Kries. *Wir fahren immer auf dem Maternity Drive*. In: Sloterdijk, Peter. *Ausgewählte Übertreibungen. Gespräche und Interviews 1993 – 2012.* Suhrkamp Verlag: 2013 Berlin.

Pfundner, Martin. *Austro Daimler und Steyr. Rivalen bis zur Fusion: die frühen Jahre des Ferdinand Porsche*. Böhlau Verlag: Wien 2007

Rathkolb, Oliver. *Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2010*. Haymon Taschenbuch: Innsbruck – Wien 2011

Seidel, Hans. *Der österreichische Weg in der Wirtschaftspolitik*. In: *Österreichs Wirtschaftspolitik 1970-1985. Erfolgreiche Wirtschaftspolitik unter erschwerten Rahmenbedingungen*. Jugend und Volk: Wien – München 1986

Scheuch, Erwin. *Das Interview in der Sozialforschung*. In: König, Rene (Hg.). *Handbuch der empirischen Sozialforschung, Bd.2*. Thieme: Stuttgart 1973. 3. Auflage

Seper, Hans. *100 Jahre Steyr-Daimler-Puch A.G. 1864 bis 1964*. Herausgegeben von der Steyr-Daimler-Puch A. G., Wien.

Seper, Hans. Pfundner, Martin. Lenz, Hans Peter. *Österreichische Automobilgeschichte.* Eurotax Verlags AG: Pfäffikon 1999. 2. Auflage.

Treichl, Heinrich. *Fast ein Jahrhundert. Erinnerungen*. Paul Zsolnay Verlag: Wien 2003

Ulram, Peter. *Hegemonie und Erosion. Politische Kultur und politischer Wandel in Österreich*. Böhlau Verlag: Wien 1990

Vocelka, Karl. *Geschichte Österreichs. Kultur – Gesellschaft – Politik*. Wilhelm Heyne Verlag: München 2011. 6. Auflage

Weber, Wilhelm (Hg.). *Die Verstaatlichung in Österreich*. Duncker & Humblot: Berlin 1964

Wirth, Maria. *Christian Broda. Eine politische Biographie*. V&R unipress: Göttingen 2011

Internetquellen:

DER SPIEGEL, 2009. *Libyscher Staatschef als Auto-Designer: Gaddafi stellt "Auto der Zukunft" vor.* (Online) Verfügbar unter: http://www.spiegel.de/auto/aktuell/libyscher-staatschef-als-auto-designer-gaddafi-stellt-auto-der-zukunft-vor-a-646319.html (zuletzt abgerufen am 18. Juni 2013)

Kausel, Anton. *Ein halbes Jahrhundert Erfolg. Der ökonomische Aufstieg Österreichs im OECD-Raum seit 1950.* (Online) Verfügbar unter: http://www.forschungsnetzwerk.at/downloadpub/1998_aufstiegoecd_tcm14_kausel.pdf (zuletzt abgerufen am 21. März 2014)

Österreichisch Tribologische Gesellschaft, 2014. *Tribologie ?* (Online) Verfügbar unter: http://www.oetg.at/html/tribologie.html (zuletzt abgerufen 29. Juli 2014)

Zelik, Raul. *Zwölf Jahre Chavismus in Venezuela. Versuch einer realistischen Bilanz.* (Online) Verfügbar unter: http://www.monde-diplomatique.de/pm/2011/05/13.mondeText.artikel,a0056.idx,17. (zuletzt abgerufen am 16. Juni 2014)

Audioquellen:

Ö1, 1976. *Geschichten und Geschichte - Autobiografische Aussagen von Franz Geist.* (Mp3-Audiodatei) 20. April 1976. Verfügbar unter: http://www.mediathek.at/atom/01782BF9-3C2-00FA2-00000BEC-01772EE2 (zuletzt abgerufen am 4. August 2014)

Ö1, 1976. *Ö1-Mittagsjournal*. (Mp3-Audiodatei) 17. Dezember 1976. Verfügbar unter: , http://www.journale.at/treffer/atom/059D5F32-308-001A9-00000480-059C6855/band/27371/ (zuletzt abgerufen am 10. Mai 2013)

Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal.* (Mp3-Audiodatei) 10. März 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/061E2F3A-1B6-000FF-00000AE8-061D9B54/band/24681/ (zuletzt abgerufen 10. April 2013)

Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal.* (Mp3-Audiodatei) 19. April 1977. Verfügbar unter: , http://www.journale.at/treffer/atom/0634B5DD-35B-0022A-00000408-063404D5/band/24134/ (zuletzt abgerufen am 2. Mai 2013)

Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal*. (Mp3-Audiodatei) 29. April 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/063B2DB9-309-0008E-00000E58-063A9C52/band/23845/ (zuletzt abgerufen am 20. Mai 2013)

Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal*. (Mp3-Audiodatei) 8. November 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/0673F4AA-07C-0018E-00000140-06734CD5/band/21949/ (zuletzt abgerufen am 22. Juni 2013

Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal*. (Mp3-Audiodatei) 14. November 1977. Verfügbar unter: http://www.journale.at/treffer/atom/06BCC73B-156-00294-000008B0-06BBDD65/band/20148/ (zuletzt abgerufen am 27 Juni 2013)

Ö1, 1977. *Ö1-Mittagsjournal*. (Mp3-Audiodatei) 22. November 1977. Verfügbar unter: , http://www.journale.at/treffer/atom/06C70B01-393-000A9-000003C4-06C66962/band/19877/ (zuletzt abgerufen am 27. Juni 2013)

XIV. Quellenverzeichnis, Zeitungen und Zeitschriften / Magazine, Interviews

Österreichisches Staatsarchiv – Archiv der Republik, Wien

Ordner: Handel und Wiederaufbau (H u. W), II. Republik

Abteilung: Verstaatlichte und Wirtschaftsarchive

ÖIAG Abteilung Technik / Forschung

- Kartonnummer 16 „Forschungsprojekt Langzeitauto 1976“, „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion 1977“

- Kartonnummer 17 „Projekt Austro-Porsche; Projektablauf 1976 / 77“, „Projekt Austro-Porsche; Endbericht 1977“

- Kartonnummer 18 „Projekt Austro-Porsche; PKW Studie II, 1976 - 1980“, „Projekt Austro-Porsche; Neuerungen; Technik 1977 - 1980“, „Projekt Austro-Porsche; Div. Porschemodelle 1977“, „Projekt Austro-Porsche; Div. Zwischenberichte 1977“, „Projekt Austro-Porsche; Konzepte für einen Mittelklasse-PKW 1977“

- Kartonnummer 19 „Projekt Austro-Porsche; Pressemeldungen 1977“, „Projekt Austro-Porsche; Zwischenberichte und div. Konzepte“

- Kartonnummer 20 „Lada-Projekt 1978 / 79“, „Autoindustrie; Allgemein; Markt und Presse 1977 / 78“, „Autoprojekte; statistische Daten über Österreich 1976“

- Kartonnummer 21 „Div. Autoprojekte in Österreich 1977“, „Porsche, Chrysler,
Renault, Japaner“, „Unterlagen über div. Autoprojekte 1978 - 1982“, „VW-Projekt 1980 - 1983“

- Kartonnummer 22 „Autoprojekt Typ II, 4 x 4, Fahrzeug-Montage Ges. m. b. H“, „Vorarbeiten und endgültiges Anbot, Feb. 1980“

ÖIAG Planungsabteilung

- Kartonnummer 1 „Band A: 1974 - 1978“, „Band A: 1975 - 1979“, „Band A: 1976 - 1980“

- Kartonnummer 2 „Band B: 1976 - 1980“, „Band A: 1977 - 1981“, „Band B: 1977 - 1981“, „Band A: 1978 - 1982“

- Kartonnummer 3 „Band B: 1978 - 1982“, „Band A: 1979 - 1983“, „Band B: 1979 - 1983“

ÖIAG Wirtschaftsbeobachtung / Statistik (Konzerncontrolling)

- Kartonnummer 1 „Statistische Daten und Kennzahlen über die Lage der verstaatlichten Unternehmungen Österreichs: 1968 - 1972; 1969 - 1973; 1973 - 1974; 1973 - 1975; 1974 - 1976; 1974 - 1978; 1975 - 1977; 1975 - 1979; 1976 - 1980;“

ÖIAG Statistik

- Kartonnummer 1 „1977 - 1981; 1978 - 1982;“, „Produktionsindex der Verstaatlichten Industrie 1975“

ÖIAG Rechtsabteilung

- Kartonnummer 07 „ARS-Protokolle: 18. 09. 1970 - 24. 10. 1973“

- Kartonnummer 08 „ARS-Protokolle: 17. 02. 1973- 03. 03. 1977“

- Kartonnummer 09 „ARS-Protokolle: 23. 05. 1977 – 14 .12. 1981“

- Kartonnummer 22 „ARS-Unterlagen: 06 .07. 1972 -02 .05. 1973“

- Kartonnummer 23 „ARS-Unterlagen: 12. 06 .1973 -07. 03 .1974“

- Kartonnummer 24 „ARS-Unterlagen: 17. 05. 1974 -19 .11. 1974“

- Kartonnummer 25 „ARS-Unterlagen: 20. 03. 1975 - 28. 12. 1975“

- Kartonnummer 26 „ARS-Unterlagen: 28. 12. 1975 - 16. 12. 1976“

- Kartonnummer 27 „ARS-Unterlagen: 03 .03. 1977 – 16. 01. 1978“

- Kartonnummer 28 „ARS-Unterlagen: 08. 03. 1978 - 07. 03. 1979“

- Kartonnummer 29 „ARS-Unterlagen: 22. 05. 1979 - 26. 06. 1980“

- Kartonnummer 30 „ARS-Unterlagen: 26. 09. 1980 - 04. 05. 1981“

- Kartonnummer 57 „Vorträge an den AR: 02. 12. 1971 - 12. 12. 1979“

- Kartonnummer 68 „VS-Protokolle: 09. 09. 1975 -20. 12. 1979“

- Kartonnummer 88 „VS-Unterlagen: 09. 12. 1975 - 10. 06. 1976“

- Kartonnummer 89 „VS-Unterlagen: 16. 06 .1976 -19. 10. 1976“

- Kartonnummer 90 „VS-Unterlagen: 27. 10. 1976 – 05 .04. 1977“

- Kartonnummer 91 „VS-Unterlagen: 20 .04. 1977 - 29. 09. 1977“

- Kartonnummer 92 „VS-Unterlagen: 30. 09. 1977 - 07. 03 .1978“

- Kartonnummer 93 „VS-Unterlagen: 16. 03. 1978 - 13. 09. 1978“

ÖIAG Presseabteilung

- Kartonnummer 9 „Zeitungsausschnitte 1976, 1977“

- Kartonnummer 10 „Zeitungsauschnitte 1979, 1980, 1981“

- Kartonnummer 14 „Journale: 1974 - 1986 („40 Jahre Verstaatlichte Industrie“)

Stiftung Bruno-Kreisky-Archiv, Wien

Bestand VI. 1. Wirtschaft

- Kartonnummer 15 „Austro-Porsche 1976“

- Kartonnummer 16 „Austro-Porsche 1977 – 1979“

Bestand VI. I. Wirtschaft-, Energie-, Verkehrspolitik

- Kartonnummer 159 „ÖIAG 1977-1978“

Bestand VI. I. Wirtschaft, Finanzen Betriebe

- Kartonnummer 29 „Betriebe, Verkehr, Landwirtschaft“

Tagebücher des Handelsminister a. D. Dr. Josef Staribacher

- Jgg. 1976 – 1979

Historisches Archiv Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart

Bestand Fremdenentwicklung

- „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion, Kurzfassung“

- „Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion“

- „Dokumentation Band 23, Typ 2505 bis Typ 2583 (Algerienprojekt)“

Bestand Pressespiegel

- Kartonnummer 5 „Nr. 79 - Nr. 171“

Bestand Dokumentation

- Geschäftsberichte „1975 – 1976, 1976 – 1977“

Verein für Geschichte der Arbeiterbewegung (VGA), Wien

SPÖ-Parteiprogramm 1978 Anträge

- AK - Graz „Beitrag zur Diskussion um eine Erneuerung des Programmes der SPÖ - Schwerpunkt Wirtschaft“, Juni 1977

Ökonomische Konferenz

- Arbeitskreis III. „Energie und Wirtschaft“ Protokoll zur 3. Sitzung, März 1977

Zeitungen und Zeitschriften / Magazine

Zeitungen

- Arbeiter Zeitung (Jgg.1976-1978, Jg. 1983)
- Badische Neueste Nachrichten (Jg. 1977)
- Die Presse (Jgg. 1976-1978)
- Die Welt (Jgg.1977-1978)
- Frankfurter Allgemeine Zeitung (Jgg. 1976-1978)
- Handelsblatt, Düsseldorf (Jg. 1976)
- Kärntner Tageszeitung (Jg.1976)
- Kleine Zeitung (Jgg. 1976-1978)
- Kurier (Jgg. 1976-1978, Jg 2011)
- Neue Kronen Zeitung (Jgg. 1976-1978)
- Neues Volksblatt (Jg. 1976-1978)
- Neue Vorarlberger Tageszeitung (Jg. 1976)
- Neue Zeit, Graz (Jg. 1976-1977)
- Neue Zürcher Zeitung (Jg.1977)
- OÖ Nachrichten (Jgg. 1976-1978)
- Oberösterreichisches Tagblatt (Jg. 1977)
- Salzburger Nachrichten (Jgg. 1976-1978)
- Schwäbisches Tagblatt (Jg. 1977)
- Stuttgarter Nachrichten (Jg. 1977)
- Süddeutsche Zeitung (Jg.1977)
- Süd-Ost Tagespost (Jg. 1976)
- Tiroler Tageszeitung (Jgg. 1976-1978)
- Volksstimme (Jgg. 1976-1978)
- Wiener Zeitung (Jgg. 1976-1978)
- Wochenpresse (Jgg. 1976-1978)

Zeitschriften / Magazine / Broschüre

- AUTOHAUS (Jg. 1977)
- Auto Revue (Jgg. 1976-1978)
- Auto Touring (ÖAMTC), (Jgg. 1976-1978)
- Capital (Jg. 1977)

- Das österreichische Industriemagazin (Jgg.1976-1978)
- DATUM (Jg. 2011)
- Der Selbstständige in der Wirtschaft (Jgg. 1976-1978
- DER SPIEGEL (Jgg. 1976-1978)
- Die Furche (Jg. 1977)
- Die Wirtschaft (WK), (Jgg.1976-1978)
- ECHO (Jg. 1977)
- Falter (Jg. 2009)
- Freie Fahrt (ARBÖ), (Jgg. 1976-1978)
- Glück Auf (ÖGB), (Jg. 1976)
- IW- Internationale Wirtschaft (Jgg. 1977-1978)
- Profil (Jgg. 1976-1978)
- Symposium „Soll Österreich Automobile bauen“ (Referate und Diskussionen Junin 1978)
- thema (WU Wien), (Jg. 1977)
- The Economist (Jg. 2013)

Interviews

Androsch, Hannes., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013

Grünwald, Oskar., 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 27 März 2013

Grünwald, Oskar., 2014. Gespräch über den ehemaligen ÖIAG-GD Franz Geist. (Telefongespräch 8. August 2014)

Kirchweger, Richard., 2014. Gespräch über den ehemaligen ÖIAG-GD Franz Geist. (Telefongespräch 11. August 2014)

Lenz, Hans Peter., 2012. Diskussion über das „Austro-Porsche“-Projekt. (Persönliche Kommunikation, Wien Feber 2012)

Pfundner, Martin., Diskussion über das „Austro-Porsche“-Projekt sowie über die Geschichte der österreichischen Automobilindustrie. (Persönliche Kommunikation, Wien 9. Feber 2012)

Staska, Erich., Gespräch über die Tätigkeit von Erich Staska und dessen Zuständigkeit in der ÖIAG zur Zeit des „Austro-Porsche“-Projekts. (Persönliche Kommunikation, Wien 21. März 2012)

Streicher, Rudolf., Diskussion über das „Austro-Porsche“-Projekt sowie die Ansiedelung von Autmobilkonzernen in Österreich in den 1980er Jahren. (Persönliche Kommunikation, Wien 15. Oktober 2013)

Streicher, Rudolf., Gespräch über den ehemaligen ÖIAG-GD Franz Geist. (Persönliche Kommunikation, Wien 6. August 2014

XV. Abstract

Deutsch

Soll Österreich Automobile bauen? Unter diesem als Frage formulierten Titel wurde im Juni 1978 ein Symposium in der Wiener Hofburg abgehalten. Diesem Symposium war eine zweijährige hitzige Debatte vorausgegangen. Diese drehte sich um die Frage, ob es im Bereich des Machbaren liege, innerhalb Österreichs, in Zusammenarbeit mit namhaften ausländischen Automobilkonzernen, eine eigenständige österreichische Automarke zu produzieren. Die Pro- und Contra-Stimmen verliefen nicht nur zwischen den politischen Parteien und der Wirtschaft, sondern auch innerhalb der Gesellschaft. Einerseits wurde versucht, mit der ehemals glanzvollen, österreichischen Automobilgeschichte Werbung für dieses neu zu kreierende Auto zu betreiben, andererseits wurde auf Seiten des Contra-Lagers mit Hinweis auf die gravierenden wirtschaftlichen Folgekosten ins Feld gezogen.

Erster Ansprechpartner von Seiten der österreichischen Regierung wurde im Jahre 1976 die Firma Porsche. Durch geschichtliche und persönliche Bande gab es zur Firma Porsche eine enge Verbindung. Bei dieser Firma wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die den Namen „Projekt Austria“ trug. Sinn dieser Untersuchung war es, zu eruieren, ob es theoretisch machbar wäre, Personenkraftwagen in Österreich zu produzieren. Das Ergebnis fiel positiv aus, und sobald die Öffentlichkeit davon erfuhr, wurde in einer österreichischen Tageszeitung der Name „Austro-Porsche“ erfunden. Diese offiziell nie verwendete Bezeichnung sollte in den nächsten Jahren dem Versuch, eine Automobilindustrie in Österreich zu errichten, anhaften.

Als die Firma Porsche den österreichischen Wunsch positiv beurteilte, wurde unter der Ägide des ÖIAG-Generaldirektors, Franz Geist, und des Bundeskanzlers, Bruno Kreisky, fieberhaft an der Realisierung dieses Projekts gearbeitet. Die Widerstände waren groß. Vor allem von Seiten des politischen Konkurrenten ÖVP sowie FPÖ wurde der „Austro-Porsche“ abgelehnt. Auch von Seiten der Wirtschaft wurde das Projekt nicht wohlwollend aufgenommen. Einer der Gründe für die ablehnende Haltung war das befürchtete wirtschaftliche Debakel, den dieser angeblich prognostizierte Reinfall bringen sollte. Darüber hinaus wurde nicht geklärt, wie die Eigentümerstruktur auszusehen hat und ob die Verstaatlichte Industrie die Hauptlast tragen würde. Die Idee einer Public-Private-Partnership war das anfänglich erklärte Ziel. Neben politischen Querelen und der Besorgnis von Teilen der österreichischen Wirtschaft, schwang die nie geklärte Frage des Vertriebsnetzes und der zu produzierenden Stückzahl wie ein Damoklesschwert über dem Unter-

nehmen. Ein weiterer Streitpunkt war der Unwille der Familie Porsche / Piëch, deren Namen dem Projekt zur Verfügung zu stellen.
Es wurde danach verzweifelt versucht, einen Ersatz für die Firma Porsche zu finden, wobei alle Optionen ohne Erfolg blieben. So kam es im Juni 1978 zu der generellen Fragestellung, ob Österreich überhaupt Automobile bauen solle. Im Laufe des oben erwähnten Symposiums wurde es immer offensichtlicher, dass sich die wirtschaftliche Struktur Österreichs eher als Automobilteilzulieferer eignet und nicht als vollwertiger Autoproduzent mit eigener Marke. Im Zuge dieser Erkenntnis wurde nun versucht, Automobilkonzerne nach Österreich zu locken, damit diese in Österreich Autoteile anfertigen würden. Dieses Unterfangen hingegen war um ein Vielfaches erfolgreicher, und es siedelte sich in der Folge BMW in Steyr, GM in Wien-Aspern sowie Renault in Gleisdorf an. Das BMW- und GM-Werk spielen bis zum heutigen Tage eine bedeutende Rolle in der österreichischen Industrie und Wirtschaft.
Der Versuch, mit dem „Austro-Porsche“ eine eigenständige österreichische Automobilmarke zu etablieren, war der letzte Versuch seiner Art, an die österreichische Automobil-Tradition anzuknüpfen und diese wieder zu beleben.

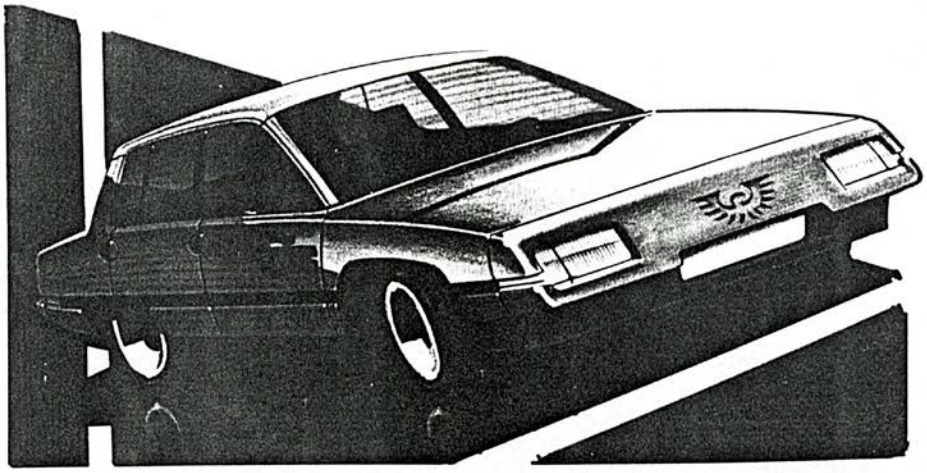
Englisch

The question of whether Austria should once again be a car manufacturer stood in the center of a symposium which took place in the premises of the Vienna Hofburg in June 1978. Prior to this Symposium a heated debate entangled the Austrian public for two years. The inquiry, if it were possible for the Republic of Austria to establish and create once again a national automobile industry and brand stood in the center of this debate.
The pro and con opinions did not just divide political parties and economic interest groups, but went right through the core of the Austrian society. On the one hand, the pro camp went into battle with the reference and hint that Austria used to have formidable car manufacturers before the First World War and in the Inter War Period. On the other hand, people opposing the project argued that a huge economic loss would be the result of such a venture.
The company of contact for the Austrian government was the car producer Porsche. Through historical and personal relationships, there was a close connection between Austria and the company Porsche. The Austrian State Industries asked the company Porsche to undertake a study, to prove whether it was theoretically possible for Austria to once again become a hub for the manufacturing of automobiles.

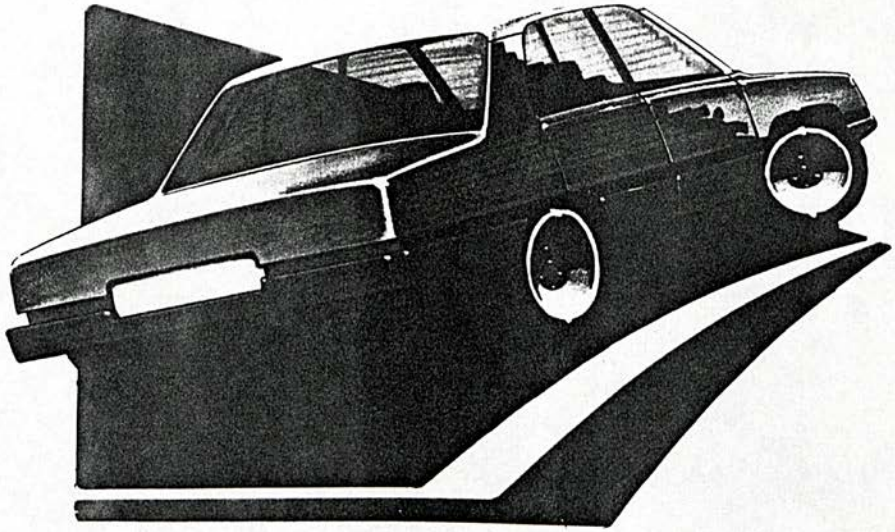
The study that was conducted by Porsche came to the conclusion that it was possible in theory. Soon after the study was completed, the public was confronted with the idea of Austria once again being home of car brand. In an Austrian daily newspaper the term „Austro-Porsche“ was first coined and this name stuck with the project until the end.
The moment Porsche approved in their study of the possibility of cars being manufactured in Austria, the General Director of the Austrian State Industries, Franz Geist, and Chancellor of the Republic of Austria Bruno Kreisky tried to put the results of the study into action. Resistance to the project was tantamount and especially the political opposition parties, composed of the conservative Austrian Peoples Party (OeVP) and the national-liberal Freedom Party (FPOe), rejected the project outright. Besides the refusal from the opposition parties, the project aroused repudiation from economic interest groups. One of the reasons why the „Austro-Porsche“-project was not held in high regards, was the acute danger of it becoming a failure and therefore resulting in a huge economic burden for the Austrian taxpayer.
Besides the possible economic failure it was never agreed on, if the „Austro-Porsche“ was to be a project financed by private investors, or if it was supposed to be a project mainly financed and put into place by the Austrian State Industries. Other issues of concern were the number of units being produced, the distribution network and thirdly the reluctance of the family Porsche to lend its precious name to this project and therefore making it truly an „Austro-Porsche“.
After it became clear that it is a thing of the impossible to enter cooperation with Porsche in order to produce the “Austro-Porsche”, a compensatory firm was looked for. Talks were held with Chrysler among others. This concept also failed, so in June 1978 the question was raised for the first time, if Austria even needs to be a manufacturer of automobiles. In the course of the symposium mentioned above, it became clear and obvious, that it were more prudent if Austria were to become not a manufacturer of automobiles, but to focus on creating a supply industry for automobile parts.
The awareness raised by the “Austro-Porsche” debate and the accordance that concentrating on building a supply industry, attracted a variety of foreign automobile firms to move production sites to Austria. Most notably GM opened a production plant for engines and transmissions in Vienna, the Bavarian manufacturer BMW settled in the Upper Austrian town of Steyr and Renault in Gleisdorf. Of those three production plants, the one of BMW and GM still play a vital role in the Austrian supply industry of automobile parts today.
The attempt to once again establish an automobile industry in Austria with the „Austro-Porsche“-project was the last one of its kind in Austria.

XVI. Anhang / Bilder

PORSCHE



Schrägansicht von vorn
Limousine



Schrägansicht von hinten
Limousine

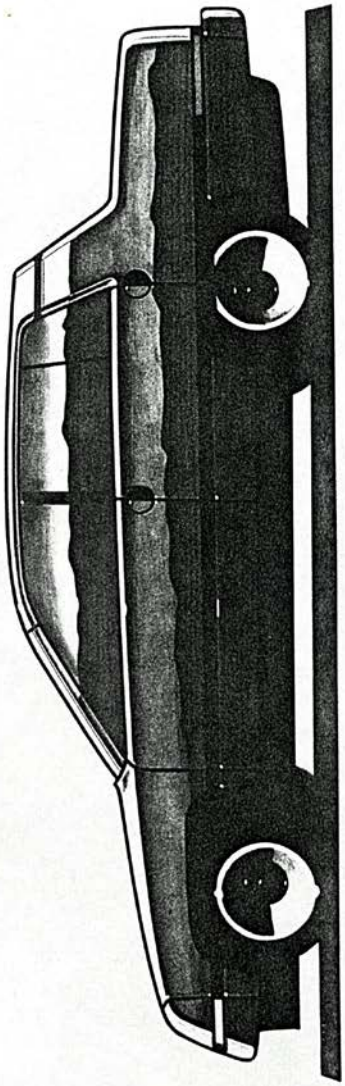
7/2

Österreichisches Staatsarchiv

681

681 ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion

PORSCHE



Seitenansicht Limousine

7/1

Österreichisches Staatsarchiv

682

[682] ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion

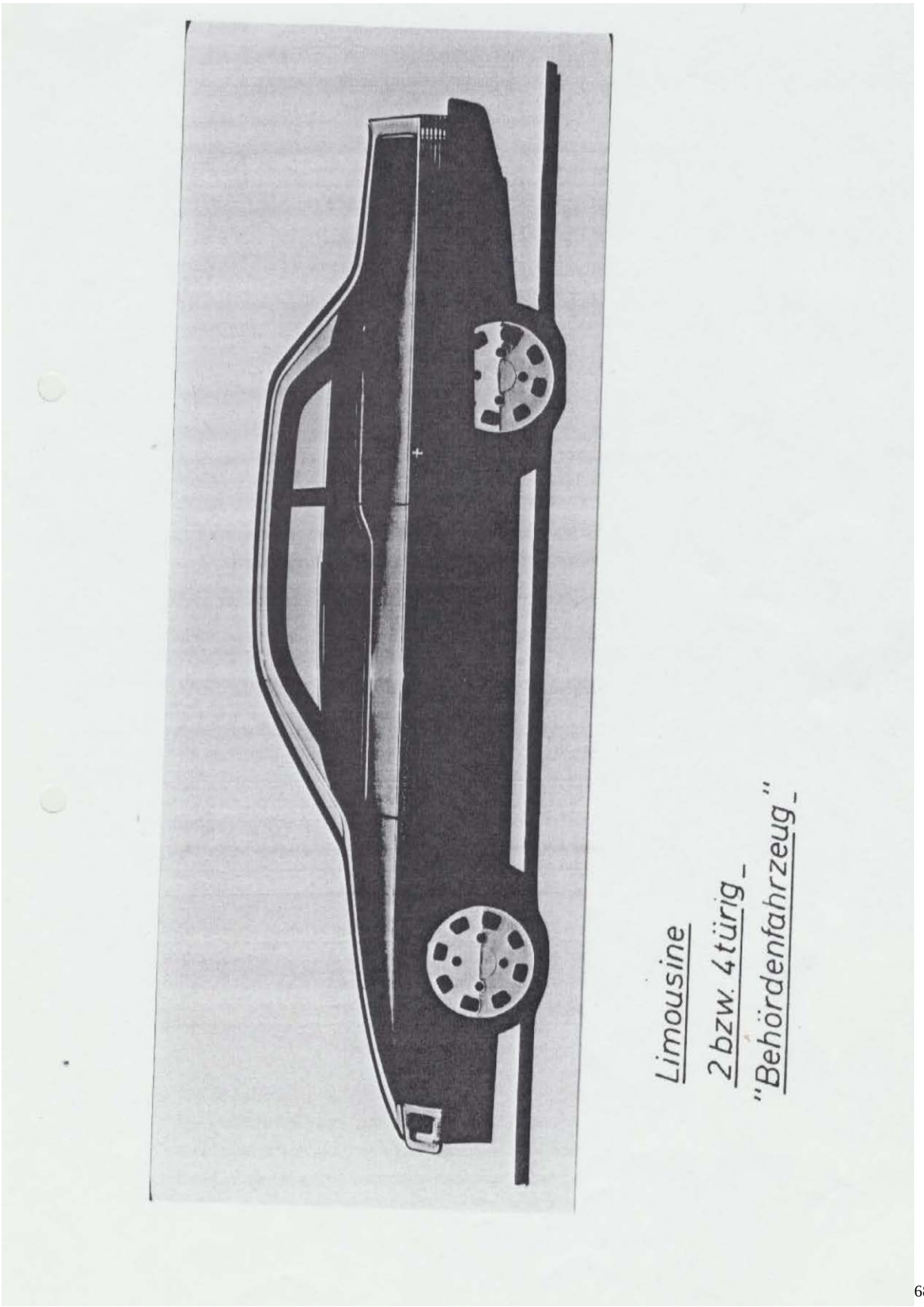
PORSCHE

Schrägansicht von vorn
Freizeitwagen

Österreichisches Staatsarchiv

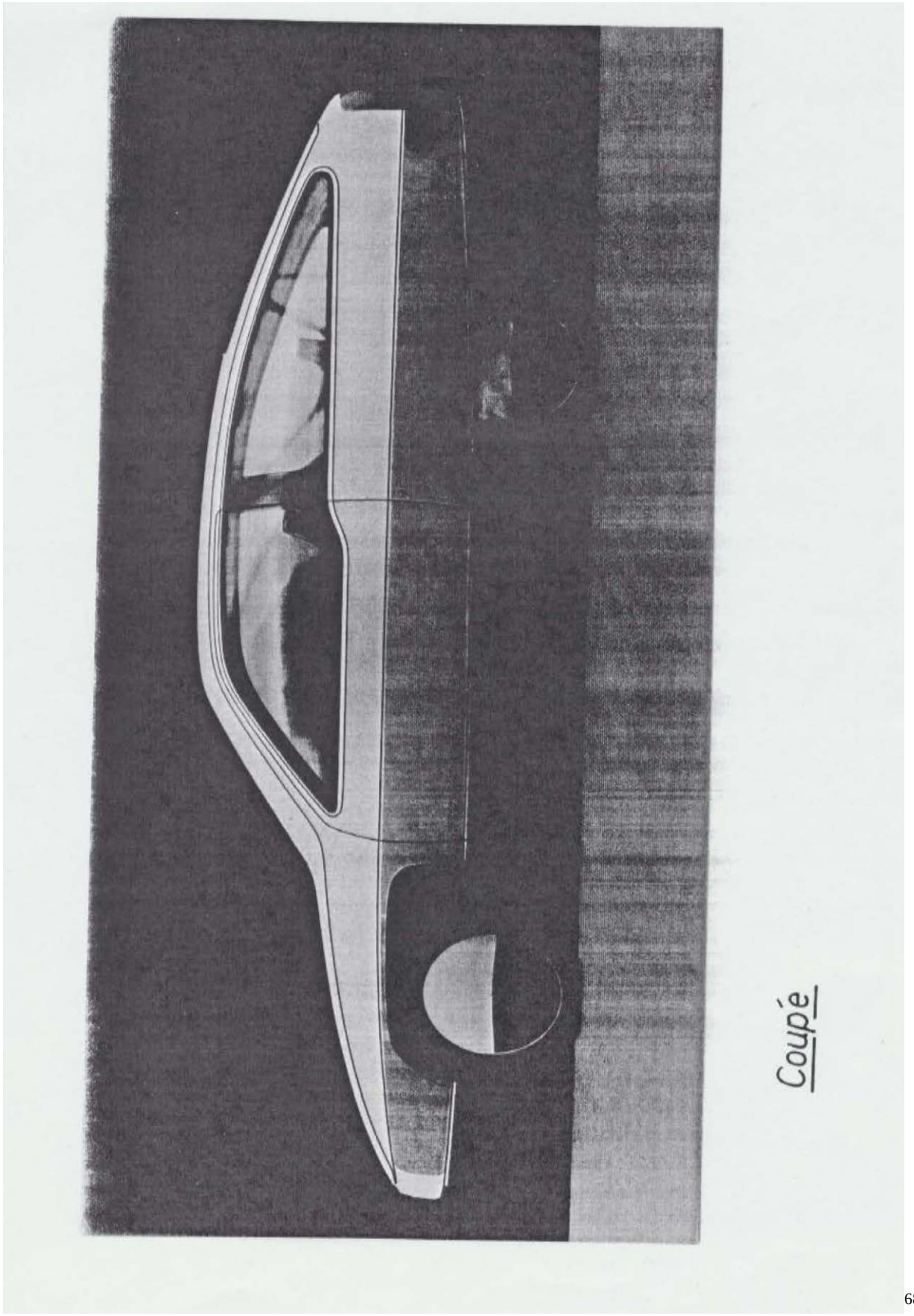
683

683 ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Studie über die Realisierbarkeit eines PKW aus österreichischer Produktion



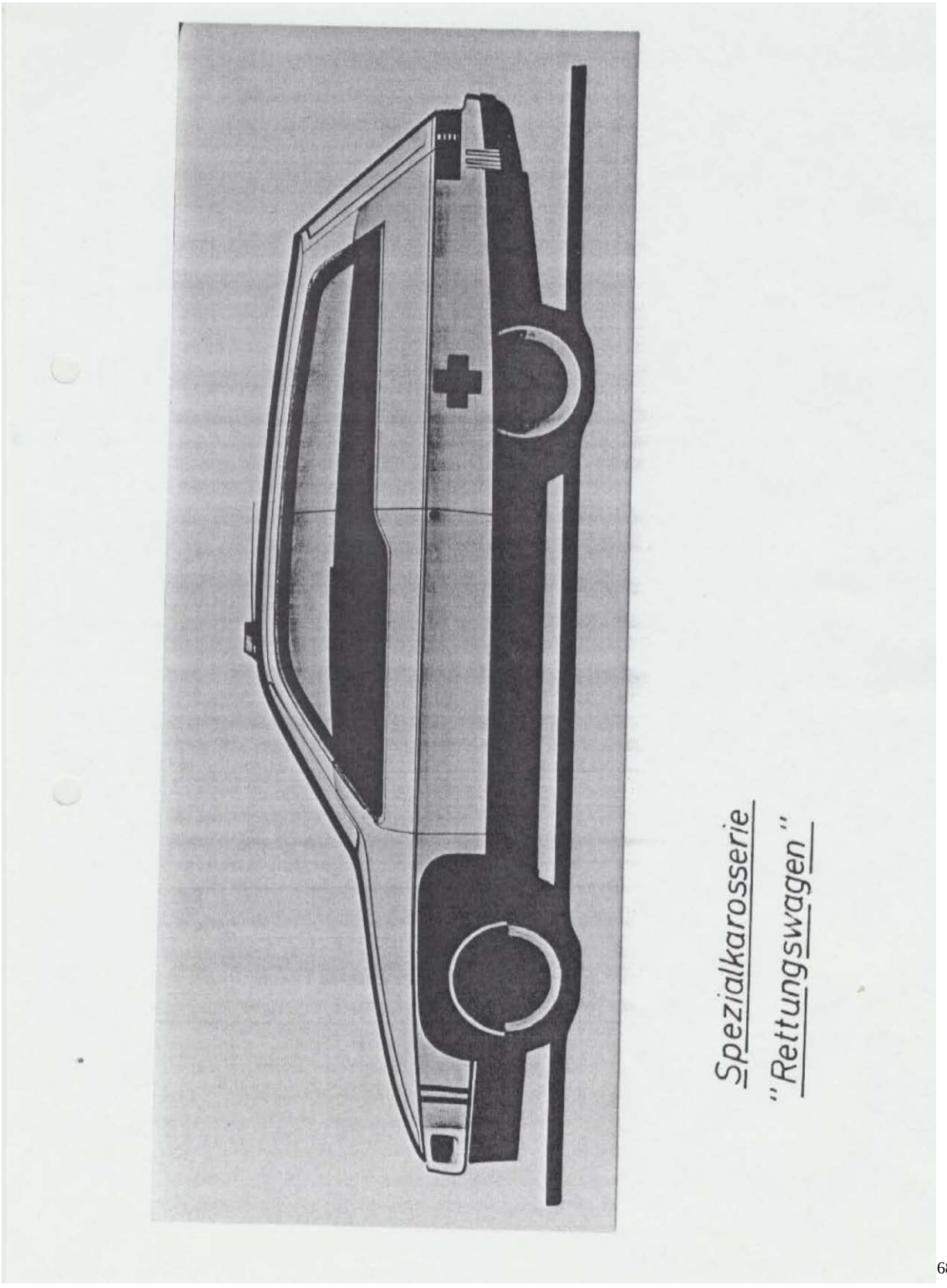
684

684 ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Konzept für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion



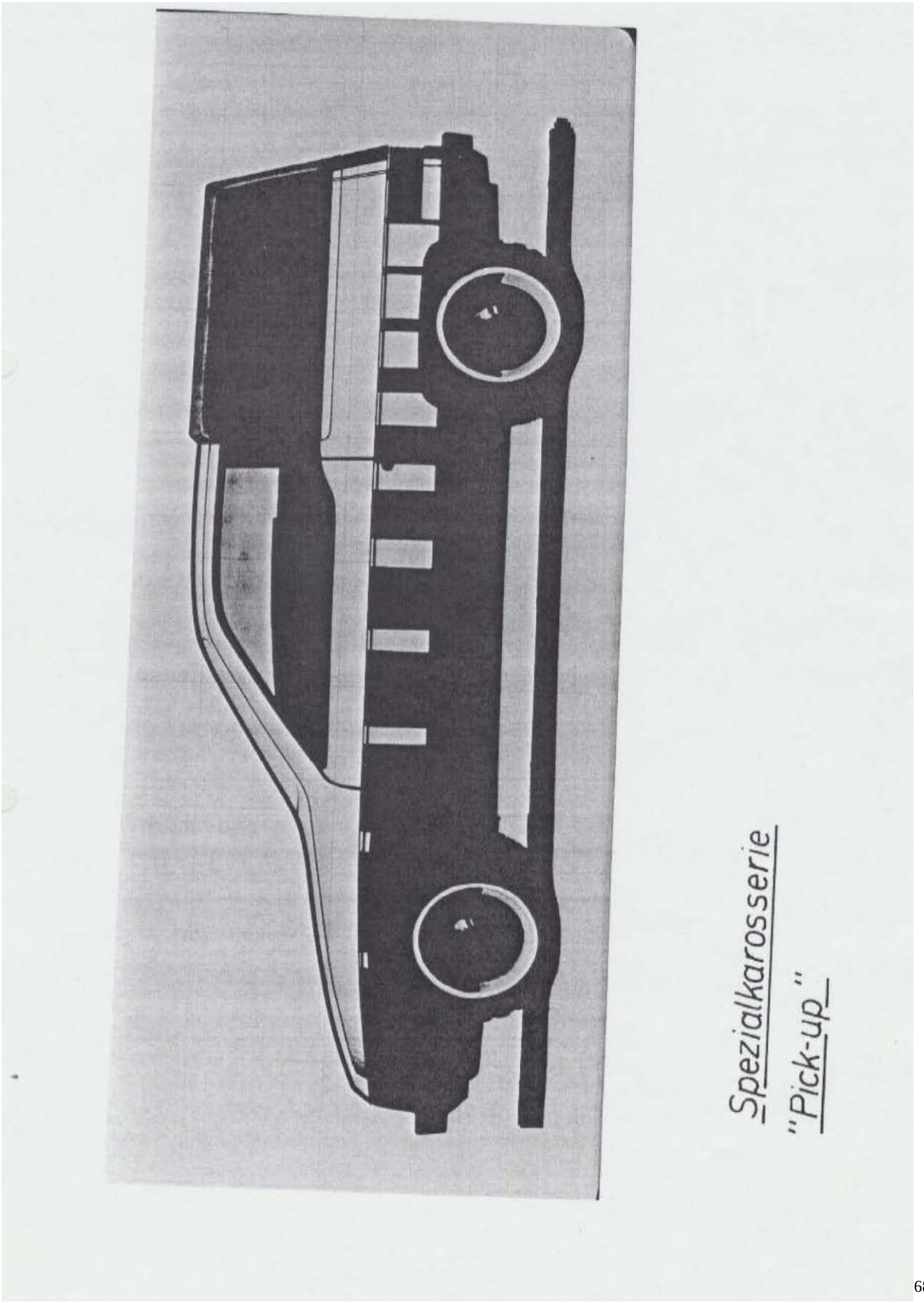
685

685 ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Konzept für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion



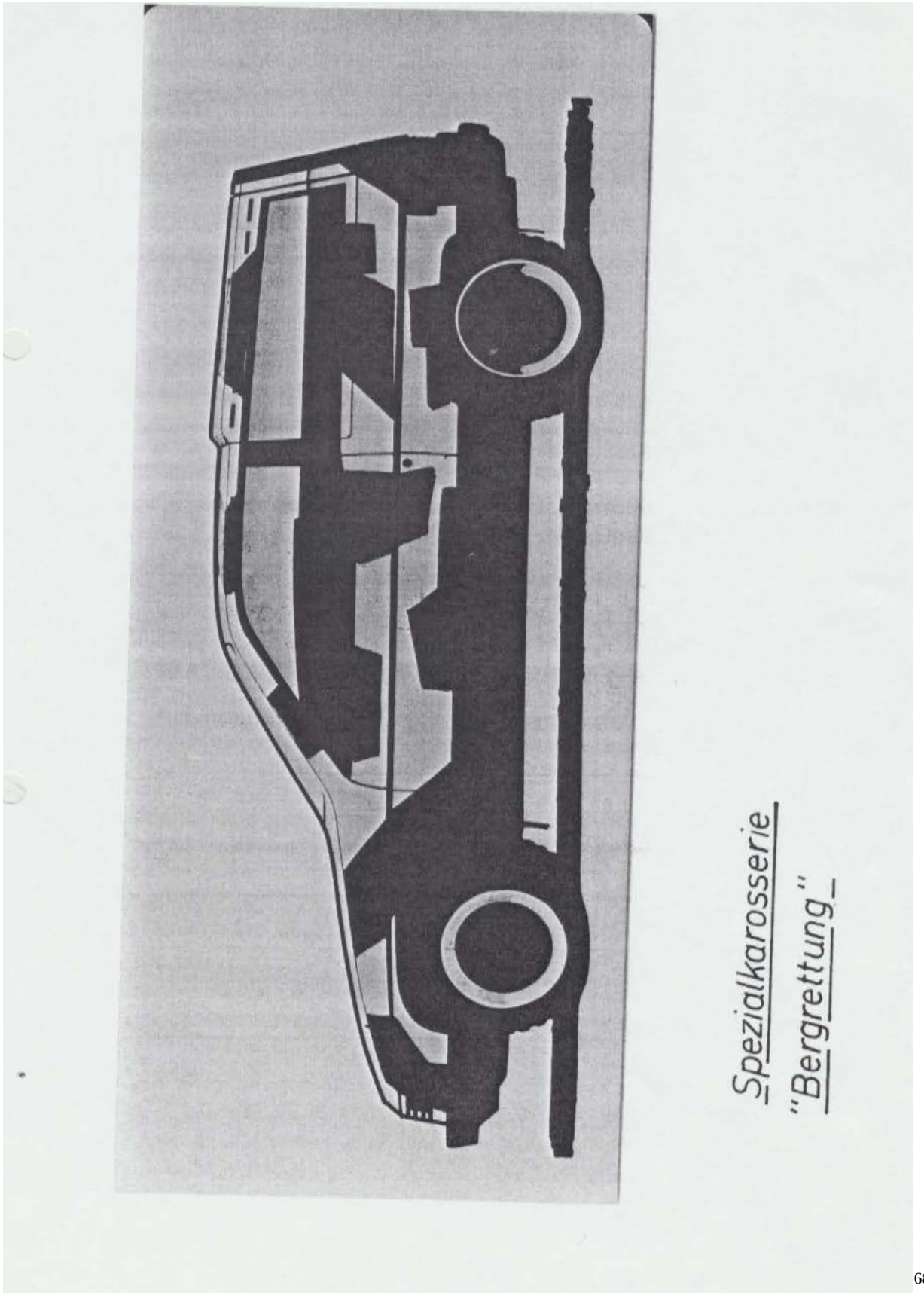
686

686 ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Konzept für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion



687

687 ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Konzept für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion



688

688 ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Konzept für einen Mittelklassewagen aus österreichischer Produktion

XVII. Lebenslauf

Persönliche Angaben:

Geburtsdatum: 05.04. 1988

Staatsangehörigkeit: Österreich

Schulische Ausbildung:

2002 – 2004: Athol Murray College of Notre Dame, Wilcox, Saskatchewan, Kanada

2004 – 2006: American International School Salzburg

Militärdienst: 2007

Universitäre Ausbildung:

2007 – 2011: Diplomstudium Geschichte, Universität Wien

2011 – 2014: Doktoratsstudium Geschichte, Universität Wien

2010 - : Slawistik Studium, Universität Wien