

**DR. ANDREAS STARIBACHER**  
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

WIEN, DEN

12. September 1995

GZ. 11 0502/326-Pr.2/95

An den

Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

**XIX. GP.-NR**  
**1690 IAB**  
**1995-09-12**

Parlament

1017 Wien

**zu****1731 J**

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeschlossene - schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Peter Rosenstingl und Genossen vom 14. Juli 1995, Nr. 1731/J, betreffend das DDSG-Debakel, beehe ich mich folgendes mitzuteilen:

**Zu 1., 2. und 7.:**

Wie mir berichtet wird, ist im Liquidationsfall auf Basis einer mit 24. Februar 1995 datierten Liquidationsrechnung der DDSG-Donaureisen Gesellschaft m.b.H. ein Ertrag von 32,7 Mio. öS zu erwarten. Eine mit 4. Mai 1995 datierte, aktualisierte Liquidationsrechnung beziffert diesen Ertrag mit 30,4 Mio. öS, wobei nach Mitteilung der DDSG der Wirtschaftsprüfer des Unternehmens in die zugrundeliegende Ermittlung eingebunden war. In diesen Berechnungen sind auch die Personalkosten (Pensionen, Sozialplan etc.) enthalten.

Nach den von den Organen der DDSG angestellten Berechnungen stand somit einem Ertrag im Liquidationsfall in Höhe von 30,5 Mio. öS eine Belastung bei Annahme des (verbesserten) AIC-Offertes vom 21. Mai 1995 von zumindest 54 Mio. öS gegenüber. Daraus ergibt sich, daß der mit einer Privatisierung der DDSG-Donaureisen Gesellschaft m.b.H verbundene Aufwand die Kosten der Betriebsstilllegung um mindestens 84 Mio. öS überstiegen hätte. Im Interesse des sparsamen Umganges mit Steuermitteln wurde das vom Eigentümer und von den Organen der DDSG verfolgte Ziel einer Privatisierung bei Fortführung des Unternehmens aufgegeben.

Im übrigen ist anzumerken, daß im vorliegendem Zusammenhang nicht die DDSG, sondern deren Tochtergesellschaft DDSG-Donaureisen Gesellschaft m.b.H. liquidiert wird.

Zu 3.:

Die DDSG verneint in ihrer Stellungnahme jegliche Interventionen von Dritten.

Zu 4. bis 6.:

Das von der ÖDOBAG gelegte Anbot kam aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage.

Zu 8.:

Das Scheitern der Verhandlungen mit den diversen Interessenten ist nicht auf die in der Anfrage behaupteten Umstände, sondern auf die bereits erwähnte Vorgabe zurückzuführen, daß bei einer Privatisierung der DDSG-Donaureisen Gesellschaft m.b.H. die Gesamtbelastung für DDSG und Bund den mit einer eventuellen Betriebsstilllegung mit Ende der Saison 1995 verbundenen Aufwand nicht überschreiten darf.

Zu 9.:

Eine Einflußnahme von Seiten des Bundesministeriums für Finanzen als Eigentümervertreter auf die nach den gesellschaftsrechtlichen Vorschriften autonom zu treffende Entscheidung der Unternehmensorgane der DDSG hat es nicht gegeben.

Zu 10.:

Aufgrund des zwischen der DDSG und Stinnes AG abgeschlossenen Kaufvertrages vom 21. Oktober 1993 sind österreichischen Interessenten (u.a. der ÖBB) bis 15. November 1994 Beteiligungsoptionen im Gesamtausmaß von 45,1% offen gestanden. Eine diesem Zweck dienende Mittelzuführung aus dem Bundeshaushalt an die ÖBB war aber nicht in Betracht zu ziehen.

Zu 11. bis 14.:

Hiezu verweise ich auf die Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage vom 18. Mai 1995, Nr. 854/J, wonach durch den zwischen der DDSG und der deutschen Stinnes AG abgeschlossenen Abtretungsvertrag mit Wirkung vom 15. November 1993 die Anteilsrechte an der DDSG-Cargo Gesellschaft m.b.H. an die Stinnes AG übertragen worden sind.

Die gestellten Fragen betreffen daher keine in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Finanzen fallenden Gegenstände der Vollziehung, insbesondere auch keine Angelegenheiten der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten, und sind somit von den im § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 determinierten Frage-

- 3 -

recht nicht umfaßt. Auch verfügt das Bundesministerium für Finanzen über keine entsprechenden Unterlagen.

Zu 15.:

Laut Mitteilung der DDSG hat der Käufer des MFS "MOZART" nach Übernahme aus dem Titel der Mängelbehebung (Inventarergänzung, Schäden über natürliche Abnutzung hinaus, Funktionsmängel technischer Anlagen) Ansprüche erhoben, die von der DDSG nur teilweise abgewehrt werden konnten; die Behebung dieser Mängel hat Kosten in Höhe von ca. 3,5 Mio. öS verursacht. Der Käufer ist seinen Zahlungsverpflichtungen termingerecht nachgekommen. Bis zur Klärung der vorerwähnten Mängelrügen hatte der Käufer Zahlungen zurückbehalten.

Zu 16.:

Der DDSG bzw. deren Tochtergesellschaften DDSG-Cargo Gesellschaft m.b.H. und DDSG-Donaureisen Gesellschaft m.b.H. sind aus dem Bundeshaushalt in den Jahren 1981 - 1994 Beträge von insgesamt 3.190,2 Mio. öS zugeflossen. Im Bundesvoranschlag 1995 ist ein Betrag von 345,6 Mio. öS veranschlagt.

Aus der Veräußerung der DDSG-Cargo Gesellschaft m.b.H. wurde ein nomineller Ertrag von 1 öS erzielt. Darüber hinaus würde nach Mitteilung der DDSG die Ermittlung der Einnahmen aus Veräußerungen von Betriebsvermögen oder Betriebsteilen in den letzten 15 Jahren mit einem unvertretbar hohen Arbeitsaufwand verbunden sein. Eine Beantwortung dieser Frage ist daher nicht möglich, wofür ich um Verständnis ersuche.

Zu 17.:

Wie die DDSG dem Bundesministerium für Finanzen mitgeteilt hat, betragen die die Republik Österreich belastenden Personalaltlasten (Verpflichtungen gegenüber Pensionskasse, bedingte Pensionen, sonstige, nicht an die Pensionskasse übertragene Pensionen) nach derzeitigem Wissensstand ab 1996 bis zu deren Auslaufen spätestens im Jahr 2022 insgesamt 691,93 Mio. öS. Durch Nutzung der ihr verbleibenden Ertragsquellen (Erträge aus Ländengebühren und Vermietungen) kann die DDSG über die gesamte Periode 644,92 Mio. öS dazu beitragen. Bei entsprechender Wirtschaftsentwicklung werden ab dem Jahr 2006 die genannten Erträge die Personalaltlasten voraussichtlich decken. Insgesamt wird also ein Saldo zu Lasten der Republik Österreich in Höhe von 47,01 Mio. öS (ohne Zinsen) verbleiben.

Anlage



**BEILAGE**

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Finanzen nachstehende

**Anfrage:**

1. Welche genauen Untersuchungen über die Gesamtliquidationskosten der DDSG-Donaureisen liegen Ihnen als Eigentümer der DDSG vor?
2. In welcher Form läßt sich daraus – so wie im Zuge der Verkaufsverhandlungen argumentiert – ablesen, daß diese Liquidationskosten so niedrig sein werden, daß ein Verkauf um die gebotene Summe für den Eigentümer günstiger kommt und ist hierbei insbesondere auch die Frage der Personalkosten (Pensionen, Sozialplan,...) berücksichtigt?
3. Können Sie ausschließen, daß es im Zuge der Verkaufsverhandlungen für die DDSG-Donaureisen – so wie von Interessent Androsch wiederholt behauptet, zu Interventionen des Bundeskanzlers zugunsten anderer, ausländischer Interessenten gekommen ist?
4. Ist es richtig, daß nun, nach dem Liquidierungsbeschuß durch den Aufsichtsrat eine andere bundeseigene Unternehmung, die ÖDOBAG, Kaufinteresse an den Schiffen bekundet hat?
5. Halten Sie eine derartige Vorgangsweise, ein Staatsunternehmen zuerst zu liquidieren, um dann Teile davon durch ein anderes Staatsunternehmen gegen die Konkurrenz privater Interessenten wiederum zu erwerben, für sinnvoll?
6. Ist die Angebotslegung der ÖDOBAG mit Ihrem Wissen bzw. Ihrer Zustimmung erfolgt; wenn nein, werden Sie etwas dagegen unternehmen?
7. Warum wurde nicht, so wie in den früheren Regierungsprogrammen vorgesehen, der Partnersuche bzw. dem Verkauf der DDSG vor der Liquidierung der Vorzug gegeben?
8. Halten Sie die Vorgangsweise der DDSG-Manager bei der Interessentensuche für das Ziel einer Erhaltung des Unternehmens zweckentsprechend, zumal diese dazu geführt hat, daß die Verhandlungen mit einem Interessenten sofort platzen, als ein anderer auftauchte, als die neuerlich erstreckte Angebotsfrist für diesen ablief, der Holding – Chef dem Vernehmen nach aber auf Auslandsurlaub weilte und ähnliche Ungereimtheiten auftraten?

9. Haben Sie bzw. Ihr Ressort in irgendeiner Form Einfluß auf den Gang dieser Verhandlungen genommen; wenn ja, wann und mit welchem Ziel und Ergebnis genau; wenn nein, warum nicht, zumal bereits seit längerem absehbar war, daß diese im Gegensatz zum offiziell erklärten Regierungsziel einer Erhaltung der österreichischen Donauschiffahrt alles andere als konstruktiv verliefen?
10. Warum haben Sie – im Gegensatz zum Versprechen der Regierung im Zuge des 'Verkaufs' der DDSG-Cargo ins Ausland – nicht dafür gesorgt, daß die staatlichen Unternehmen, insbesondere die ÖBB, die finanziellen Mittel erhalten, um die versprochene Minderheitsbeteiligung in österreichischer Hand zu bewirken?
11. Ist Ihnen bewußt, daß Ihr Ressort durch den Verkauf der DDSG-Cargo ins Ausland und die Nichtinanspruchnahme der Option auf eine österreichische Minderheitsbeteiligung die volle Verantwortung für den Untergang der DDSG-Frachtschiffahrt trägt, die nun – nachdem die skandalösen Versuche, das Arbeitsrecht mittels schief-selbständiger 'Partikulierer'-Kapitäne zu umgehen, scheiterten, ebenfalls bis auf einzelne Speditionsaktivitäten liquidiert werden soll?
12. Ist es richtig, daß die DDSG-Cargo derzeit als 'österreichisches' Schiffahrtsunternehmen Anspruch auf erhebliche Abwrackprämien für mehr als zehn der übernommenen Schiffe aus EU-Töpfen erhebt?
13. Wer wäre im Fall einer positiven Entscheidung Begünstigter dieser Abwrackprämien?
14. Für wieviele österreichische Schiffe jeweils welcher Eigentümer wurden bereits Abwrackprämien bezahlt?
15. Ist es richtig, daß es im Zuge des Verkaufs des DDSG-Schiffes 'Mozart' zu beträchtlichen Nachforderungen des neuen Besitzers sowie zu Zahlungsverzögerungen kam; wenn ja, in jeweils welchem genauen Umfang?
16. Welche Gesamtkosten haben die DDSG in den vergangenen 15 Jahren jeweils für den Steuerzahler verursacht, welche Einnahmen aus Veräußerungen von Betriebsvermögen oder Betriebsteilen wurden in diesem Zeitraum im einzelnen erzielt?
17. Welche Kosten werden dem Steuerzahler in den nächsten Jahren jeweils aus dem Bereich der ehemaligen DDSG in Gestalt von Pensionszahlungen und sonstigen Verpflichtungen des Staates noch entstehen?