

II-6946 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

FERDINAND LACINA
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

GZ. 11 0502/201-Pr.2/92

1010 WIEN, DEN 28. Juli 1992
HIMMELPFORTGASSE 8
TELEFON (0222) 51 433

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Parlament
1017 Wien

3065 IAB
192-07-29
zu 3126 J

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene - schriftliche Anfrage der Abgeordneten Mag. Helmut Peter und Genossen vom 5. Juni 1992, Nr. 3126/J, betreffend die Anschaffung der MFS Mozart durch die DDSG, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Bei der Betriebsberatungsfirma EBM & FREDERICKS & SCHEINER Ges.m.b.H. & CoKG Wien (EFS), handelte es sich um eine renommierte Beratungsgesellschaft, die zuvor erfolgreich bei Gesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist, tätig war.

Zu 3.:

Laut dem von EFS ausgearbeiteten Szenario sollte mit der Investition der MFS MOZART eine Trendumkehr der bis dahin negativen Betriebsergebnisse im Personenverkehr zu zumindest ausgeglichenen bzw. positiven Betriebsergebnissen in diesem Bereich bewirkt werden. Dies auch für den Fall einer Leasingfinanzierung, sodaß eine Notwendigkeit für eine Kapitalerhöhung nicht gegeben war.

Zu 4.:

Trotz intensiver Bemühungen der DDSG hat ein amerikanischer Charterer seine ursprüngliche Zusage, zumindest ein Kabinenschiff bis einschließlich 1991 zur Gänze zu chartern, in weiterer Folge nicht eingehalten.

Zu 5., 6. und 14.:

Wie ich bereits in meiner Antwort auf die Anfrage vom 23. September 1991, Nr. 1607/J, ausgeführt habe, wurde die Entscheidung über den Kauf der MFS MOZART nicht vom Eigentümerversorger, sondern von Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft getroffen.

Die Antwort auf die Frage nach der wirtschaftlichen Verantwortung dafür ergibt sich aus den gesellschaftsrechtlichen Normen.

Zu 2. und 7.:

Die Erwägungen, aus denen der Bundesminister für Finanzen der von den Organen der Gesellschaft getroffenen Entscheidung, der im wesentlichen die von der EFS ausgearbeitete Strategiestudie zugrunde lag, zugestimmt hat, sind ebenfalls in der vorbezeichneten Anfragebeantwortung dargelegt. Eine die Organe der DDSG bindende Entscheidung des Eigentümerversprechers hat es in diesem Zusammenhang nicht gegeben.

Zu 8. und 9.:

Diese Fragen betreffen keine Angelegenheiten der Vollziehung. Ich ersuche um Verständnis, daß ich dazu im Hinblick auf § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 nicht Stellung nehme.

Zu 10.:

Die operativen Verluste der MFS Mozart im Jahr 1991 haben 34,458 Mio. S betragen. Aus dem Bundeshaushalt 1991 ist an die DDSG ein Zuschuß in Form einer Liquiditätsstützung von 298,999 Mio. S überwiesen worden. Im BVA 1992 ist ein Betrag von 240,5 Mio. S vorgesehen; hiervon sind bisher 177,620 Mio. S zur Auszahlung gelangt, wobei mit Ausnahme der bisher letzten, 5. Teilzahlung (DDSG-Donaureisen GmbH: 21,5 Mio. S bzw. DDSG-Cargo GmbH: 8,5 Mio. S) eine Trennung der Zuschußzahlungen nicht erfolgt ist.

Zu 11.:

Die ursprünglichen Plandaten der Beratungsfirma EFS aus den Jahren 1985 und 1986 mußten in der Praxis revidiert werden. So sind einzelne in der Strategiestudie getroffene Annahmen, wie etwa die erzielbare Auslastung, die Cateringkosten sowie die zur erfolgreichen Marktpositionierung eines Hochpreisproduktes unerläßlichen Werbeaufwendungen, nicht eingetreten. Hinzu kommt noch, daß nach Bestellung des Schiffes Umstände auftraten, die den Verkaufserfolg auf dem entscheidenden nordamerikanischen Markt wesentlich negativ beeinflusst haben (Dollarkursverfall, Auswirkungen von Terroranschlägen, politische Situation in einigen Donau-Anrainerstaaten).

Zu 12.:

Zur Vermarktung der MFS MOZART war ursprünglich die Gründung einer Vertriebsgesellschaft beabsichtigt, an der sich neben der DDSG das Österreichische Verkehrsbüro, die WIGAST bzw. Wiener Holding und die Austria Hotel-Kette beteiligen sollten. Nachdem die geplante Vermarktungsgesellschaft nicht zustande gekommen ist, wurde vorerst das Österreichische Verkehrsbüro als Wholesaler herangezogen. Nach Beendigung der Marketingkooperation mit dem ÖVB hat die DDSG Anfang 1987 sofort und intensiv mit dem Aufbau

- 3 -

einer eigenen Vermarktungsorganisation begonnen, wobei insbesondere auf dem bedeutsamen US-Markt eine Vermarktung der MFS MOZART über General Sales Agents erfolgte.

Zu 13. und 15.:

Durch die Übertragung des äußerst kostenintensiven Cateringbereiches auf ein anderes Unternehmen konnten wesentliche Einsparungspotentiale erzielt werden, die eine relative Verlustbegrenzung der MFS MOZART bewirkt haben.

Da im Arbeitsübereinkommen über die Bildung einer gemeinsamen Bundesregierung die Verlustfreimachung der DDSG vorgesehen ist, die unter den bisher gegebenen Strukturen und Voraussetzungen nicht erzielt werden konnte, ist eine durchgreifende Restrukturierung des Unternehmens mit Gründung einer Holding und 2 Tochtergesellschaften vorgenommen worden.

Ziel der neugeschaffenen DDSG-Holding ist vorrangig die Suche nach zukunftsorientierten Beteiligungspartnern und damit im Bereich der Personenschiffahrt vor allem auch eine Minimierung der bisher durch die MFS MOZART entstandenen Verluste. Die Verhandlungen mit potentiellen Beteiligungspartnern sind derzeit noch im Gange.

Beilage

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. Hain', is positioned to the right of the 'Beilage' label.

BEILAGE

Anfrage

1. Nach welchen Kriterien wurde die EFS-BeratungsGmbH ausgewählt?
2. Wie konnte es von seiten des Eigentümerversprechers überhaupt zur Zustimmung zu einem Personenschiffahrtskonzept kommen, insbesondere, wenn man an das Bundesgesetz vom 29. Mai 1973 über Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft denkt?
3. Wieswegen unterblieb die vom Vorstand geforderte Kapitalerhöhung und welche Argumente sprachen für eine volle Leasing-Finanzierung?
4. Wieswegen ging man von den ursprünglich geforderten verbindlichen Charterverträgen ab?
5. Inwieweit wurden die Bedenken des Vorstandes in bezug auf das mit der Investition verbundene hohe finanzielle Risiko bei der Entscheidung des Eigentümerversprechers berücksichtigt?
6. Wurde der Finanzplan des Vorstandes bei der Entscheidung mit ins Kalkül gezogen?
7. Was hat den Eigentümerversprecher unter Berücksichtigung sämtlicher wichtig erscheinender Faktoren trotzdem zur ausdrücklichen Zustimmung zu dieser Investition bewogen?
8. Welche politische Verantwortung leiten Sie daraus ab?
9. Können Sie es sich vorstellen, daß Sie unter diesen Voraussetzungen und nach objektiver Abwägung sämtlicher Einflußfaktoren als Eigentümerversprecher ähnlich entschieden hätten?

10. Wie hoch sind die operativen Verluste der MFS Mozart im Jahr 1991 und in welcher Höhe wurden der DDSG (getrennt nach Donaureisen GmbH und Cargo GmbH) 1991 bzw. werden ihr 1992 Zuschüsse aus öffentlicher Hand gewährt?
11. Wie konnte es Ihres Erachtens überhaupt zu einer derartigen Fehlinvestition, nämlich der MFS Mozart, und den sich daraus ergebenden Betriebsverlusten kommen?
12. Weswegen wurde die Vermarktung der MFS Mozart zu Beginn (1987) nicht entsprechend vorangetrieben?
13. Was wurde seither unternommen, um die betriebswirtschaftliche Sanierung des Projektes MFS Mozart voranzutreiben bzw. was wird in Zukunft unternommen werden?
14. Wer trägt die wirtschaftliche Verantwortung für diese eklatante Fehlinvestition?
15. Welche Konsequenzen werden daraus gezogen?