

II-9504 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA
 Pr.Zl. 5931/4-4-1993

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

4310/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG
 betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

1993-04-26

zu 4309/AB

Dkfm. DDr. König vom 24. Februar 1993, Nr 4309/J-NR/93

"Wahrung österreichischer Verkehrsinteressen im Zusammenhang
 mit der Veräußerung der DDSG-Cargo"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Zwischen der DDSG-Holding und einem Konsortium unter Führung der deutschen STINNES-Gruppe wurde ein Vorvertrag über die Übernahmen der DDSG-Cargo unterzeichnet. Nach derzeitigem Stand werden dabei von den Übernehmern hinsichtlich des Fortbestandes der DDSG-Frachtschiffahrt mit dem Standort Wien keinerlei Garantien abgegeben. Sehen Sie durch einen derartigen Vertrag die in Ihrem Ministerratsvortrag genannten Bedingungen für die Wahrung österreichischer verkehrspolitischer Interessen auf der Donau gesicherte?"

Wenn ja, aus welchen Gründen?"

Das Bundesministerium für Finanzen hat in der außerordentlichen Hauptversammlung der DDSG vom 12. März 1993 seine Zustimmung erteilt, daß das Kapital der DDSG-Cargo GmbH im Sinne des Vorvertrages vom 22. Jänner 1993 von S 8,5 Mio auf 160 Mio S erhöht und das erhöhte Kapital mehrheitlich von einer deutsch-französischen Gruppe, bestehend aus der Stinnes AG und der französischen CFNR sowie Schenker Österreich, übernommen wird. Es gehört zu den Zielsetzungen dieser Übernahmewerber, von Wien aus die künftigen Aktivitäten vor allem im Donauraum zu konzentrieren; darüberhinaus ist an mehreren Stellen in dem genannten Vorvertrag Wien als Standort festgelegt. Der Sitz der Gesellschaft nämlich Wien kann weiters nur mit 3/4 Mehrheit abgeändert werden, da dies Bestandteil des Gesellschaftsvertrages ist, sodaß durch die vorgesehene österreichische Beteiligung der Standort Wien hinreichend abgesichert erscheint.

- 2 -

Zu den Fragen 3, 4, 5 und 6:

"Bestehen nach Ihrer Kenntnis konkrete Vereinbarungen oder Absprachen mit den potentiellen Übernehmer der DDSG-Cargo hinsichtlich der Lösung österreichischer Verkehrsprobleme im Güterverkehr durch verstärkte Nutzung der Wasserstraße, wie sie es in Ihrem Ministerratsvortrag vorgeschlagen haben?"

"Wenn ja, um welche Vereinbarungen oder Abmachungen handelt es sich dabei?"

"Wenn nein, werden Sie darauf dringen, daß vor einer endgültigen Vertragsunterzeichnung entsprechende verkehrspolitische Rahmenbedingungen im Sinne Ihres Ministerratsvortrages mit dem Übernahmewerber vereinbart werden?"

"Wenn nein, warum nicht?"

Was die Wahrung verkehrspolitischer Interessen durch die neuen Eigentümer betrifft, so wurden die wesentlichen Zielsetzungen der Vertragsparteien in den Vorvertrag aufgenommen. Zu nennen wären hier insbesondere:

- die Sicherung der Existenz und die dynamische Weiterentwicklung der DDSG-Cargo GmbH mit Sitz in Wien, die zukünftig die Schwerpunktgesellschaft der Partner für binnenschiffahrtsrelevante Transporte im österreichischen Raum sowie von und nach Österreich sein soll, sowie die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Schiffahrt der DDSG-Cargo GmbH auf der gesamten Donau und deren Absicherung nachdem der Main-Donau-Kanal fertiggestellt worden ist;
- die möglichst weitgehende, insbesondere durch die DDSG-Cargo zu vollziehende Umsetzung des Ziels der österreichischen Verkehrspolitik, Verkehr von der Straße auf das Binnenschiff und die Schiene zu verlagern;
- durchgreifende nachhaltige Verbesserung der Ertragslage der DDSG-Cargo GmbH durch Nutzung von Synergieeffekten, insbesondere der Ausschöpfung von Kooperations- und Rationalisierungsmöglichkeiten in dem durch die Partner gebildeten multinationalen Verkehrsverbund.

- 3 -

Damit wurde den wichtigsten verkehrspolitischen Leitlinien des Schiffahrtsmemorandums, die Sie in der Präambel zu Ihrer parlamentarischen Anfrage auflisten, Rechnung getragen.

Der Vorvertrag befaßt sich in seinem § 6 eingehend mit verkehrspolitischen Belangen. Es ist vorgesehen, daß die DDSG Cargo GmbH die Güterschiffahrt ausgehend von Wien unter Beachtung insbesondere der verkehrspolitischen Belange weiter betreiben und den vertraglich vorgesehenen Trocken- bzw. Tankschiffraum vorhalten wird. Die Flottenkapazität soll nur dann verändert werden, wenn ein vertretbarer Einsatz der unveränderten Flotte nachhaltig unmöglich gemacht wird. Ein Schwerpunkt soll auch in der Einrichtung eines kombinierten Verkehrs auf der Donau liegen. Für die Einführung derartiger Kombiverkehre bestehen im Bereich des Stinnes-Konzernes entsprechende Kenntnisse, was ebenfalls für die Nutzung der durch die Eröffnung des Main-Donau-Kanals gegebenen Möglichkeiten im Westverkehr gilt.

Zu den Fragen 7 und 8:

"Werden Sie darauf drängen, daß für den Fall der Nichteinhaltung vereinbarter Bedingungen durch den Übernehmer ein Heimfallsrecht der DDSG-Frachtschiffahrt an den Bund vertraglich abgesichert wird?

Wenn nein, warum nicht?"

Die bereits seit längerem bestehende nachhaltige Verlustsituation der DDSG-Cargo GmbH darf als bekannt vorausgesetzt werden. Die Vereinbarung eines "Heimfallsrechtes" könnte dem Übernehmer letztlich den Anreiz bieten bei weiteren wirtschaftlichen Schwierigkeiten von einer Verlustfreimachung unter Einsatz eigener Mittel abzusehen und statt dessen die Verluste wieder dem Staat "anheimfallen" zu lassen.

Zu Frage 9:

"Werden Sie wenigstens darauf drängen, daß neben der ÖIAG auch der Republik Österreich eine Option für den Minderheitsanteil von 25,1% und damit der Sperrminorität eingeräumt wird und noch vor einem allfälligen Vertragsabschluß entsprechende Mitbestimmungsrechte für die Sperrminorität im Gesellschaftsvertrag verankert werden?"

- 4 -

Im Vorvertrag ist derzeit durch vorweg eingeräumte Beteiligungsmöglichkeiten ein österreichischer Anteil am Grundkapital von bis zu 45 % vorgesehen. Voraussetzung für das Zustandekommen einer derartigen Beteiligung ist selbstverständlich die entsprechende Bereitschaft der betreffenden österreichischen Unternehmen, die sicherlich nur bei einer erfolgversprechenden Konzeption für die DDSG-Cargo gegeben sein wird.

Zu den Fragen 10, 11, 12 und 13:

"Sie haben in Ihrem Ministerratsvortrag vom 18. August 1992 ausdrücklich betont, daß den gegenwärtig laufenden Umstrukturierungen in der DDSG-Cargo besonderes Augenmerk zu widmen ist. Inwieweit waren Sie bzw. das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Sinne der verkehrspolitischen Notwendigkeiten in die Vertragsverhandlungen miteingebunden?"

Werden Sie auf den Bundesminister für Finanzen als Eigentümervertreter dahingehend einwirken, daß ein endgültiger Vertragsabschluß nur unter der Bedingung zustande kommt, daß die aus Ihrer Sicht notwenigen verkehrspolitischen Zusicherungen für den Frachtverkehr auf der Donau mit dem Übernahmewerber vertraglich abgesichert werden können?

Wenn ja, welche konkreten Bedingungen müssen aus Ihrer Sicht erfüllt sein?

Wenn nein, warum nicht?"

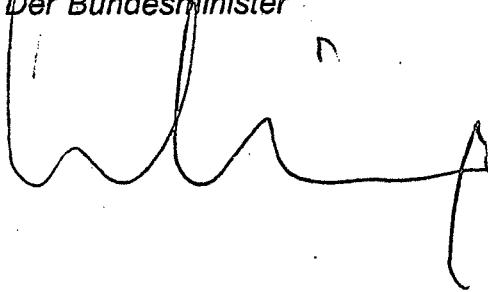
In dem der Bundesregierung vorgelegten "Memorandum über den verkehrspolitischen Stellenwert der österreichischen Binnenschifffahrt und Maßnahmen der Förderung des Güterverkehrs auf der Donau" wird die zu diesem Zeitpunkt bereits beabsichtigte Privatisierung der DDSG-Cargo GmbH als Chance gesehen, insbesondere seit der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals das Umfeld der Binnenschifffahrt sinnvoll neu zu gestalten. Die in Zusammenhang mit der Umstrukturierung im Memorandum skizzierten verkehrspolitischen Prioritäten erscheinen nach dem von den Übernahmewerbern vorgelegten Unternehmenskonzept verwirklichbar und - wie bereits ausgeführt - im Vorvertrag entsprechend berücksichtigt.

- 5 -

Eine Umsetzung dieser verkehrspolitischen Zielsetzungen im endgültigen Vertrag wird selbstverständlich angestrebt.

Wien, am 23. April 1993

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'W' or a similar character, with a small 'D' above it and a flourish at the end.