

II-6272 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3126 IJ

1992 -06- 05

Anfrage

der Abgeordneten Mag. Peter
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend die Anschaffung der MFS Mozart durch die DDSG.

In Anbetracht der nach wie vor tristen finanziellen Lage der DDSG und der vielen Pressemeldungen zu diesem Thema scheint eine Auseinandersetzung hiermit angebracht.

Im Jahr 1985 kam das Bundesministerium für Finanzen in seiner Rolle als Eigentümervertreter mit dem Vorstand der DDSG überein, die Betriebsberatungsfirma EFS GmbH mit der Überprüfung eines Marketingkonzeptes zur Personenschiffahrt zu betrauen. Mit 20. August 1985 lag die Strategiestudie Personenschiffahrt vor. Die Studie enthielt u.a. eine äußerst realitätsfremde Kalkulation (75 % Auslastung, 6.045 Fahrgäste usw.), was jedoch nicht hinderte sie als Entscheidungshilfe heranzuziehen. Im Ergebnis empfahl die EFS GmbH die Anschaffung zweier Kabinenschiffe.

Im September desselben Jahres teilte Dr. Franz Vranitzky, der damalige Finanzminister, seine grundsätzliche Zustimmung zum erwähnten Konzept mit.

In der Folge richtete der damalige Vorstand der DDSG 2 Briefe an den Finanzminister, mit welchen derselbe ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht wurde, daß die Anschaffung vorerst eines Kabinenschiffes - der MFS Mozart - nur dann durchführbar sei, wenn eine Kapitalerhöhung im Ausmaß von 300 Mio. Schilling in den Jahren 1987 und 1988 durchgeführt werde, um den Eigenkapitalanteil der Investition zu erhöhen, sowie der Bund die Haftung für die Leasingraten als Bürge und Zahler übernehme. Ferner teilte der Vorstand ausdrücklich mit, daß bis zum damaligen Zeitpunkt keine verbindlichen Charterverträge erreicht werden konnten und daß die finanziellen Risiken der Investition als erheblich betrachtet würden. Zur Untermauerung letzterer Aussage wurde dem zweiten Brief ein Finanzplan angeschlossen, der selbst in der

anfr.mozpet/102

optimistischen Variante den Kauf der MFS Mozart nicht nahelegte.

Trotz der dargelegten Vorbehalte des Vorstandes gab der Eigentümervertreter und damalige Finanzminister Dr. Vranitzky in einem Brief vom 3.3.1986 ausdrücklich sein Einverständnis zur besagten Investition.

In der Folge wurde die Vermarktung nie zielstrebig betrieben, so daß zu Beginn des Jahres 1987 für eben dieses Jahr noch keinerlei fixe Buchungen vorlagen. Mit der nicht zu erwirtschaftenden Leasingrate von ca. 20 Mio., die bis 1993 auf 30 Mio. ansteigen wird, belastet, konnte das Schiff in den Folgejahren, trotz guter Auslastungen bis zu 75 Prozent niemals positive Teilbetriebsergebnisse erbringen. Vielmehr betrugen die negativen Teilbetriebsergebnisse von 1987 bis 1990 ca. 127 Mio. Schilling. Ferner fielen für die Anlaufphase Werbekosten in der Höhe von 80 Mio. Schilling an. Darüberhinaus wäre die MFS Mozart mit maximal 150 Mio. Schilling zu liquidieren, so daß sich bei einem Kaufpreis von ca. 300 Mio. Schilling ein fiktiver Verlust von weiteren 150 Mio. Schilling ergibt.

In Summe beläuft sich der durch die Anschaffung der 'MFS Mozart' bislang verursachte Schaden auf rund 360 Mio. Schilling.

Daher stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Finanzen die folgende

Anfrage

1. Nach welchen Kriterien wurde die EFS-BeratungsGmbH ausgewählt?
2. Wie konnte es von seiten des Eigentümervertreters überhaupt zur Zustimmung zu einem Personenschiffahrtskonzept kommen, insbesondere, wenn man an das Bundesgesetz vom 29. Mai 1973 über Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau Dampfschifffahrts-Gesellschaft denkt?

3. Weswegen unterblieb die vom Vorstand geforderte Kapitalerhöhung und welche Argumente sprachen für eine volle Leasing-Finanzierung?
4. Weswegen 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 Eigentümervertreters berücksichtigt?
6. Wurde der Finanzplan des Vorstandes bei der Entscheidung mit ins Kalkül gezogen?
7. Was hat den Eigentümervertreter 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 Eigentümervertreter 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?

anfr.mozpet/102

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?

anfr.mozpet/102