

II. 8839 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4310 1J

1993-02-24

A N F R A G E

der Abgeordneten Dkfm. DDr. König, Dr. Schwimmer
und Kollegen

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend Eigentümerwechsel bei der DDSG - Cargo GMBH

Die Regierungsparteien haben sich im Arbeitsübereinkommen auf die Teilung der DDSG in den Güter- und Personenbereich und Änderungen in der Eigentümerstruktur festgelegt. Für den Frachtenbereich der DDSG wurde vereinbart, daß dieser ab 1993 ohne Verlustabdeckungszuschüsse des Bundes auskommen sollte, wobei dieses Ziel neben innerbetrieblichen

Rationalisierungsmaßnahmen insbesondere auch durch die Hereinnahme von vorzugsweise österreichischen Partnern erreicht werden sollte. Weiters wurde festgelegt, daß der Bund dann Hilfestellung zur Bereinigung der Pensionslasten der DDSG leisten wird, wenn auch die Begünstigten zu substantiellen Verzichtsleistungen bereit sind und die Restrukturierung der Personenschiffahrt und der Frachtschiffahrt mit geeigneten Partnern zukünftige Subventionserfordernisse des Bundes ausschließt. Grundsätzlich wurde festgehalten, daß aus verkehrspolitischer Sicht Aufrechterhaltung und Ausbau der österreichischen Schiffahrt wünschenswert sind.

Zwischenzeitlich wurden wesentliche Teile des Arbeitsübereinkommens, nämlich die Restrukturierung und Übernahme der Pensionslasten im Frühjahr 1991 abgeschlossen. In der Folge wurden von den zuständigen Organen der DDSG Verkaufsverhandlungen für einen Eigentümerwechsel bei der DDSG - Cargo GMBH geführt. Nach den bisherigen Beschlüssen des Aufsichtsrates ist eine klare Präferenz für eine Übernahme der Mehrheitsanteile der DDSG - Cargo GMBH durch die in deutschem Besitz befindliche STINNES-Gruppe zu erkennen. Der Aufsichtsrat der I. DDSG hat die Unterzeichnung eines Vorvertrages (letter of intent) mit der STINNES-Gruppe beschlossen. Dieser Vertrag

- 2 -

sieht vor, daß STINNES und CFNR eine Kapitalgesellschaft in Wien gründen und 49,9 % des erhöhten Kapitals dieser neuen Gesellschaft übernehmen. 25,1 % des erhöhten Kapitals soll in Zukunft seitens der ÖIAG gehalten werden, der Rest des Kapitals soll auf den Wiener Hafen, die Spedition Schenker und die ÖBB entfallen, wobei das Übernahmerecht für die Austrian Industries bis zum 31. Dez. 1993 befristet ist. Danach würde dieser Anteil von 25,1 % an die schon vorhandenen Eigentümer (STINNES, CFNR, Schenker und Wiener Hafen) im Verhältnis ihrer Anteile fallen. Die Firma Schenker gehört de facto der STINNES-Gruppe.

Nach vorliegenden Informationen beabsichtigt die Gruppe STINNES den Personalstand der DDSG - Cargo um ca. 150 auf 300 Beschäftigte zu verringern und eine starke Reduzierung des Schiffsparkes vorzunehmen. Bei dieser sich nun abzeichnenden Lösung bleiben wesentliche Zielsetzungen des Arbeitsübereinkommens und des Verkehrsministeriums unberücksichtigt. Im Arbeitsübereinkommen wird ausdrücklich eine Präferenz für eine österreichische Lösung festgeschrieben und der Verkehrsminister hat sowohl im Ministerrat wie in öffentlichen Aussagen auf die besondere Bedeutung der Wasserstraße für die zukünftige Bewältigung des Güterverkehrsaufkommens ohne neuerliche wesentliche Verschlechterungen der Lebensbedingungen der Menschen entlang der neu entstehenden Ost-West-Transitrouten hingewiesen. Jetziger Stand ist, daß es keine "österreichische" Lösung geben wird und daß die verkehrspolitischen Grundsatzerklärungen des Verkehrsministers unter Berücksichtigung des Kaufangebotes, das eine deutliche Reduzierung der Flotte vorsieht, kaum umgesetzt werden können. Gleichzeitig ist aufgrund des bisher vorliegenden Verhandlungsergebnisses mit der STINNES-Gruppe festzuhalten, daß für den Fortbestand der DDSG - Cargo keinerlei Sicherheiten vereinbart wurden und daß auch hinsichtlich des erklärten Beschäftigungszieles nur vage Zusagen abgegeben wurden. In Analogie zu bereits erfolgten Veräußerungen von Unternehmen, die sich mehrheitlich in öffentlichem Besitz befanden, sollte daher auch in diesem Fall

- 3 -

größter Wert darauf gelegt werden, daß für den Fall, daß die ausverhandelten Bedingungen nicht eingehalten werden, das Unternehmen wieder an die öffentliche Hand zurückfällt, um gegenüber der ohnedies bereits erheblich verunsicherten Belegschaft eine ausreichende Gewähr für den Fortbestand des Unternehmens auf Dauer geben zu können. Die volkswirtschaftliche Bedeutung eines zukunftsträchtigen Transportweges muß auf alle Fälle berücksichtigt werden.

Völlig ungeklärt ist die Frage, wie es mit der DDSG-Personenschiffahrt weitergehen soll. Auch für diesen Bereich sah das Arbeitsübereinkommen Änderungen in der Eigentümerstruktur als erforderlich an und auch für die Personenschiffahrt war die bilanzielle Bereinigung der Pensionslasten der DDSG an die Bedingung der Restrukturierung mit geeigneten Partnern geknüpft um zukünftige Subventionserfordernisse auszuschließen. In der Praxis hat die DDSG - Cargo GMBH im Jahr 1992 laut Finanzplan einen Subventionsbedarf von knapp 80 Mio. S während die DDSG-Donaureisen GMBH laut Finanzplan einen Subventionsbedarf von über 142 Mio S auswies. Der Verlust der "Mozart" wurde dabei bei einem Umsatz von 51 Mio S mit 55 Mio. S prognostiziert. Für 1993 ist eine wesentliche Verschlechterung zu erwarten. Das größere Problem im Bereich der Schiffahrt ist also offenbar nicht die DDSG - Cargo, sondern die DDSG - Donaureisen GMBH mit dem größten Verlustträger, der auf der Donau verkehrt, der "Mozart". Eine Umsetzung des Arbeitsübereinkommens im Bereich der Personenschiffahrt scheint derzeit nicht einmal im Ansatz gegeben zu sein. Einer österreichischen Lösung ist auch in diesem Bereich aus Sicht des Arbeitsübereinkommens der Vorzug zu geben. Die unterzeichneten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für Finanzen folgende

A n f r a g e :

1. Werden Sie als Vertreter des Mehrheitseigentümers einem Übernahmevertrag für die DDSG - Cargo GMBH zustimmen, der

- 4 -

hinsichtlich des Fortbestandes der DDSG-Frachtschiffahrt mit dem Standort Wien keinerlei Garantien abgibt?

2. Wenn ja, mit welcher Begründung tun Sie dies?
3. Wenn nein, welche konkreten Garantien werden Sie vom Übernahmewerber verlangen?
4. Welche konkreten Auflagen zur innovatorischen Lösung österreichischer Verkehrsprobleme werden dem Übernahmewerber im Sinne der Vorschläge von Bundesminister Mag. Viktor Klima zur stärkeren Nutzung der Donau für den Frachtverkehr gemacht?
5. Werden Sie darauf drängen, daß für den Fall der Nichteinhaltung der vereinbarten Bedingungen durch den potentiellen Übernehmer ein Heimfallsrecht der DDSG-Frachtschiffahrt an den Bund vertraglich abgesichert wird?
6. Wenn nein, warum nicht?
7. Worin sehen Sie die konkreten Vorteile des Angebotes der STINNES-Gruppe gegenüber den anderen vorliegenden Übernahmeangeboten?
8. Gibt es mit dem Übernahmewerber Vereinbarungen über eine anteilige Übernahme der Verluste der DDSG-Cargo aus dem Jahr 1993?
9. Wenn ja, wie sieht diese Vereinbarung im Detail aus?
10. Welche finanziellen Belastungen ergeben sich daraus für den Bund?
11. Gibt es darüber hinaus weitere Vereinbarungen, die z. B. aus bilanzmäßigen Rückstellungserfordernissen für

- 5 -

Abfertigungen, Urlaubsansprüche, noch nicht durchgeführte Reparaturen und Umrüstungen, etc. weitere finanzielle Belastungen für das Budget nach sich ziehen?

12. Wenn ja, wie sehen diese Vereinbarungen im Detail aus?
13. Wenn ja, welcher finanzielle Aufwand wird dafür notwendig sein?
14. Welche Kosten aus einem Sozialplan für von der Stinnes-Gruppe geplante Personalreduzierungen müßte die Republik übernehmen?
15. Welche Personalreduzierung ist dabei ins Auge gefaßt?
16. Stand vor der Schaffung der DDSG-Holding eine Kaufabsicht für die gesamte DDSG ("wie sie liegt und steht") um einen Preis von ca. 600 Millionen Schilling zur Diskussion, und wenn ja, durch wen?
17. Wie verhält sich der operative Verlust der DDSG-Cargo zu den Einsparungen durch die im Verkaufsfalle von der Stinnes-Gruppe verlangten Personal- und Lohnreduktionen?
18. Warum wäre unter diesen Voraussetzungen eine Fortführung durch den bisherigen Eigentümer oder eine mehrheitlich österreichische Erwerbergruppe nicht möglich?
19. Wann hat Ihnen der Generaldirektor der DDSG-Holding die Rücklegung der Führung der Verkaufsverhandlungen für die DDSG-Cargo wegen Interessenskollision als zukünftiger Geschäftsführer für die Stinnes-Gruppe angeboten?
20. Gibt es von Ihrer Seite konkrete Aufträge hinsichtlich der Hereinnahme von Partnern bei der DDSG-Donaureisen GMBH?
21. Wenn ja, bis wann ist nach Ihrer Auffassung mit dieser Umstrukturierung zu rechnen?

- 6 -

22. Welche Lösungsmöglichkeiten liegen für die "Mozart" vor?
23. Welche österreichische Lösung wird im Sinne des Arbeitsübereinkommens angestrebt?
24. Wie hoch ist nach dem Finanzplan für das Jahr 1993 der Subventionsbedarf der DDSG-Donaureisen GMBH ?
25. Wie hoch wird im Jahr 1993 laut Finanzplan der operative und bilanzmäßige Verlust der "Mozart" sein?