

DR. ANDREAS STARIBACHER
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

WIEN, DEN 23. Juni 1995

GZ. 11 0502/169-Pr.2/95

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

XIX. GP-NR
1027 IAB
1995-06-27

Parlament
1017 Wien

ZU 1050 13

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene - schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Rudolf Anschöber und Genossen vom 27. April 1995, Nr. 1050/J, betreffend Verkauf der DDSG Passagierschiffahrt, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Die DDSG hat dem Bundesministerium für Finanzen in einer Stellungnahme folgende operative Ergebnisse der DDSG-Donaureisen GmbH bekanntgegeben:

1991:	- S	75,720 Mio
1992:	- S	117,255 Mio
1993:	- S	80,014 Mio
1994:	- S	47,248 Mio

Die Bundeszuschüsse für DDSG-Donaureisen GmbH beliefen sich, wie mir berichtet wird, auf folgende Beträge:

1991:	S	87,827 Mio
1992:	S	125,600 Mio
1993:	S	119,800 Mio
1994:	S	70,000 Mio

Da die DDSG im Jahr 1990 noch als Gesamtunternehmen (inkl. Fracht- und Personenschiffahrt) geführt wurde, kann für dieses Jahr keine genaue ziffernmäßige Zuordnung der Beträge erfolgen.

Zu 2. und 8.:

Zum Zeitpunkt der Anfragestellung lagen der DDSG ein Übernahmeangebot der Androsch International Management Consulting Ges.m.b.H. (AIC) sowie von Herrn Manfred Traummüller, Linz, vor. Letzteres Angebot wurde, da die Gewährung eines einmaligen verlorenen Zuschusses nur seitens der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Oberösterreich zugesagt wurde, am 4. Mai 1995 wieder zurückgezogen.

Zu 3.:

Im AIC-Offert wird ausgeführt, daß die Bietergemeinschaft ausschließlich aus österreichischen juristischen oder physischen Personen besteht.

Zu 4.:

Das AIC-Anbot stellt für die Übernahme der DDSG-Donaureisen GmbH per 1. Jänner 1996 im wesentlichen folgende Bedingungen:

a) Altlasten:

Um eine wirtschaftlich nachhaltige Führung des Unternehmens zu ermöglichen, hat der Verkäufer sämtliche die Vergangenheit betreffende Verbindlichkeiten bezüglich Personal und Sachanlagen, diese beinhalten insbesondere

- Bankverbindlichkeiten
- Sonstige Verbindlichkeiten wie Leasingverpflichtung "Donaupfeil", ERP Kredit betreffend MS "Tegetthoff", MS "Prinz Eugen";
- Freistellung von sämtlichen wie immer bestehenden Verpflichtungen und Verbindlichkeiten aus Beteiligungen, Bürgschaften, Haftungsübernahmen, Garantierklärungen, etc.;
- Für die Übernahmen von "Theodor Körner", "Stadt Passau" und "Stadt Wien" sind Rückstellungen in Höhe von S 12 Mio. für die Abwrackung zu übernehmen;
- Eine Rückstellung im Jahresabschluß zum 31.12.1995 ist zu bilden für alle mit den vorgesehenen Personalmaßnahmen, deren Umfang noch festgelegt werden muß, verbundenen Kosten, zu denen unter anderem die gesetzlichen Abfertigungen, die Sozialplanabfertigungen, bedingte Pensionen, Lohn und Gehalt während der Kündigungsfristen sowie allfällige Prozeßkosten hinsichtlich aller Mitarbeiter zählen, die bis zum Ablauf von 3 Monaten nach dem 31.12.1995 gekündigt werden;

- 3 -

- Für Verbesserungen in der Verwaltung, vor allem Umstellungen im EDV-System, ist eine Rückstellung von S 5 Mio. zu bilden;
sowie den zum Übergabestichtag ausgewiesenen Verlust zu übernehmen.

b) Sonstige Verpflichtungen

- Der Verkäufer verpflichtet sich, sämtliche Verluste, die bis zum 31.12.1995 anfallen bzw. angefallen sind, durch Gesellschafterzuschüsse insoweit abzudecken, daß mindestens das Stammkapital in Höhe von S 19,5 Mio. zur freien Verfügung verbleibt und in der Bilanz zum 31.12.1995 keine bilanziellen Verlustvorträge bestehen bleiben.
- Der Verkäufer erklärt rechtsverbindlich, daß zum Zeitpunkt der Übergabe in den Bereichen des Verwaltungs-, Zivil- und Strafrechtes keine Verfahren anhängig sind bzw. solche sich auch nicht abzeichnen.
Der Verkäufer erklärt ausdrücklich, daß die Gesellschaft über sämtliche für den derzeitigen Geschäftsumfang nötigen Bewilligungen, Konzessionen, Berechtigungen etc. verfügt und keinerlei nicht erfüllte Auflagen, Einschränkungen und sonstigen behördlichen Beschränkungen bestehen.
- Der Verkäufer übernimmt die Haftung für zum Zeitpunkt der Übergabe bereits etwa bestehende Kontaminierung der Liegenschaften.
- Der Verkäufer verpflichtet sich, dem Käufer zu gestatten, den Firmenwortlaut beizubehalten und allfällig bestehende Marken (u.a. Wort-Bild-Marken und allfällig von der Gesellschaft genutzte Marken) auf die Gesellschaft zu übertragen, sofern diese nicht ohnehin über diese Rechte uneingeschränkt verfügt.
- Der Verkäufer erklärt rechtsverbindlich, daß die übergebenen Unterlagen ein vollständiges und richtiges Bild der Gesellschaft geben und darüber hinaus keinerlei Verpflichtungen und Haftungen insbesondere aus mündlichen oder schriftlichen Verträgen bestehen.
- Der Verkäufer erklärt, verbindlich dafür Sorge zu tragen, daß die DDSG-Donaureisen bis zur vollständigen Erfüllung obiger Verpflichtungen zahlungsfähig bleibt.

Weiters wird es nötig sein, die Mietvereinbarung betreffend der Büroräumlichkeiten im sogenannten "DDSG-Haus" neu zu verhandeln und zwar sowohl was Umfang des Mietobjektes als auch die Kosten hierfür betrifft. Bei Nichteinigung wäre die DDSG-Donaureisen Gesellschaft m.b.H. gezwungen, die Verwaltung zu verlegen.

c) Länden- und Liegerechte

Grundsätzlich besteht seitens der Bietergemeinschaft das Interesse, daß die Länden- und Liegerechte an die Gesellschaft oder eine von dieser benannte Rechtsperson übertragen werden. Da jedoch, wie der Bietergemeinschaft mitgeteilt wurde, die Länden- und Liegerechte vorerst in der Verfügungsgewalt der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verbleiben, ist hinsichtlich der Länden- und Liegerechte folgende Regelung zu treffen:

- ca) Die der Bietergemeinschaft derzeit bekannte bestehende Regelung wird für den Zeitraum, in dem die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft über die Länden- und Liegerechte verfügt, als verbindlich festgelegt, wobei die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf ihr Kündigungsrecht hinsichtlich dieser Vereinbarung verzichtet.
- cb) Für den Fall, daß die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Länden- und Liegerechte in welcher Form auch immer an Dritte überträgt oder zur Nutzung überläßt, verpflichtet sie sich, die obgenannte Vereinbarung auf diese Dritten mit der jeweiligen Verpflichtung der Weiterüberbindung zu übertragen und dafür den Käufer in vollem Umfang schad- und klaglos zu halten.
- cc) Eine Aufgabe oder Zurücklegung dieser Länden- und Liegerechte kann nur mit der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung der DDSG-Donaureisen erfolgen. Für diesen Fall ist darüber hinaus die DDSG-Donaureisen für einen aus dieser Zurücklegung erlittenen Schaden in vollem Umfang schad- und klaglos zu halten.
- cd) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verpflichtet sich, auf die in oben erwähnter Vereinbarung geregelten Pauschalanlegegebühren seitens der DDSG-Donaureisen für die ersten fünf Geschäftsjahre ab dem Übertragungstichtag zu verzichten.

d) Kollektivvertrag und Betriebsvereinbarungen

Der Verkäufer verpflichtet sich, sämtliche bestehenden Betriebsvereinbarungen im laufenden Geschäftsjahr fristgerecht aufzukündigen, um somit dem Käufer die Möglichkeit zu geben, neue Betriebsvereinbarungen schließen zu können. Hievon ausgenommen bleibt die Betriebsvereinbarung vom 15.7.1991 betreffend den Sozialplan. Der Verkäufer verpflichtet sich weiters, etwaige in diesem Geschäftsjahr anfallende Kollektivvertragsverhandlungen nur in Abstimmung mit dem Käufer zu führen.

e) Konzernumlage

Ab Übernahme durch den Käufer entfällt die Konzernumlage.

f) Haftung

Der Verkäufer haftet für sämtliche von ihm gemachten Angaben und für den Inhalt und die Richtigkeit sämtlicher von ihm zur Verfügung gestellten Informationen, insbesondere für die Werthaltigkeit der von ihm bereits übergebenen und noch zu erstellenden und zu übergebenden Jahresabschlüsse. Diese bilden die Basis dieses Angebotes.

Als Kaufpreis wurden S 5 Mio geboten.

Das vorliegende AIC-Anbot wurde am 21. Mai 1995 durch Verzicht auf die unter Punkt cd.) erwähnte 5-jährige Übergangsregelung nach der Berechnung von AIC um S 37,5 Mio verbessert.

Dennoch ergeben sich aus der Sicht des Bundesministeriums für Finanzen - wie unter Punkt 6. dargestellt wird - gegenüber der Liquidation Mehrkosten von zumindest S 84 Mio.

Infolge der Zurückziehung des Angebotes von Herrn Traunmüller am 4. Mai 1995 erübrigt sich eine diesbezügliche Beantwortung der Frage.

Zu 5.:

Die verkehrspolitischen Konsequenzen des AIC-Angebotes können nicht näher beurteilt werden, da im Anbot kein Unternehmenskonzept enthalten ist.

Zu 6. u. 9:

Nach den von den Organen der DDSG angestellten Berechnungen steht einem Ertrag im Liquidationsfall in Höhe von S 30,4 Mio eine Belastung bei Annahme des verbesserten AIC-Offertes vom 21. 5.1995 von zumindest S 54 Mio gegenüber.

Die Hauptversammlung der DDSG hat daher über Empfehlung des Aufsichtsrates am 22. Mai 1995 die Betriebsstillegung (stille Liquidation) der DDSG-Donaureisen GmbH mit Ende 1995 beschlossen.

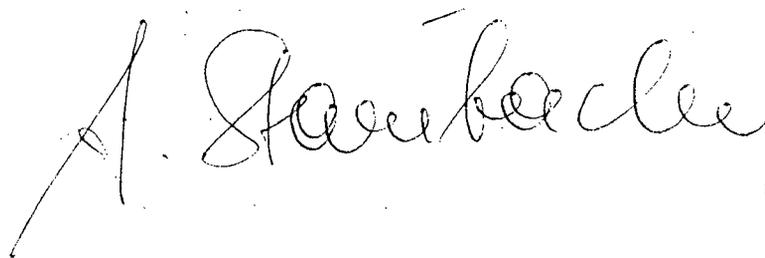
- 6 -

Dieser Beschluß gewährleistet auch weiterhin die Möglichkeit der Fortführung der Personenschiffahrt auf der österreichischen Donau, da im Wege des Kaufes der Schiffe und des sonstigen Anlagevermögens der DDSG-Donaureisen GmbH sowie allenfalls des Firmennamens die entsprechenden Voraussetzungen hierfür vorliegen. Den Donau-Bundesländern und Ufergemeinden steht naturgemäß die Möglichkeit offen, geeignete Interessenten entsprechend zu unterstützen, um eine österreichische Lösung realisieren zu können.

Zu 7.:

Der voraussichtliche Mittelbedarf der DDSG-Donaureisen GmbH beträgt im Jahr 1995 S 40 Mio.

Anlage

A handwritten signature in black ink, appearing to read "A. Staudacher". The signature is written in a cursive style with a long, sweeping underline.

BEILAGE

ANFRAGE:

1. Welche Abgänge hatte die DDSG Passagierschiffahrt in den Jahren 1990 bis 1994 jeweils zu verzeichnen? Wie hoch belief sich jeweils in diesen Einzeljahren der Bundeszuschuß?
2. Welche konkreten Übernahmeangebote liegen derzeit seitens welcher konkreter Bietergruppen vor?
3. Welche Informationen besitzt das Finanzministerium über die Zusammensetzung der jeweilig oben angeführten Bietergruppen?
4. Wie lauten die konkreten Eckpunkte der Übernahmeangebote der verschiedenen Bietergruppen?
5. Welche verkehrspolitischen Konsequenzen hätte die Verwirklichung der oben angeführten Bieterangebote im jeweiligen Einzelfall?
6. Wann soll es definitiv zur Privatisierung und damit zur Vergabe an eine der Bietergruppen kommen?
7. Wie hoch ist derzeit der Verlust pro Tag?
8. Seit wann liegen die ersten Bieterangebote vor, mit welchem Datum wurde jedes dieser jeweiligen oben angeführten Bieterangebote eingereicht?
9. Welche konkrete Auswirkung hätte jedes einzelne der oben angeführte Angebote auf weitere Bundeszuschüsse? Was wären die konkreten Kosten für den Steuerzahler im Fall jedes einzelnen Angebotes?