

Nr. XIX. GP.-NR
1731 /J
1995 -07- 14

ANFRAGE

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend: das DDSG-Debakel

Mit dem Ablauf des Jahres 1995 wird, nach 167 Jahren die traditionsreiche österreichische Donauschiffahrt endgültig eingestellt sein: nach Jahrzehnten des Verlustbetriebes unter der Verantwortung sozialistischer Finanzminister und Milliardenkosten für den Steuerzahler wurde kürzlich beschlossen, auch die Personenschiffahrt zu liquidieren, nachdem die Frachtschiffahrt, zuerst ins Ausland verschenkt, praktisch ihren Betrieb einstellt und nur mehr als Spedition erhalten bleiben dürfte. Das – nahezu sittenwidrige – 'Partikulierermodell', das vom Eigentümer Stinnes den Kapitänen unterbreitet wurde, das vorsieht, alle Risiken auf die Bediensteten abzuwälzen und sie dafür zu 'Selbständigen' zu erklären – nebenbei ein klassischer Fall einer Flucht aus dem Arbeitsrecht – hat jedenfalls so gut wie keine Chancen auf Realisierung, sodaß der gesamte Schiffahrtsbetrieb der DDSG-Cargo aus Österreich abwandern dürfte.

Besonders bemerkenswert ist, daß sich in beiden Fällen jeweils Alternativen zur vom Finanzministerium gewählten Vorgangsweise angeboten hätten: im Fall der DDSG-Cargo gab es ein mehrheitlich österreichisches Konsortium, das die Übernahme zu günstigeren Konditionen angeboten hätte. Die Verhandlungen wurden jedoch vom Aufsichtsrat abgebrochen, nachdem der Verhandler, Dr. Fuhrmann, bereits für den anderen Interessenten als Geschäftsführer designiert war.

Die im Zuge des Verkaufs von den zuständigen Politikern stets versprochene österreichische Minderheitsbeteiligung, die im wesentlichen durch mehr oder weniger staatliche Interessenten an der Donauschiffahrt (VOEST, ÖBB,...) realisiert werden sollte, kam wegen Geldmangels und mangelnder Unterstützung durch das Finanzministerium nicht zustande.

Im Fall der Personenschiffahrt war das Desinteresse an einer funktionierenden österreichischen Privatisierung besonders deutlich zu erkennen: Nachdem die Liquidierung offensichtlich bereits beschlossene Sache war und sich bereits Interessenten für Teile der Flotte im Ausland gefunden hatten, fand sich ein Privatinteressent, der gemeinsam mit dem Land Niederösterreich bereit war, die Personenschiffahrt auf eigenes Risiko zu übernehmen. Nach längeren Verhandlungen trat schließlich ein weiterer Interessent, der ex-Finanzminister Androsch als Übernahminteressent auf, woraufhin die Konditionen plötzlich so verschlechtert wurden, daß der andere Interessent von sich aus das Interesse verlieren mußte.

fpc106/ddsg.ffo

DVR 0717193

Doch auch Androsch 'durfte' offensichtlich die DDSG-Personenschiffahrt nicht erhalten: Bundeskanzler Vranitzky intervenierte dem Vernehmen nach sogar höchstpersönlich dafür, daß nicht sein Ex-Chef Androsch, sondern ausländische Interessenten die Schiffe übernehmen sollten – ein Umstand, der vom Kanzler zwar wütend dementiert, aber bis heute nicht glaubhaft entkräftet werden konnte.

Tatsache ist jedenfalls, daß systematisch alle jene Interessenten verschreckt oder ausgebootet wurden; die ernsthaft an einer konstruktiven Lösung zur Weiterführung der österreichischen Donauschiffahrt interessiert waren. Es drängt sich der Verdacht auf, daß man hier verhindern wollte, daß Privatunternehmer beweisen, daß ein Unternehmen, das unter der Verantwortung sozialistischer Finanzminister Milliardenverluste verursachte, auch mit Gewinn zu führen ist und dafür auch in Kauf nahm, daß für Österreichs Fremdenverkehr und Verkehrsinfrastruktur schwerer Schaden entsteht.

Dabei steht diese Vorgangsweise in krassem Gegensatz sogar zu den Versprechungen der Regierung im Arbeitsübereinkommen der XVIII. GP: *'Aus verkehrspolitischer Sicht ist die Aufrechterhaltung un der Ausbau der österreichischen Schiffahrt wünschenswert,...'* und weiter: *'Die Personenschiffahrt ist ohne Bundessubventionen als gewinnorientiertes Tourismusunternehmen zu führen. Der Frachtenbereich soll ab 1993 ohne Verlustabdeckungszuschüsse auskommen, wobei dieses Ziel neben innerbetrieblichen Rationalisierungsmaßnahmen auch durch die Hereinnahme von vorzugsweise österreichischen Partnern erreicht werden soll'*

Nachdem alle diese Versprechen offensichtlich gebrochen wurden, findet sich die DDSG vorsichtshalber im aktuellen Koalitionsübereinkommen gar nicht mehr – die Reste des Unternehmens sollten möglichst unauffällig liquidiert werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Finanzen nachstehende

Anfrage:

1. Welche genauen Untersuchungen über die Gesamtliquidationskosten der DDSG-Donaureisen liegen Ihnen als Eigentümer der DDSG vor?
2. In welcher Form läßt sich daraus – so wie im Zuge der Verkaufsverhandlungen argumentiert – ablesen, daß diese Liquidationskosten so niedrig sein werden, daß ein Verkauf um die gebotene Summe für den Eigentümer günstiger kommt und ist hierbei insbesondere auch die Frage der Personalkosten (Pensionen, Sozialplan,..) berücksichtigt?

3. Können Sie ausschließen, daß es im Zuge der Verkaufsverhandlungen für die DDSG–Donaureisen – so wie von Interessent Androsch wiederholt behauptet, zu Interventionen des Bundeskanzlers zugunsten anderer, ausländischer Interessenten gekommen ist?
4. Ist es richtig, daß nun, nach dem Liquidierungsbeschluß durch den Aufsichtsrat eine andere bundeseigene Unternehmung, die ÖDOBAG, Kaufinteresse an den Schiffen bekundet hat?
5. Halten Sie eine derartige Vorgangsweise, ein Staatsunternehmen zuerst zu liquidieren, um dann Teile davon durch ein anderes Staatsunternehmen gegen die Konkurrenz privater Interessenten wiederum zu erwerben, für sinnvoll?
6. Ist die Angebotslegung der ÖDOBAG mit Ihrem Wissen bzw. Ihrer Zustimmung erfolgt; wenn nein, werden Sie etwas dagegen unternehmen?
7. Warum wurde nicht, so wie in den früheren Regierungsprogrammen vorgesehen, der Partnersuche bzw. dem Verkauf der DDSG vor der Liquidierung der Vorzug gegeben?
8. Halten Sie die Vorgangsweise der DDSG–Manager bei der Interessentensuche für dem Ziel einer Erhaltung des Unternehmens zweckentsprechend, zumal diese dazu geführt hat, daß die Verhandlungen mit einem Interessenten sofort platzten, als ein anderer auftauchte, als die neuerlich erstreckte Angebotsfrist für diesen ablief, der Holding – Chef dem Vernehmen nach aber auf Auslandsurlaub weilte und ähnliche Ungereimtheiten auftraten?
9. Haben Sie bzw. Ihr Ressort in irgendeiner Form Einfluß auf den Gang dieser Verhandlungen genommen; wenn ja, wann und mit welchem Ziel und Ergebnis genau; wenn nein, warum nicht, zumal bereits seit längerem abschbar war, daß diese im Gegensatz zum offiziell erklärten Regierungsziel einer Erhaltung der österreichischen Donauschiffahrt alles andere als konstruktiv verliefen?
10. Warum haben Sie – im Gegensatz zum Versprechen der Regierung im Zuge des 'Verkaufs' der DDSG–Cargo ins Ausland – nicht dafür gesorgt, daß die staatlichen Unternehmen, insbesondere die ÖBB, die finanziellen Mittel erhalten, um die versprochene Minderheitsbeteiligung in österreichischer Hand zu bewirken?
11. Ist Ihnen bewußt, daß Ihr Ressort durch den Verkauf der DDSG–Cargo ins Ausland und die Nichtinanspruchnahme der Option auf eine österreichische Minderheitsbeteiligung die volle Verantwortung für den Untergang der DDSG–Frachtschiffahrt trägt, die nun – nachdem die skandalösen Versuche, das Arbeitsrecht mittels schein–selbständiger 'Partikulierer'–Kapitäne zu umgehen, scheiterten, ebenfalls bis auf einzelne Speditionsaktivitäten liquidiert werden soll?

12. Ist es richtig, daß die DDSG-Cargo derzeit als 'österreichisches' Schiffahrtsunternehmen Anspruch auf erhebliche Abwrackprämien für mehr als zehn der übernommenen Schiffe aus EU-Töpfen erhebt?
13. Wer wäre im Fall einer positiven Entscheidung Begünstigter dieser Abwrackprämien?
14. Für wieviele österreichische Schiffe jeweils welcher Eigentümer wurden bereits Abwrackprämien bezahlt?
15. Ist es richtig, daß es im Zuge des Verkaufes des DDSG-Schiffes 'Mozart' zu beträchtlichen Nachforderungen des neuen Besitzers sowie zu Zahlungsverzögerungen kam; wenn ja, in jeweils welchem genauen Umfang?
16. Welche Gesamtkosten haben die DDSG in den vergangenen 15 Jahren jeweils für den Steuerzahler verursacht, welche Einnahmen aus Veräußerungen von Betriebsvermögen oder Betriebsteilen wurden in diesem Zeitraum im einzelnen erzielt?
17. Welche Kosten werden dem Steuerzahler in den nächsten Jahren jeweils aus dem Bereich der ehemaligen DDSG in Gestalt von Pensionszahlungen und sonstigen Verpflichtungen des Staates noch entstehen?