

II-9550 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

FERDINAND LACINA  
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN  
GZ. 11 0502/47-Pr.2/93

1010 WIEN, DEN 23. April 1993  
HIMMELPFORTGASSE 8  
TELEFON (0222) 51 433

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

4291 /AB  
1993 -04- 23  
zu 4310 /J

Parlament  
1017 Wien

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene - schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dkfm. DDr. Friedrich König und Kollegen vom 24. Februar 1993; Nr. 4310/J, betreffend Eigentümerwechsel bei der DDSG-Cargo GMBH, beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

Zu 1. bis 3.:

In der außerordentlichen Hauptversammlung der DDSG vom 12.3.1993 hat das Bundesministerium für Finanzen grundsätzlich zugestimmt, daß das Kapital bei der DDSG-Cargo GmbH ("DDSG-Cargo") von 8,5 Mio.S auf 160 Mio.S erhöht und mehrheitlich von einer deutsch-französischen Gruppe, bestehend aus der Stinnes AG und der französischen CFNR, sowie Schenker Österreich, übernommen wird. Im Übernahmevertrag ist der Standort Wien an mehreren Stellen fixiert; es gehört zur Zielsetzung der deutsch-französischen Gruppe, von Wien aus die Schwerpunktaktivitäten im Donauraum zu setzen. Darüber hinaus ist der Sitz der Gesellschaft nur mit 3/4-Mehrheit abänderbar, sodaß durch die vorgesehene österreichische Beteiligung der Standort abgesichert erscheint. In dem Vertragswerk sind die wesentlichen Ziele wörtlich wie folgt definiert:

- \* Die Sicherung der Existenz und die dynamische Weiterentwicklung der DDSG-Cargo GmbH mit Sitz in Wien, die zukünftig die Schwerpunktgesellschaft der Partner für binnenschiffsrelevante Transporte im österreichischen Raum sowie von und nach Österreich sein soll sowie die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Schifffahrt der DDSG-Cargo auf der gesamten Donau und deren Absicherung auch nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals;

- \* die möglichst weitgehende, insbesondere durch die DDSG-Cargo zu vollziehende Umsetzung der Ziele der österreichischen Verkehrspolitik, Verkehre von der Straße auf das Binnenschiff und die Schiene zu verlagern;
- \* durchgreifende nachhaltige Verbesserungen der Ertragslage der DDSG-Cargo durch Nutzung von Synergieeffekten, insbesondere der Ausschöpfung von Kooperations- und Rationalisierungsmöglichkeiten in dem durch die Partner gebildeten multinationalen Verkehrsverbund.

#### Zu 4.:

Der Vertrag befaßt sich in seinem § 6 eingehend mit der Wahrung der verkehrspolitischen Belange und sieht insbesondere vor, daß die DDSG-Cargo die Güterschiffahrt mit Sitz in Wien weiter betreiben, den vorgesehenen Trockenschiffsraum und Tankschiffsraum vorhalten sowie die Flottenkapazität nur dann verändern wird, wenn ein vertretbarer Einsatz der unveränderten Flotte nachhaltig unmöglich ist. Einen besonderen Schwerpunkt wird die Übernehmergruppe auf die Einrichtung eines kombinierten Verkehrs auf der Donau setzen.

#### Zu 5. und 6.:

Hinzuweisen ist darauf, daß das Unternehmen der DDSG-Cargo unter einer nachhaltigen Verlustsituation leidet. Die Vereinbarung eines "Heimfallsrechtes" könnte einem Übernehmer lediglich einen Anreiz bieten, bei weiteren wirtschaftlichen Schwierigkeiten statt einer Verlustfreimachung unter Einsatz eigener Mittel das Unternehmen wieder dem Staat anheimfallen zu lassen.

#### Zu 7.:

Eine konkrete Bewertung der einlangenden Angebote war Aufgabe der Organe der DDSG und kann in einer Anfragebeantwortung aus Rücksicht auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse nicht im einzelnen dargelegt werden. Grundsätzlich ist aber der Vorstand und Aufsichtsrat der DDSG bei der Entscheidung für Stinnes davon ausgegangen, daß das Konzept von Stinnes vollinhaltlich plausibel ist. Die Einbettung in den internationalen Konzernverbund verstärkt die Wettbewerbsfähigkeit der DDSG-Cargo gegenüber der im Donauraum aktiven westlichen Konkurrenz. Auch die Einbindung des Wiener Hafens unterstützt nach Ansicht der Organe die Zukunftssicherheit dieses Konzeptes.

- 3 -

Zu 8. bis 9.:

Nach dem derzeitigen Stand der Gespräche werden die Verluste der DDSG-Cargo nur bis zu dem Zeitpunkt vom Bund zu tragen sein, zu dem die Gesellschaft von der deutsch-französischen Gruppe übernommen wird. Weitere Übernahmen laufender Verluste sind nicht vorgesehen.

Zu 10.:

Der Verlust der DDSG-Cargo bis 31.3.1993 beläuft sich nach vorläufigen Schätzungen auf rund 55 Mio.S.

Zu 11. bis 13.:

Die Rückstellungen für Abfertigungen, Urlaubsansprüche, Jubiläumsgelder und dergleichen sind im Sinne der ordnungsmäßigen Grundsätze der Bilanzierung zu dotieren. Noch nicht durchgeführte Reparaturen und Umrüstungen werden nicht vom Bund übernommen. Aus einer Teilwertabschreibung der auszuscheidenden Flottenteile auf den weiter gesunkenen Schrottwert, für die darüber hinaus gehenden Entsorgungskosten für diese Flottenbestandteile sowie für die in diesem Jahr durchzuführenden Anpassungen bei der Tankflotte an die in Österreich geltenden Umweltnormen, die in jedem Falle durchgeführt werden müssen, werden sich insgesamt weitere Rückstellungsnotwendigkeiten von rund 80 Mio.S ergeben. Durch die Abdeckung der Verluste bis zum Übernahmezeitpunkt fällt die Dotierung dieser Bilanzpositionen dem Bund zur Last.

Zu 14. und 15.:

Die genaue Belastung aus dem Sozialplan läßt sich erst nach Durchführung der Personalmaßnahmen feststellen, wobei die folgend genannten Zahlen auf einer Durchschnittsschätzung beruhen. Bei der von der deutsch-französischen Gruppe vorgesehenen Reduktion des fahrenden Personals auf bis zu 230 Personen wird für gesetzliche und sozialplanmäßige Abfertigungen ein Aufwand von rund 60 Mio.S anfallen. Für Lohnfortzahlungen während verlängerter Kündigungsfristen im Sinn des 1991 abgeschlossenen Sozialplanes werden weitere Aufwendungen von ca. 40 - 50 Mio.S benötigt werden.

Zu 16.:

Eine Kaufabsicht zu einem Kaufpreis von 600 Mio.S ist dem Bundesministerium für Finanzen nicht bekannt.

- 4 -

Zu 17.:

Durch die von der deutsch-französischen Gruppe vorgesehenen Reduktionen bei den Personalkosten kann der operative Verlust der DDSG-Cargo bei Annahme wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wie in den Vorjahren weitgehend reduziert werden; in die Gewinnzone kann das Unternehmen durch diese Maßnahmen allein nicht gebracht werden. Sollten die außergewöhnlichen Schifffahrtshindernisse und Wirtschaftshemmnisse (z.B. Blockade der Donau, UNO-Embargo) andauern, ist mit einer gravierenden Ergebnisbelastung zu rechnen.

Zu 18.:

Eine Fortführung durch den bisherigen Eigentümer unter diesen Voraussetzungen erscheint nicht zielführend, weil nur die deutsch-französische Gruppe als international tätiger Transportkonzern über die Möglichkeiten verfügt, im Konzernverbund Transporte entsprechend zu optimieren und die derzeit bestehende schwierige wirtschaftliche Situation bei Transporten Richtung Südosten durch Intensivierung der Transporte Richtung Westen auszugleichen.

Zu 19.:

Der Generaldirektor der DDSG hat mir die Rücklegung der Führung der Verkaufsverhandlungen für die DDSG-Cargo wegen Interessenskollision nicht angeboten. Zu dieser Frage habe ich jedoch schriftlich den Aufsichtsratsvorsitzenden ersucht, Unstimmigkeiten oder Unvereinbarkeiten durch entsprechende Maßnahmen hintanzuhalten bzw. mir direkt über Verstöße zu berichten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates hat mir daraufhin schriftlich mitgeteilt, daß aufgrund eines vom Aufsichtsrat in Auftrag gegebenen Rechtsgutachtens und der eingeschlagenen Vorgangsweise bei den Beteiligungsverhandlungen keine solchen Probleme entstanden sind.

Zu 20.:

Auch bei den DDSG Donaureisen GmbH wird nach wie vor die Zielsetzung verfolgt, das Unternehmen verlustfrei zu machen und entsprechende Partner hereinzunehmen. Konkrete Aufträge dazu gibt es nicht.

Zu 21.:

Die Gespräche darüber werden laufend weitergeführt; noch im heurigen Jahr soll eine Lösung gefunden werden.

- 5 -

Zu 22.:

Die DDSG hat für die MS Mozart Interessenten gesucht, die bereit sind, das Schiff zu übernehmen bzw. allenfalls in die Leasingverträge einzutreten. Die Verhandlungen haben sich auf zwei Interessentengruppen, nämlich die Reederei Deilmann sowie eine deutsch-österreichische Gruppe um den Rechtsanwalt Dr. Tietjen aus Hamburg, konzentriert; auf Basis der Eröffnung der Angebote am 29.3.1993 wird nunmehr mit der Reederei Deilmann der Übernahmevertrag endverhandelt.

Zu 23.:

Ein ausdrücklicher Auftrag für eine österreichische Lösung bei der MS Mozart ist im Arbeitsübereinkommen nicht enthalten. Angestrebt wird eine Lösung, die den Weiterbetrieb der MS Mozart auf der Donau ermöglicht, zugleich aber die laufenden Belastungen für die DDSG soweit wie möglich reduziert.

Zu 24.:

Nach dem letzten Finanzplan beträgt der Subventionsbedarf der DDSG Donaureisen GmbH ohne MS Mozart 113,5 Mio.S.

Zu 25.:

Der operative und finanzielle Verlust der MS Mozart für 1993 würde laut Finanzplan 70,1 Mio.S sein; hinzuweisen ist allerdings darauf, daß die Übertragung der MS Mozart im Sinn des oben genannten Verkaufsvorganges darauf abzielt, die Verluste für 1993 zu vermeiden.

Beilage

DELLAGE

Nr. 4310 B

- 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 Personenschifffahrt und der Frachtschifffahrt mit geeigneten Partnern zukünftige Subventionserfordernisse des Bundes ausschließt. Grundsätzlich wurde festgehalten, daß aus verkehrspolitischer Sicht Aufrechterhaltung und Ausbau der österreichischen Schifffahrt 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 Grundsatzserklärungen 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

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 zukunftssträchtigen 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 Schifffahrt 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?