



Sonderbericht des Rechnungshofes

Erste Donau- Dampfschiffahrts- Gesellschaft

Bisher erschienen:

- Reihe Bund 1996/1 Sonderbericht des Rechnungshofes
über das Beschaffungswesen im Bereich des Bundesministeriums für
Landesverteidigung – Zweiter Teilbericht
- Reihe Bund 1996/2 Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über das Verwaltungsjahr 1994
Wiedervorlage
- Reihe Bund 1996/3 Wahrnehmungsberichte des Rechnungshofes über
die Bank für Tirol und Vorarlberg AG,
die Bank für Kärnten und Steiermark AG,
die Post- und Telegraphendirektion für Oberösterreich und Salzburg in Linz,
das Fernmeldebüro für Oberösterreich und Salzburg in Linz,
die Museumsquartier-Errichtungs- und BetriebsgesmbH,
den Krankenanstalten-Zusammenarbeitsfonds
sowie das Allgemeine Krankenhaus Wien
Wiedervorlage
- Reihe Bund 1996/4 Nachtrag zum Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über das
Verwaltungsjahr 1994

Auskünfte

Rechnungshof

1033 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466 oder 8225

Fax (00 43 1) 712 49 17

Impressum

Herausgeber:

Rechnungshof

1033 Wien, Dampfschiffstraße 2

Redaktion und Grafik:

Rechnungshof

Druck:

Österreichische Staatsdruckerei

Herausgegeben:

Wien, im Mai 1996

Abkürzungsverzeichnis**A-Z**

Abs	Absatz
Art	Artikel
BMF	Bundesministerium für Finanzen
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw	beziehungsweise
DDSG	Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
dh	das heißt
GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Mill	Million(en)
rd	rund
RH	Rechnungshof
S	Schilling
ua	unter anderem

Abkürzungsverzeichnis**A-Z**

Abs	Absatz
Art	Artikel
BMF	Bundesministerium für Finanzen
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw	beziehungsweise
DDSG	Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
dh	das heißt
GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Mill	Million(en)
rd	rund
RH	Rechnungshof
S	Schilling
ua	unter anderem

**Sonderbericht
des Rechnungshofes**

über die

**Erste Donau-
Dampfschiffahrts-
Gesellschaft**

VORBEMERKUNGEN

Vorbericht	1
Prüfungsverlangen	1
Prüfungsdurchführung	1
Vorlage an den Nationalrat	2
Darstellung des Prüfungsergebnisses	2

BMF**Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft**

Kurzfassung	3
Rechtsverhältnisse	4
Organe der DDSG und der Donaureisen GesmbH	4
Eigentümergegebenheiten	4
Privatisierungsbestrebungen	
Frachtbereich	5
Personenschiffahrt	5
Interessentensuche	8
Angebotsbeurteilung	
Bieter 1	9
Bieter 2	9
Bieter 3	10
Bieter 4	11
Vergleichsrechnungen	
Allgemeines	12
Liquidationsrechnungen	12
Erwarteter Privatisierungsaufwand	13
Liquidation	
Allgemeines	14
Abwicklung der Anlagenverkäufe	15
Angebotsbeurteilung	15
Verkaufserlös	16
Liegenschaftenverkauf	16
Gesamtbeurteilung durch den RH	17

Anhang

Entscheidungsträger	
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	21
Donaureisen GesmbH	21

B

Vorbemerkungen

Vorbericht

Zuletzt berichtete der RH dem Nationalrat über die Gebarung der Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Juni 1994 (Reihe Bund 1994/5).

Prüfungsverlangen

Mit Antrag vom 22. Juni 1995 stellten die Abgeordneten zum Nationalrat Mag Peter, Dr Van der Bellen und Kollegen gemäß § 99 Abs 2 des Geschäftsordnungsgesetzes an den RH das Verlangen, "alle Akte im Zusammenhang mit der nicht erfolgten Privatisierung der DDSG Donaureisen auf ihre Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit hin zu untersuchen. Insbesondere soll auch geklärt werden, ob im Zusammenhang mit der stillen Liquidation der Gesellschaft ein Schaden für die Republik entstanden ist, und ob in Übereinstimmung mit allen einschlägigen Vorschriften vorgegangen wurde."

Prüfungsdurchführung

Die Gebarungsüberprüfung des RH fand von August bis September 1995 statt. Die Prüfungsmitteilungen wurden im Februar 1996 der Unternehmung und dem BMF zugestellt, welche hiezu (Schlußbesprechung im Februar 1996) mündlich Stellung genommen haben. Mit Schreiben vom 14. Februar 1996 teilte der Vorstand der Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft dem RH mit, keine weitere Stellungnahme zu dem übermittelten Prüfungsergebnis abzugeben.

2

Vorlage an den Nationalrat

Der RH erstattet sohin gemäß Art 126 b Abs 4 und Art 126 d Abs 1 B-VG sowie gemäß § 99 Abs 6 des Geschäftsordnungsgesetzes Bericht über das Ergebnis der von ihm nunmehr durchgeführten Gebarungsprüfung.

Darstellung des Prüfungsergebnisses

In der nachstehenden Darstellung des Prüfungsergebnisses werden die dem RH bedeutsam erscheinenden Sachverhalte (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung, deren Beurteilung durch den RH (Kennzeichnung mit 2) und die hierzu abgegebene *Stellungnahme* (Kennzeichnung mit 3 und in *Kursivschrift*) aneinandergereiht.

Bereich des Bundesministeriums für Finanzen

3

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien

Kurzfassung

Wie der RH bereits in seinem Sonderbericht 1994 ausführte, erbrachte die Republik Österreich für die Aufrechterhaltung der Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der DDSG-Donau-reisen GesmbH erhebliche finanzielle Opfer.

Um weitere Belastungen zu vermeiden, entschloß sich der Eigentümer, für die zwischenzeitlich ausgegliederten Bereiche Fracht- und Personenschiffahrt Partner zu finden.

Die Frachtschiffahrt wurde Ende 1993 verkauft.

Bis 1995 gelang es der Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nicht, die Anteile an der DDSG-Donau-reisen GesmbH zu den Vorstellungen der Eigentümervertreter zu veräußern.

Mitte 1995 entschloß sich der Eigentümervertreter daher, eine stille Liquidation der DDSG-Donau-reisen GesmbH einzuleiten, die — obwohl die größten Teile des Anlagevermögens bis November 1995 verkauft wurden — noch nicht abgeschlossen war.

In der Privatisierungsphase der DDSG-Donau-reisen GesmbH kam es wegen unklarer Vorgaben bzw Vorstellungen des Eigentümers zu Problemen bei der Bewertung der eingelangten Angebote.

Bei der im Frühsommer 1995 eingeleiteten Liquidation der DDSG-Donau-reisen GesmbH wurden alle einschlägigen Vorschriften beachtet.

Rechtsverhältnisse

- 1 Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG; Rechtsform Aktiengesellschaft) verfügte im überprüften Zeitraum über ein Grundkapital von 847 Mill S. Sie stand zu 100 % im Eigentum der Republik Österreich, vertreten durch den Bundesminister für Finanzen. Gegenstand der Unternehmung war insbesondere der Betrieb der Personen-, Fracht- und Schleppschiffahrt.
- 2 Die im Juli 1991 gegründeten Tochtergesellschaften DDSG-Cargo GesmbH, Wien, für die Frachtschiffahrt und DDSG-Donaureisen GesmbH (kurz: Donaureisen GesmbH), Wien, für die Personenschiffahrt verfügten nach der im September 1991 erfolgten Einbringung der entsprechenden Sacheinlagen durch die DDSG über ein Stammkapital von 8,5 Mill S bzw 19,5 Mill S.

Organe der DDSG und der Donaureisen GesmbH

- 3 Der Vorstand der DDSG bestand bis zur Ausgliederung der Tochtergesellschaften 1991 aus zwei Mitgliedern; seither war ein Alleinvorstand bestellt. Bei der Donaureisen GesmbH zeichnete seit ihrer Gründung ein Alleingeschäftsführer verantwortlich.

In die Aufsichtsräte beider Unternehmungen waren im überprüften Zeitraum jeweils vier Kapitalvertreter und zwei vom Betriebsrat delegierte Mitglieder entsendet worden. Die seit Februar 1995 vakante Position eines Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Donaureisen GesmbH nahm der stellvertretende Vorsitzende wahr.

Eigentümergegebenheiten

- 4 Aus verkehrspolitischer Sicht wurden im Regierungsübereinkommen 1990 die Aufrechterhaltung und der Ausbau der österreichischen Schiffahrt als wünschenswert bezeichnet. Die Teilung in Güter- und Personenverkehr sowie Änderungen der Eigentümerstruktur — um weitere Subventionserfordernisse zu Lasten des Bundeshaushaltes hintanzuhalten — wurden als erforderlich erachtet.

In Durchführung des Regierungsübereinkommens wurden im Juli 1991 die Bereiche Fracht- und Personenschiffahrt getrennt und verselbständigt. Der Bund übernahm zu diesem Zeitpunkt nicht nur die Pensionsaltlasten von 420 Mill S, sondern auch die Abdeckung eines umfassenden Sozialplanes von rd 100 Mill S.

Die Aufgaben der DDSG bestanden nach Durchführung dieser Maßnahmen in der Verwaltung der Anteilsrechte an den beiden Tochtergesellschaften und der bei ihr verbliebenen Liegenschaften und Rechte.

Privatisierungsbestrebungen

Frachtbereich

- 5.1 In Verfolgung der vom Eigentümervertreter artikulierten Privatisierungsabsichten suchte die DDSG zunächst Beteiligungsinteressenten für den Frachtbereich. Im Dezember 1991 veranlaßte sie die Versendung eines Investmentmemorandums an 68 Adressaten. Von den hierauf eingelangten und später im Verhandlungswege konkretisierten Angeboten wurde letztlich dem eines deutschen Transport- und Logistikkonzerns der Vorzug gegeben.

Mit Wirkung vom 15. November 1993 übertrug die DDSG diesem Konzern sämtliche Geschäftsanteile an der DDSG-Cargo GesmbH. Vertraglich erhielt jedoch eine Reihe von österreichischen Interessenten bis 15. November 1994 ein Optionsrecht auf den Erwerb von 45 % der Anteile an der DDSG-Cargo GesmbH eingeräumt. Dieses Eintrittsrecht wurde seitens der Berechtigten nicht ausgeübt.

Mit der Veräußerung der DDSG-Cargo GesmbH sollten laut den Vorstellungen der DDSG und des Eigentümervertreters die Voraussetzungen für eine nachhaltige betriebswirtschaftliche Sanierung geschaffen werden.

Die Budgetbelastung des Bundes für den Frachtbereich gab das BMF mit 117,4 Mill S für das Jahr 1991, mit 43,5 Mill S für das Jahr 1992, mit 57,9 Mill S für das Jahr 1993 und mit 172,2 Mill S für das Jahr 1994 bekannt. Die mit 200 Mill S begrenzte Belastung der Republik Österreich war somit bis 1994 um 191 Mill S überzogen worden.

- 5.2 Nach Ansicht des RH wurde die ursprüngliche Zielsetzung des Eigentümervertreters, eine Begrenzung der Verlustabdeckung für 1991 und 1992 auf 200 Mill S zu erreichen und ab 1993 keine Subventionen mehr zu leisten, verfehlt.

Personenschiffahrt

- 6 Auch die Personenschiffahrt (inklusive des Kreuzfahrtschiffes "Mozart") sollte nach den Vorstellungen des BMF ohne Bundessubventionen als gewinnorientierte Tourismusunternehmung geführt werden. Es bestand die Absicht, daß das BMF für eine "bilanzielle Bereinigung" der Pensionslasten der DDSG Hilfestellung leisten werde. Als Voraussetzung galt, daß auch die Begünstigten zu einer substantiellen Verzichtsleistung bereit wären. Dadurch und durch eine Restrukturierung der Personenschiffahrt mit geeigneten Partnern sollten zukünftige Subventionserfordernisse des Bundes ausgeschlossen werden.

Analog zu der Interessentensuche für die DDSG-Cargo GesmbH erstellte die DDSG ein Investmentmemorandum als Informationsunterlage für Angebotslegungen zum Erwerb der Donaureisen GesmbH.

Privatisierungsbestrebungen

6

- 7.1 In dem im April 1992 versandten Investmentmemorandum führte die DDSG aus, daß mit der Veräußerung von Anteilen das Ziel einer nachhaltigen betriebswirtschaftlichen Sanierung der Donaureisen GesmbH verfolgt werde. Demgemäß sollten die Angebote insbesondere die Möglichkeiten einer quantitativen und qualitativen Leistungssteigerung (etwa durch einen Leistungsverbund mit anderen Unternehmungen) aufzeigen. Die Angebote konnten sowohl Mehrheits- als auch Minderheitsbeteiligungen vorsehen, wobei durch die neue Gesellschaftsstruktur die weitere Entwicklung der Personenschifffahrt im Rahmen eines umfassenden touristischen Dienstleistungsangebotes gesichert werden sollte.

Darüber hinausgehende Anforderungen, namentlich solche zur verpflichtenden Bedienung bestimmter Donauabschnitte und einer weitestgehenden Begrenzung der finanziellen Belastung des Bundes, wurden nicht gestellt.

- 7.2 Der RH kritisierte, daß — abgesehen von den im Investmentmemorandum aufgenommenen generellen Voraussetzungen und der allgemeinen Absicht, sich der Belastungen aus dem Abgang der Unternehmung begeben zu wollen — der Eigentümervertreter die Vorgabe von klaren Richtlinien und Zielsetzungen vermissen ließ. Auch die Organe der DDSG und der Donaureisen GesmbH forderten solche nicht ein.

- 7.3 *Laut Stellungnahme der DDSG sei zwecks Erzielung einer möglichst großen Angebotspalette auf die speziellen Bedingungen verzichtet worden.*

- 8.1 Wesentliche Rahmenbedingungen wurden von der DDSG erst im Verhandlungswege mit verschiedenen Bietern unter Einbeziehung des Eigentümervertreterers festgelegt und in späterer Folge als allgemeine Bedingungen formuliert.

- 8.2 Nach Ansicht des RH erschwerten die nicht von vornherein feststehenden Bedingungen eine zügige Abwicklung der Verkaufsverhandlungen.

- 9 Weithin unklar blieben wesentliche finanzielle Rahmenbedingungen, die auch im Investmentmemorandum 1992 nicht festgelegt worden waren.

Mitte 1994 gab das BMF eine Begrenzung der Bundesbelastung infolge der Privatisierung von rd 200 Mill S vor. In weiterer Folge stellte das BMF fest, daß die Belastung des Bundes aus einer Privatisierung keinesfalls die Liquidationskosten übersteigen dürfte. Diese Kosten wurden nach Erstschätzungen im Jahr 1994 jedoch erst im Frühjahr 1995 konkret ermittelt und unterlagen naturgemäß stichtagsbezogenen Schwankungen. Sie wurden letztlich im Mai 1995 mit 65 bis 70 Mill S beziffert.

Über den Zeitraum der Veräußerungsbemühungen verblieb jedoch die Bereitschaft des Bundes zur Abdeckung bestehender Verbindlichkeiten. Insbesondere betraf dies die Pensionslasten, die Kosten des Sozialplanes, die Übernahme der Leasing- und Darlehensverpflichtungen, die Abfertigungsansprüche und die Übernahme der Kosten für die notwendigen Flottenreparaturen. Ebenfalls bestand seitens des BMF die Zusage, im Falle eines Betriebsführungsmodells sich gegebenenfalls an Betriebs-

Privatisierungsbestrebungen

7

abgängen von Übergangszeiträumen zu beteiligen. Die anfängliche Bereitschaft, einem neuen Eigentümer der Donaureisen GesmbH auch eine finanzielle Hilfestellung für Schiffsinvestitionen zuteil werden zu lassen, wurde später aufgegeben.

- 10 Ungeklärt blieb auch die Haltung hinsichtlich der von der Donaureisen GesmbH verwalteten Ländenrechte. Der Verkauf dieser der DDSG gehörenden Rechte war grundsätzlich nicht vorgesehen. In den Verhandlungen betonte die DDSG regelmäßig diesen Eigentümerwillen. Trotzdem erwog sie in Verhandlungen mit einem Bieter die Abtretung der Ländenrechte. Darüber hinaus teilte das BMF bei anderer Gelegenheit der DDSG auf deren Anfrage hin mit, daß gegebenenfalls auch über einen Verkauf der DDSG selbst — mithin also auch über eine Abtretung der Ländenrechte — verhandelt werden könne.
- 11.1 Noch bis Ende 1994 strebte die DDSG, nicht zuletzt aufgrund der Interessebekundungen der Donauufergemeinden, die volle Aufrechterhaltung des bis dahin bestehenden Verkehrs zwischen Passau und Wien (Langstrecke) für eine Abgabe der Anteilsrechte an. Mitte 1993 hatte die Donaureisen GesmbH ein — vom RH schon im Sonderbericht 1994 (Seite 11, Abs 15) kritisiertes — Konzept erstellt, welches weiterhin die Bedienung dieses verlustträchtigen Streckenabschnittes vorsah. Die öffentliche Hand (Bund, Land Niederösterreich, Land Oberösterreich, Land Wien) hätte diesfalls bis 1997 prognostizierte Lasten von rd 160 Mill S zu gewärtigen gehabt, was im Widerspruch zur politischen Absichtserklärung 1990 gestanden wäre. Die betroffenen Bundesländer leisteten letztlich jedoch keinen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Linienschifffahrt.

Die DDSG ging daher von der Verpflichtung der Aufrechterhaltung der Langstrecke insofern ab, als diese Bedingung lediglich für den Fall des Zustandekommens eines Finanzierungsmodells unter Kosteneinbindung der Länder gelten sollte. In weiterer Folge (November 1994) verzichtete die DDSG gänzlich auf diese Voraussetzung.

- 11.2 Der RH hatte sich bereits seit 1979 mehrmals gegen eine uneingeschränkte Weiterführung des Langstreckenverkehrs ausgesprochen. Dementsprechend erachtete er nun auch den Versuch einer Überbindung dieser Linien an einen Käufer als wirtschaftlich nicht vertretbar.

Interessentensuche

- 12.1 Die Bekanntgabe der Veräußerungsabsicht von Anteilen der Donaureisen GesmbH erfolgte am 10. April 1992 in der Wiener Zeitung und am 16. April 1992 in einem Londoner Fachblatt (Travel Trade Gazette). Gleichzeitig übermittelte die DDSG das Investmentmemorandum an 62 Personen, Gesellschaften und Institutionen. Neben öffentlichen Dienststellen und Interessenvertretungen wurden insbesondere Unternehmungen der Verkehrs- und Tourismuswirtschaft sowie des Geld- und Kreditwesens im In- und Ausland angeschrieben. Als "Angebotsfrist" wurde der 15. Mai 1992 festgelegt.

Nach Ablauf der Frist lagen lediglich fünf allgemein gehaltene Interessebekundungen vor, die sich zudem überwiegend nur auf Teilbetriebe oder Teile des Anlagevermögens bezogen.

Da trotz weiterer Bemühungen der DDSG um eine Veräußerung der Geschäftsanteile bis zum Herbst 1992 keine verhandlungsfähigen Angebote für den Gesamtbetrieb eintrafen, erwog die DDSG eine getrennte Verfügung über die Betriebszweige Kabinen- und Ausflugschiffahrt.

Als Ergebnis dieser Überlegungen erfolgte im April 1993 zunächst die Veräußerung des Kabinenkreuzfahrtschiffes "Mozart" (siehe Sonderbericht 1994, Seite 15 ff, Abs 21 bis 29). Für den verbliebenen Teil, nämlich die Ausflugschiffahrt, zeichnete sich aber auch weiterhin keine zufriedenstellende Lösung ab.

- 12.2 Der RH empfahl bereits in seinem Sonderbericht 1994 (Seite 10, Abs 14), einen getrennten Abverkauf einzelner Schiffe zu überlegen, weil nach seiner Ansicht die Marktsegmente in der Personenschiffahrt sehr heterogen sind und somit ein verbundener Betrieb als nicht sinnvoll anzusehen war. Diese Überlegung wurde jedoch seitens der DDSG und des BMF zum damaligen Zeitpunkt mit dem Hinweis auf die hieraus entstehenden Kosten und die besondere Bedeutung der Personenschiffahrt für den Fremdenverkehr abgelehnt.

- 13 Insgesamt lagen der DDSG von 1992 bis 1995 23 Interessebekundungen vor, wovon elf in konkrete Angebote mündeten. Hievon war eines rechtlich unverbindlich, bei einem weiteren waren die Aufbringung der finanziellen Mittel und die künftige Eigentümerstruktur unbestimmt. Die Umsetzung des Konzeptes eines Bauunternehmers schien von vornherein aussichtslos und zwei Angebote wurden in Ermangelung eines ausreichend durchgearbeiteten Konzeptes von der DDSG verworfen. In zwei Fällen wurden Angebote nach Erstgesprächen von den Bietern selbst zurückgezogen, da die erforderlichen Mittel ihre finanzielle Leistungskraft überstiegen hätten.

Die in den verbleibenden vier Angeboten vorgebrachten Vorstellungen wurden im Verhandlungswege näher konkretisiert und auf ihre Vereinbarkeit mit dem Eigentümerwillen geprüft. In die Beurteilung der Angebote und in die Entscheidungsfindung war das BMF jederzeit eingebunden.

Angebotsbeurteilung

- 14 Der RH unterzog die vier in die engere Wahl gelangten Angebote einer näheren Überprüfung.

Bieter 1

- 15 Das Konzept eines im Binnenschiffahrtstourismus tätigen französischen Konzerns (Mai 1993) sah bei Übernahme der Aktiva der Donaureisen GesmbH eine Konzentration des künftigen Schiffsbetriebes auf die Kernzonen Wien und Wachau sowie einen Verkehr mit Charterschiffen vor. Einen deutlichen Schwerpunkt sollte dabei der gastronomische Bereich bilden (Restaurantschiffe). Der fahrplanmäßige Verkehr über den gesamten österreichischen Donauabschnitt talwärts bis Wien sollte indessen nur betrieben werden, wenn der zu erwartende Abgang von dritter Seite bedeckt worden wäre.

Der Bieter forderte des weiteren die Auflösung sämtlicher Dienstverhältnisse und den Abschluß neuer Kollektivverträge, die auf den Charakter eines Saisonbetriebes (Beschäftigung vorwiegend von Saisoniers) Rücksicht nehmen sollten. Weiters ging der Anbieter von der Möglichkeit einer langfristigen entgeltlosen Nutzung der Länden und von der Übernahme weiterer Kosten (Verlustabdeckung) durch den Bund aus.

In nachfolgenden Verhandlungen forderte der Bewerber die "exklusive" Nutzung der Ländeneinrichtungen und erklärte dies zu einer unabdingbaren Voraussetzung für einen Vertragsabschluß. Wiewohl die DDSG den Bieter mehrmals schriftlich auf die rechtliche Unmöglichkeit (§ 63 des Schiffahrtsgesetzes 1990) dieser Forderung hinwies, beharrte er auf ihrer Erfüllung. Der DDSG erschienen daher weitere Gespräche zum Gegenstand entbehrlich.

Bieter 2

- 16 Das Konzept eines österreichischen, im Tourismusbereich tätigen Bewerbers (Juni 1994) hielt an einer — allenfalls modifizierten — Fortführung der Langstrecke fest. Er forderte jedoch, daß die für die Beibehaltung der Schiffahrtsstrecken notwendigen Investitionsmittel für Schiffe im Ausmaß von rd 130 Mill S zu Lasten des Alteigentümers gehen sollten. Weiters sah das Konzept eine Übernahme der Kosten durch den Bund für die Altlastenabdeckung, die Entsorgung von Schiffen und gemäß einem revidierten Angebot vom Juli 1994 eine Verlustabdeckung bis 1999 vor.

In weiteren nachgereichten Vorstellungen (September 1994) forderte der Bieter die Begründung von Miteigentum am Abfertigungsgebäude am Handelskai sowie eine Übertragung der Ländenrechte.

Laut Berechnungen der DDSG wären bei Angebotsannahme für den Eigentümer Kosten von 330 Mill S entstanden. Bei Abgabe der dafür jedoch nicht vorgesehenen Eigentums- und Ländenrechte wäre die Belastung des Bundes auf 430 Mill S gestiegen.

Das Angebot wurde daher von der DDSG — als den Vorstellungen des Eigentümers nicht entsprechend — verworfen.

Angebotsbeurteilung

10

Im November 1994 legte derselbe Bewerber ein weiteres Angebot. Dieses sah ein Kernzonenmodell, dh eine Beschränkung des Schiffsverkehrs auf den Wien- und Wachau-Bereich sowie Charterfahrten bei einer entsprechend verkleinerten Anzahl von Schiffen vor. Wesentliche Forderungen, wie die nach einer Verlustabdeckung in gleicher Höhe, dem Miteigentum am Abfertigungsgebäude und der Übernahme von Ländenrechten (diesfalls beschränkt auf den — einnahmeseitig allerdings bedeutendsten — Bereich Wachau und Wien) wurden unverändert aufrechterhalten.

Auch diesem Angebot vermochte die DDSG wegen der sich daraus ableitbaren Belastungen für den Eigentümer nicht näher zu treten.

Bieter 3

- 17 Die Bewerbung (Juni 1994) einer niederösterreichischen Unternehmungsgruppe ging von der Möglichkeit der Beibehaltung des vorgegebenen Fahrbetriebes der Donaureisen GesmbH aus. Dies galt jedoch nur unter der Annahme, daß von dritter Seite (Bund, Länder) rd 100 Mill S für den Ankauf neuer Schiffe bereitgestellt werden. Dazu gab es eine Erklärung des zuständigen Landesrates des Landes Niederösterreich, Ernest Gabmann, wonach dieses grundsätzlich bereit sei, notwendige Modernisierungsinvestitionen im Rahmen der bestehenden Förderungsmöglichkeiten zu unterstützen.

Ferner beabsichtigte der Bieter, nahezu das gesamte Personal der Donaureisen GesmbH zu übernehmen. Die Altlasten und eine Verlustabdeckung für das Jahr 1995 (diese bis zu einem höchstmöglichen Ausmaß von 45 Mill S) sollten jedoch beim Bund verbleiben.

Die dem Unternehmungskonzept des Bieters zugrundegelegte — für eine kostendeckende Führung der Langstrecke unabdingbare — Fahrgastfrequenzsteigerung wurde seitens der DDSG jedoch in ersten Verhandlungen als zu optimistisch beurteilt.

Ein im November 1994 vorgelegtes erweitertes Angebot sah zusätzlich ein Vorkaufsrecht des Bieters an der DDSG mit ihren Immobilien, Schiff-fahrtsanlagen und Ländenrechten vor.

Besprechungen im Jänner 1995 zwischen dem BMF und dem Land Niederösterreich ergaben indessen, daß das Land Niederösterreich lediglich im Falle einer gänzlichen Übertragung der Ländenrechte an das Land (mit einem errechneten Barwert von 107 Mill S) für den gesamten österreichischen Donauabschnitt die Investitionssubvention von 100 Mill S gewähren werde. Vertreter des Landes betonten, daß der Erhalt dieser Rechte eine unverzichtbare Voraussetzung darstelle.

Die Annahme dieses modifizierten Angebotes hätte nach Auffassung des RH bedeutet, daß die vom Land Niederösterreich gewährten Unterstützungen von 100 Mill S wirtschaftlich letztlich vom Bund durch die Abgabe der höherbewerteten Ländenrechte zu tragen gewesen wären.

Angebotsbeurteilung

11

Weitere Verhandlungen Anfang Februar 1995 führten zu zusätzlichen Forderungen, die nach Auffassung der DDSG eine erhebliche Steigerung der Privatisierungskosten erwarten ließen. Selbst unter Außerachtlassung einer Abtretung der Ländenrechte wären jene über den erwarteten Liquidationskosten der Gesellschaft gelegen.

Da eine Annäherung der Standpunkte nicht zu erwarten war, brach der Bieter Ende Februar 1995 die Gespräche ohne Ergebnis ab.

Bieter 4

- 18 Im Februar 1995 trat ein neuer Bewerber an die DDSG heran. Für die Übernahme der Gesellschaft per 1. Jänner 1996 bot er 5 Mill S.

Auch laut diesem Angebot sollte die Bereinigung der Altlasten dem Alt-eigentümer obliegen. Zusätzlich forderte der Bieter, daß der Eigentümer eine Rückstellung für die Verbesserung der Verwaltung bilden (5 Mill S) sowie die Abwrackkosten für mehrere Schiffe in Höhe von 12 Mill S und eine Verlustabdeckung 1995 übernehmen solle.

Des weiteren forderte der Bieter neben der unveränderten Überbindung der zwischen der DDSG und der Donaureisen GesmbH bestehenden Regelung bezüglich der Einhebung und Aufteilung der Ländengebühren eine fünfjährige Gebührenfreistellung.

Die DDSG hätte bei Annahme dieser Bedingung auf die vertraglich festgelegten Einnahmen aus den Ländengebühren von 7 Mill S je Jahr auf die Dauer von fünf Jahren verzichten, die Kosten für die Erhaltung dieser Einrichtungen aber tragen müssen. Eine allfällige Aufgabe der Ländenrechte durch die DDSG sollte laut den Vorstellungen des Bieters nur mit seiner ausdrücklicher Zustimmung vorgenommen werden dürfen und im Falle einer Verfügung über dieselben zu ungunsten des Erwerbers eine Schad- und Klagloshaltung greifen.

Im Mai 1995 zog der Bieter seine Bedingung der fünfjährigen Gebührenfreistellung zurück und errechnete dadurch eine Verbesserung seines früheren Angebotes um 37,5 Mill S. Selbst bei Annahme dieser Bedingung wäre der bestehende Vertrag mit der Donaureisen GesmbH aufrecht geblieben, der lediglich die Zahlung eines Pauschbetrages von 7 Mill S je Jahr an die DDSG vorsah. Die Aufwendungen für die Ländenerhaltung hätte weiter im vollen Ausmaß die DDSG zu tragen gehabt.

Ein Vergleich der vom Eigentümer zu tragenden Kosten bei Annahme des vorliegenden Angebotes mit den Kosten einer Liquidation ergab, daß die vom Eigentümer zu übernehmenden Kosten weiterhin über denen der Liquidation gelegen wären.

Zudem vermochte der Bewerber das eingeforderte Unternehmungskonzept, das eine hinreichende Beurteilung seiner künftigen Strategien erlaubt hätte, nicht beizubringen.

Nachdem auch diese Verhandlungen ergebnislos abgebrochen worden waren, beschloß die außerordentliche Hauptversammlung am 22. Mai 1995 eine Liquidation der Donaureisen GesmbH mit Ablauf des Jahres 1995.

Vergleichsrechnungen

- Allgemeines** 19 Nach Erstschätzungen im Jahre 1994 ermittelte der Vorstand der DDSG im Zusammenwirken mit dem Wirtschaftsprüfer und einem Mitglied des Aufsichtsrates Anfang 1995 die Kostenbelastung für die Gesellschaft bzw des Eigentümers bei einer Liquidation der Donaureisen GesmbH.

Die Berechnungen variierten stichtagsbezogen aufgrund unterschiedlicher Kassabestände und des sich ändernden Beschäftigtenstandes. Die letztlich gültige Aufwandsermittlung (Mai 1995) ging von einer zu erwartenden Belastung der DDSG (des Bundes) in Höhe von rd 65 bis 70 Mill S aus, dies jedoch ohne Bewertung der auch weiterhin bei der DDSG verbleibenden Ländenrechte (errechneter Barwert rd 100 Mill S).

- Liquidationsrechnungen** 20 In der DDSG lagen vier (im Februar 1994, im November 1994, im Februar 1995 und im Mai 1995 erstellte) Liquidationsrechnungen auf.

Im einzelnen war festzustellen:

(1) Die beiden ersten Berechnungen der erwarteten Liquidationskosten beruhten nach Aussage der DDSG auf Schätzungen, hatten lediglich internen Charakter und sollten Aufschlüsse über die zu erwartende Belastung aus einer Liquidation geben. Diese Belastung wurde in der ersten Aufstellung — einschließlich der "bedingten Pensionen" — mit rd 174 Mill S (Aufwendungen von 248 Mill S und Erlöse von 74 Mill S) und in der zweiten Liquidationsrechnung — ohne Einrechnung der laut Patronatserklärung vom 25. September 1991 vom Bund übernommenen Aufwendungen aus den "bedingten Pensionen" — mit 116,8 Mill S (Aufwendungen von 178,8 Mill S und Erlöse von 62,0 Mill S) ausgewiesen.

Die Verminderung der Eigentümerbelastung war ua auf die Verringerung der Abfertigungen (inklusive Sozialplan) infolge der zwischenzeitlich erfolgten Herauslösung der "schwimmenden Werkstätte" und auf die Ausgliederung der "bedingten Pensionen", welche der Bund im September 1991 durch eine Patronatserklärung übernommen hatte, zurückzuführen.

Den Erlösrückgang zwischen der ersten und der zweiten Liquidationsrechnung begründete die DDSG mit der inzwischen erkannten Aussichtslosigkeit, den ursprünglichen Schätzwert der Schiffe zu erzielen.

(2) Für die Bewertung des Angebotes des Bieters 3 erstellte die DDSG unter Einbindung ihrer Wirtschaftsprüfer und eines Mitgliedes des Aufsichtsrates im Februar 1995 eine neuerliche Liquidationsrechnung. Gegenüber den auf Schätzungen beruhenden Erstannahmen wurde die zwischenzeitlich vorliegende Rohbilanz 1994 herangezogen. Die Rechnung ergab für den Liquidationszeitraum bis Mitte 1996 Belastungen von 67,1 Mill S und Erlöse aus dem Verkauf des Anlagevermögens von 40,0 Mill S, sohin eine Belastung der DDSG bzw des Eigentümers von 27,1 Mill S.

Vergleichsrechnungen

13

Eine Einbeziehung der — im Falle der Liquidation — Anspruchsberechtigten für eine "bedingte Pension" (Laufzeit maximal bis zum Jahre 2023) hätte die Gesamtbelastung um 40,2 Mill S auf 67,3 Mill S erhöht. Demgegenüber stehen jedoch die für einen Zeitraum von 20 Jahren hochgerechneten Einnahmen aus Länden- und Passagegebühren in der Höhe von 100 Mill S.

(3) Eine im Mai 1995 für das Angebot des Bieters 4 neuerlich erstellte Liquidationsrechnung unterschied sich von der vorherigen lediglich durch den fortgeschriebenen Saldo der Bilanz 1994. Sie wies eine Belastung des Bundes (ohne Einbeziehung der "bedingten Pensionen") in der Höhe von 29,4 Mill S aus.

Erwarteter
Privatisierungs-
aufwand

21.1 Die DDSG stellte bei drei der vier letztlich in nähere Prüfung genommenen Angeboten Berechnungen hinsichtlich des voraussichtlichen Privatisierungsaufwandes an und setzte sie in Vergleich mit den errechneten Liquidationskosten.

Im einzelnen war festzustellen:

(1) Für das Angebot des Bieters 1 verzichtete die Unternehmung auf eine Vergleichsrechnung, da dieses Angebot aufgrund des nicht den Vorstellungen des Eigentümers entsprechenden Konzeptes bereits aus der engeren Wahl ausgeschieden wurde.

(2) Die Berechnung bei Annahme des ersten Angebotes des Bieters 2 auf Grundlage des Gesprächsstandes vom September 1994 ergab eine Belastung der DDSG bzw der Republik Österreich von 330 Mill S, bei Abtretung der Ländenrechte von 430 Mill S.

(3) Die erwartete Belastung aus dem Angebot des Bieters 3 (Stand Februar 1995) wurde anhand der Rohbilanz 1994 sowie der vom Bieter gestellten Forderungen an eine Übergabebilanz ermittelt. Diese Forderungen hätten Kosten von 116,8 Mill S verursacht und unter Gegenrechnung des Saldos der Bilanz und des gebotenen Kaufpreises eine Belastung des Eigentümers von 109 Mill S ergeben. Nicht eingerechnet war die Belastung aus der geforderten Abgabe der Ländenrechte an das Land Niederösterreich (errechneter Barwert von rd 100 Mill S).

(4) Eine Bewertung des Angebotes des Bieters 4 im Mai 1995 erbrachte auf Grundlage der Rohbilanz 1994 sowie unter Berücksichtigung der vom Bieter gestellten Bedingungen eine Gesamtbelastung des Bundes von 72,7 Mill S. Die vorerst geforderte Befreiung von Anlegegebühren auf fünf Jahre hätte zusätzlich 18,8 Mill S (Barwert) gekostet und die Belastung des Bundes auf 91,5 Mill S erhöht.

Im Falle der Annahme des modifizierten Angebotes des Bieters 4 vom Mai 1995 (Verzicht auf die Gebührenfreistellung) wäre die Belastung des Eigentümers inklusive der pauschalierten Zahlung von Ländengebühren an die DDSG noch immer bei 60,7 Mill S gelegen gewesen. Dem wäre laut Liquidationsrechnung vom Mai 1995 ein Erlös von 30 Mill S gegenübergestanden.

Vergleichsrechnungen

14

- 21.2 Nach Beurteilung des RH standen die in den Berechnungen zum Ansatz gebrachten erwarteten Kosten im Einklang mit dem Erfordernis der kaufmännischen Vorsicht. Die zugrundegelegten Annahmen waren nachvollziehbar und von durchwegs realistisch-vorsichtiger Einschätzung getragen.

Der RH bemängelte jedoch, daß erst zu einem sehr späten Zeitpunkt Vergleichsrechnungen angestellt worden waren. Da sich bereits im Herbst 1992 die Schwierigkeiten einer Privatisierung der Donaureisen GesmbH abgezeichnet hatten, wären bereits zu diesem Zeitpunkt weitergehende Überlegungen hinsichtlich eines Einzelverkaufes sämtlicher Vermögenswerte der Donaureisen GesmbH und der finanziellen Auswirkungen aufzustellen gewesen.

Liquidation

Allgemeines

- 22 Die Privatisierungsbestrebungen der DDSG hinsichtlich der Donaureisen GesmbH hatten auch nach einhelliger Auffassung der Organe der Muttergesellschaft sowie des Eigentümerversreters bis zum Frühjahr 1995 zu keinem vertretbaren Ergebnis geführt. Im Hinblick auf die Organverantwortung gelangte der Vorstand der DDSG zur Auffassung, daß der seit dem Frühjahr 1992 angestrebte Anteilsverkauf der Donaureisen GesmbH nicht mehr weiter verfolgt werden könne. Eine Liquidation des Betriebes wäre daher anzustreben.

Die Dringlichkeit dieser Maßnahme begründete der Vorstand der DDSG im Mai 1995 damit, daß einerseits der nächstmögliche Termin für eine Kündigung der Mitarbeiter (30. Juni 1995) wahrgenommen werden sollte und andererseits spätestens im Juni 1995 die Entscheidungen über die Planung und Vermarktung der Saison 1996 getroffen werden müßten.

Sollten diese Termine nicht gehalten werden, würde dies zwangsläufig weitere Belastungen des Bundes nach sich ziehen, ohne daß ein annehmbarer und sinnvoller Verkauf der Anteile gewährleistet wäre. Nach Berechnungen der DDSG hätte eine weitere Verzögerung 23 Mill S je Jahresviertel allein an Personalkosten verursacht.

Der Aufsichtsrat der DDSG beschloß, die Organe der Donaureisen GesmbH zu beauftragen, die Stilllegung der Unternehmung in Form einer "stillen Liquidation" unter Aufrechterhaltung des Betriebes bis Ende 1995 und ordnungsgemäßer Programmabwicklung einzuleiten. Weiters erhielt der Geschäftsführer der Donaureisen GesmbH die Weisung, die Dienstverhältnisse der Mitarbeiter unter Bedachtnahme auf die Betriebserfordernisse aufzulösen und zeitgerecht die optimale Verwertung des Anlagevermögens der Unternehmung in Angriff zu nehmen.

Die außerordentliche Hauptversammlung vom 22. Mai 1995 stimmte diesem mit 9. Mai 1995 datierten Antrag des Aufsichtsrates der DDSG zu.

Liquidation**Abwicklung der
Anlagenverkäufe**

- 23 Grundlage der Liquidationsabwicklung war der in der 193. Aufsichtsrats-sitzung der DDSG vom 9. Mai 1995 vorgelegte und genehmigte Maß-nahmenkatalog.

Er beinhaltet im wesentlichen die Abwicklung der Schlußsaison 1995, die zeitgerechte Kündigung von Verträgen, die Personalkündigungen zum 30. Juni 1995, die Erstellung von Verkaufsunterlagen und die Ab-wicklungsmodalitäten der Verkäufe. Ebenso wurde die Entschuldung der Schiffe "Admiral Tegetthoff" und "Prinz Eugen" sowie die Auflösung des Leasingvertrages für den "Donaupfeil" im Einvernehmen mit dem BMF in die Wege geleitet, um diese Schiffe verkaufen zu können. Diese Maßnah-men erforderten einen Aufwand von 32 Mill S.

- 24.1 Um eine größere Breitenwirkung zu erzielen, schalteten die DDSG bzw die Donaureisen GesmbH im Juni 1995 einen internationalen Schiffs-makler ein und entwickelte gemeinsam mit ihm eine "Verlautbarung" und einen Inseratentext. Der Inseratentext wurde in einigen österreichi-schen und deutschen Zeitungen bzw Fachzeitschriften eingeschaltet. Die "Verlautbarung" versendeten sowohl der Makler als auch die DDSG zu-sätzlich an 45 nationale und internationale Interessenten.

Die Flotte der Donaureisen GesmbH bestand ursprünglich aus zwölf Schiffen. Da die "Mozart" bereits veräußert worden war (Sonderber-richt 1994), die "Vienna" von einer österreichischen Schiffswerft lediglich gemietet und der im Mai 1995 unter Denkmalschutz gestellte Schaufel-raddampfer "Schönbrunn" nicht zum Verkauf bestimmt war, verblieben neun Schiffe zum Verkauf.

Den Abgabetermin für die Angebote legte die DDSG mit 17. Juli 1995 fest. An diesem Tag erfolgte auch die notarielle Eröffnung der acht bis da-hin eingelangten Angebote.

- 24.2 Die Einladung zur Legung von Offerten bezüglich des Schiffsverkaufes unterlag weder gesetzlichen Vorschriften (Vergabegesetz) noch den Be-stimmungen der ÖNORM A 2050. Mit der "Verlautbarung" der Absicht des Flottenverkaufes hat die DDSG ausdrücklich keine den Bestim-mungen der ÖNORM A 2050 unterliegende öffentliche Ausschreibung eingeleitet.

Die Organe der DDSG waren daher — im Sinne der ihnen auferlegten kaufmännischen Sorgfaltspflicht — verhalten, auch später einlangende bessere Angebote zu berücksichtigen.

**Angebots-
beurteilung**

- 25 Von den insgesamt acht zum Abgabetermin eingelangten Offerten war ei-nes eine bloße Interessebekundung, nicht aber — wie in der "Verlautbar-ung" gefordert — ein verbindliches Angebot, und wurde daher in den weiteren Verhandlungen nicht berücksichtigt.

Ein Bieter bot für acht Schiffe insgesamt 8 Mill S, wobei in diesem An-gebot Abwrack- bzw Entsorgungskosten von je 7 Mill S für drei Schiffe bereits eingerechnet waren. Für die Übernahme des Firmennamens lag

Liquidation**16**

ein Angebot dieses Bieters in der Höhe von 1 Mill S vor. Ein Teilerwerb von Schiffen wurde ausdrücklich ausgeschlossen.

Teilangebote für den Erwerb einzelner Schiffe lagen von sechs Bietern vor. Eine österreichische Bietergemeinschaft bot nur den Kauf von vier Schiffen zusammen an, schloß einen Teilerwerb einzelner Schiffe jedoch aus.

Aufgrund der vorliegenden Angebote und ihrer Bewertung empfahl der Vorstand den Verkauf der Schiffe an die jeweiligen Bestbieter; der Aufsichtsrat stimmte im April 1995 zu.

In der Folge wurden zunächst für fünf Schiffe Kaufverträge abgeschlossen. Die Übergabe der Schiffe erfolgte nach dem Ende der Saison im Herbst 1995. Die Unterzeichnung des Vertrages mit der Bietergemeinschaft über den Kauf der vier Binnenschiffe "Wachau", "Admiral Tegetthoff", "Prinz Eugen" und "Vindobona" inklusive des Firmennamens "DDSG-Donaureisen" erfolgte im November 1995. Gleichzeitig gaben die Käufer eine Absichtserklärung ab, die erworbenen Schiffe in den Jahren 1996 bis 1998 mindestens 120 Tage im Jahr im österreichischen Donaublich zum Zwecke der gewerblichen Personenschifffahrt einzusetzen.

Verkaufserlös

- 26 Die angenommenen Angebote für alle neun Schiffe bedeuteten einen Erlös von insgesamt 31,5 Mill S. Dieser lag — da vier wegen Überalterung mit Abwrackkosten belastete Schiffe wider Erwarten verkauft werden konnten — um 4,5 Mill S über dem in der Liquidationsrechnung eingesetzten Betrag von 27 Mill S.

Liegenschaftensverkauf

- 27.1 Das weitere zu liquidierende Vermögen der Donaureisen GesmbH bestand aus Liegenschaften, deren Wert einer Eigenschätzung zufolge mit 12,5 Mill S angenommen wurde, was auch dem Bilanzansatz entsprach.

Der österreichischen Bietergemeinschaft wurden fünf Objekte angeboten. Für die anderen zwölf Liegenschaften gab es eine Reihe von Interessenten, so daß der in der letzten Liquidationsrechnung (laut Gutachten) eingesezte Betrag von 12 Mill S durchaus erzielbar erschien.

- 27.2 Eine abschließende Beurteilung war, da bis April 1996 noch nicht alle Objekte verkauft wurden, nicht möglich.

Gesamtbeurteilung durch den RH

28 Das Hauptziel des Eigentümers, das Bundesbudget von den — aufgrund des Gebarungsabganges der Donaureisen GesmbH — laufend notwendigen Zuschüssen (1992 bis 1994 315 Mill S) freizustellen, wurde zunächst durch eine Privatisierung der Gesellschaft zu erreichen versucht. Obwohl Interessebekundungen vorlagen, zeigte sich jedoch, daß der vorhandene Markt kein ausreichendes Passagieraufkommen erwarten ließ, so daß für allfällige Käufer kein befriedigender wirtschaftlicher Erfolg bei Weiterführung der Donaureisen GesmbH erwartet werden konnte. Die Forderungen der Bieter zur Minimierung ihres Risikos hätten daher zusätzliche Kostenbelastungen erfordert, die letztlich von der öffentlichen Hand zu tragen gewesen wären.

Die finanziellen Forderungen der Bieter an die DDSG bzw an den Bund für eine Privatisierung hätten die Gesamtbelastung aus einer Betriebseinstellung ab Jahresende 1995 beträchtlich überstiegen.

Die Käufer der Schiffe sprachen die Absicht aus, die fremdenverkehrsmäßig interessanten Donauufergemeinden in Niederösterreich weiterhin anzulaufen. Nach vorliegendem Wissensstand der DDSG werden alle bisherigen Anlegestellen auch im oberösterreichischen Donauabschnitt von anderen in- bzw ausländischen Schiffahrtsunternehmungen weiter angefahren werden. Daß dies in absehbarer Zukunft ohne Subventionen aus öffentlicher Hand erfolgen kann, ist nach Auffassung des RH positiv zu beurteilen.

Der DDSG verbleiben letztlich die Einnahmen aus Länden- und Passagegebühren sowie aus Vermietungen von Räumlichkeiten im Gebäude am Handelskai. Diese können nach den vorliegenden Hochrechnungen einen erheblichen Beitrag zur Deckung der vom Bund übernommenen Pensionszahlungen bis zu deren Auslaufen im Jahr 2023 leisten und damit das Budget der Republik Österreich entlasten.

Nach Ansicht des RH entsprach die Abwicklung des Verkaufes des Anlagevermögens der Donaureisen GesmbH durchaus den bei Liquidationen von Unternehmungen üblichen Vorgangsweisen.

Insgesamt war nach Ansicht des RH die schließlich gewählte Variante einer Liquidation der Donaureisen GesmbH günstiger als eine Privatisierung zu den angebotenen Bedingungen. Diese Liquidation verletzte keine bestehenden Vorschriften.

Wien, im Mai 1996

Der Präsident:

Dr Franz Fiedler

18

ANHANG

Entscheidungsträger

**[Vorstandsmitglieder sowie
Aufsichtsratsvorsitzender und
dessen Stellvertreter]**

der überprüften Unternehmungen

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Blau**druck

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dr Helmut ZANDLER
(seit 20. August 1991)

Stellvertreter des
Vorsitzenden

Dr Winfried BRAUMANN
(seit 20. August 1991)

Vorstand

Dr Gerhard FUHRMANN
(1. Oktober 1992 bis 25. Mai 1993)

Dr Johannes BINDER
(seit 25. Mai 1993)

Donaureisen GesmbH

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dr Gerhard FUHRMANN
(13. Dezember 1991 bis 3. Februar 1995)

Stellvertreter des
Vorsitzenden

Dr Jörg SCHRAM
(13. Dezember 1991 bis 13. Dezember 1993)

Dr Johannes BINDER
(seit 13. Dezember 1993)

Geschäftsführung

Dr Helmut ZOLLES
(1. Jänner 1991 bis 31. Dezember 1993)

Herbert ZOPPER
(seit 1. Juli 1993)

